

Муниципальный этап региональных XXXII
краеведческих чтений обучающихся

«Дорога, дорога, ты знаешь так много...»

**(о строительстве автомобильной дороги
Иваново–Фурманов (Серeda) в 40-е годы XXвека)**

Номинация «Летопись родного края»

Судакова Анастасия Ивановна,
09.09.2006 года рождения
учащаяся 9 б класса
муниципального общеобразовательного учреждения
средней школы № 10 города Фурманова
(Ивановская область, 155523 г. Фурманов, ул. Тимирязева д.10),
дом. адрес: Ивановская область, 155523 г. Фурманов, ул. Тургенева, д.9)

Научный руководитель:
Судакова Ирина Сергеевна
заместитель директора школы по воспитательной работе
муниципального общеобразовательного учреждения
средней школы № 10 города Фурманова
Ивановская область, 155523 г. Фурманов, ул. Тимирязева, д.10.
Т. 8 49 341 2 08 13
e-mail: Furmanov_sc10@mail.ru

Фурманов,
2021 г.

**Дороги, дороги, лесами, поселками, вдоль них тополя и поля.
Широкими трассами и узкими тропками опутана всюду земля.
Н. Стрелкова**

I. Введение

Автомобильные дороги - востребованный объект в рыночной экономике. Поэтому не случайно в 2021 году Ивановская область активно реализует национальный проект «Безопасные качественные дороги». А город Фурманов два года подряд является лидером дорожного ремонта по области.

Если окунуться немного в историю, то можно выяснить, что наш город, а ранее село Серeda, получило название по причине того, что находилось на середине пути между Шуйей и Нерехтой и между Иваново-Вознесенском и Плесом. То есть потребность в дорогах на нашей территории была востребована уже много десятков лет назад. Во второй половине 1930-х годов внимание советского руководства было направлено на развитие и улучшение качества дорожной сети на территории СССР. В программу Третьего пятилетнего плана развития народного хозяйства (1938–1942) была внесена Большая программа дорожного строительства, подразумевающая увеличение количества автомобильных дорог с твердым покрытием. В целях ликвидации бездорожья 3 марта 1936 года было принято постановление Правительства СССР «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссеиных и грунтовых дорог», согласно которому все трудоспособное сельское население в возрасте от 18 до 45 лет (мужчины) и до 40 лет (женщины), а также гужевой транспорт, привлекались к бесплатному участию в строительстве и ремонте дорог: колхозники по семь дней в году, а единоличники – в два раза больше. Работы велись не в течение всего года, а в четко в только в два периода: 1) в период между окончанием сева и началом уборки урожая, 2) в осенне-зимний период. С этим постановлением связан важнейший этап в истории строительства дороги «Иваново - Серeda-Плес».

Цель исследования: изучение истории строительства автомобильной дороги «Иваново– Фурманов (Серeda)» в 1940-1941 годах XX века.

Задачи: 1) проследить историю строительства дороги; 2) проанализировать имеющиеся в нашем распоряжении документальные источники; 3) сформировать патриотическое сознание учащихся и любовь к малой Родине.

В работе мы использовали следующие источники: статьи и заметки районной газеты «Ударник», работы краеведа Л.П. Королевой, материалы городского и областного архивов, материалы сети Интернет.

Этапы работы: 1.Изучение архивных материалов, статей краеведов города Фурманова, газетных заметок по теме работы. 2.Создание презентации по теме исследования. Мы уверены, что наше исследование о строительстве дороги «Иваново – Фурманов (Середа)» заинтересует и взрослых, и детей, может активно использоваться при на уроках по истории родного края и уроках географии.

II.Основная часть

1. Необходимость новой трассы

По картам Иваново - Вознесенской губернии 1917 - 1920 гг. мы определили, что уездная дорога по современному направлению Иваново – Фурманов уже проходила через села: Бибирево, Голчаново, Вязовское, Широково, в отличие от XVIII- XIX вв. (*Приложение 1*). В январе 1940 г. передовые колхозники Широковского сельсовета Климовской и Алексинской артелей «Имени 8-Марта» и «Красный боец» обратились к жителям Середского и Ивановского районов с призывом построить дорогу «Иваново – Плес» своими силами методом всенародной стройки по примеру колхозников Ферганы, (*Приложение 2*), которые построили водный канал протяженностью 65 километров в течение августа 1939 года. 30 000 человек выкопали лопатами и вывезли на простых тележках 1 млн. 500 тысяч кубометров земли. Работая без оплаты, единой командой, мужчины и женщины совершили трудовой подвиг на благо своей родины на долгие столетия. Опыт Ферганы воодушевил колхозников Середского района на строительство важной дороги, соединяющей маленький город с областным центром. Это было актуально, так как дорога на протяжении 65 км находилась в неудовлетворительном состоянии. Твердого покрытия было мало, грунтовые разрывы представляли тяжелые суглинки, в ненастную погоду с трудом можно было проехать на простой повозке без груза. Колхозы терпели убытки. Новая дорога должна была соединить областной центр с промышленными предприятиями Середы и Приволжска, с лучшими здравницами в Плесе. Она была призвана разгрузить кинешемскую пристань и железнодорожный узел станций, на которых долгое время задерживались грузы. Должна была увеличиться скорость передвижения с 15 км/час до 31, уменьшиться стоимость перевозок с 1 руб. 79 коп до 87 копеек.

9 февраля 1940 г. замечательную инициативу поддержало и утвердило бюро Ивановского обкома ВКП(б) и исполкома облсовета депутатов, трудящихся в постановлении «О дорожном строительстве дороги Иваново- Середа – Приволжск – Плес».

2. Подготовка и строительство дорожного полотна. Стахановское движение.

С 12 января 1940 года началось строительство дороги. Колхозники из с. Вязовское и с. Широково начали возить на санях с лошадьми гравий и песок к месту будущей трассы из Вязовского карьера. Ежедневно в течение месяца на трассу выезжали бригады на 10-14 лошадях. Решением Середского райкома ВКП (б) от 17 января 1940 года были установлены сроки окончания строительства дороги с твердым покрытием: на перегоне «Иваново-Середа» в 1940 г., а на перегоне «Середа – Приволжск – Плес» в 1941 г. (Приложение 3).

Маршрут	Необходимо вывезти	Потребуется для хорошего гравийного шоссе шириной 5,5 м.				
		13.300 тыс. куб.м песка	10тыс. куб.м. гравия	300.000 куб. м. камня	800 куб. м. леса для мостов (80 метров)	Для вывозки материала потребуется 15898 коне-дней. И 465 машинодней.
Иваново-Середа	58.000 куб.м.земли	13.300 тыс. куб.м песка	10тыс. куб.м. гравия	300.000 куб. м. камня	800 куб. м. леса для мостов (80 метров)	
Середа - Приволжск	92 тыс. куб.м. земли	17 тыс. куб.м. песка	16 тыс. куб. м. гравия			

Широковцам помогали колхозники (Приложение 4) из 21 сельсовета: Марьинский, Ивановский, Шухомошский и др., рабочие фабрики «Красный маяк», райпо, лесничество, ткачи Приволжска, даже жители Мордовской АССР. Начальником производственных работ на дороге был Николай Огурцов, начальник строительства дороги - Шигорин. Колхозы отправляли дорожные бригады из своих лучших стахановцев и ударников. Их принимали на проживание жители близлежащих деревень. Толпыгинский, Сараевский, Марьинский, Снетиновский сельсоветы не направляли ни одного человека на стройку. За первые 15 дней было вывезено гравия только на 1 км. Необходимо за месяц было вывезти 2500 куб.м. гравия, но вместо 260 человек, было 20 – 50, вместо 300 лошадей работало 50. Массового, народного выхода на стройку дороги не получалось. Не все колхозы поняли призыв. Через газету «Ударник» колхозники еще раз обратились к жителям района, они просили «товарищей не медлить с выездом и оказанием помощи на всенародном объекте». До весны должен быть вывезен весь строительный материал. Успех строительства решала зимняя подготовка - по санному пути гравий и песок было легче вывезти к месту работ. В санях убиралось более кубометра гравия и люди делали по 2 рейса. Вскоре с большим одобрением были приняты призывы Широковского сельсовета, и после собраний во многих колхозах стали собираться дорожные бригады. Люди давали слово, что не уедут до момента полной вывозки строительного материала. Но из 133 колхозов работали люди только из 67, не чувствовалось организация масс городскими, районными властями. В начале февраля строило дорогу только 26 бригад и 32 лошади. 14 февраля – на 61 лошади было вывезено

56 куб.м. гравия, 20 рабочих землекопов грузили и разбивали смерзшийся гравий (не хватало 100 человек). С 16-19 марта люди работали всего на 5-10 лошадях. Чтобы дело шло быстрее, было устроено социалистическое соревнование. За 40 дней было вывезено гравия 800 куб.м., а 20 февраля - 1150 куб.м. Поскольку строили дорогу простые малообразованные люди, то иногда им было непонятно куда сваливать гравий, никто не встречал подводы, гравий сваливали по своему усмотрению. Инструмент на стройку был направлен ДЭУ № 201 – по 20 лопат, ломов, кирок, 10 кувалд, 15 осей для тачек. Лесопильный завод Нижней фабрики привез тес для изготовления тачек для вывозки гравия. Работа колхозников была не спланирована, проработав 5 дней, они непрерывно приезжали и уезжали, ездили за кормом для лошадей. Было предложено доставлять корм на трассу силами близлежащих колхозов.

Инициаторы стройки с честью выполнили свои обязательства и план: артель «Имени 8 марта» – на 180 %, «Красный боец» на 295%, а заведующему райдоротдела Скворцову было предложено разработать мероприятия по премированию лучших стахановцев. 20 - 25 марта 1940 г. к бригадам колхозников присоединились рабочие Нижней фабрики – 33 человека. Они отбрасывали снег от карьера, насыпали песок. Но некоторые не выдерживали тяжелой работы и уходили со стройки на 2 часа раньше. Среди строителей дороги были достойные примеры. Так, бригада в составе Глазова И.С. и Малова П.В. (Фрянковский с/с), работала до конца санного пути, выполняли нормы выработки на 300 %, отработали 120 человеко и 120 коне-дней, выполнили план за весь колхоз, каждый день делали по три рейса. (Приложение 5). На 7 апреля было заготовлено – 26,6% гравия, 7% - песка, 50% – камня и 30% леса. За 20 дней было добыто 2300 куб.м. гравия (по плану 1620). Люди с большевистским словом (агитаторы) выходили в массы для мобилизации колхозников на стройку. Каменщики и плотники, пешая рабочая сила шла для возведения земляного полотна дороги. С января по май 1940 г. откликнулся 101 колхоз Середского района и 33 колхоза Ивановского района. Появились постоянные бригады. Вывозка гравия продолжалась летом. За селом Бибирево земляные работы начались с 4 мая. (Приложение 6). Строители по сторонам дороги вырывали ровные канавы, выбрасывали землю на дорогу, выравнивая её, в некоторых местах срывали слой старой гравийной дороги. В мае было принято решение о посадке в некоторых местах вдоль дороги живой изгороди - деревьев, т.к. во время снежных заносов дорога может быть занесена. На стройке по-прежнему работали единицы людей и лошадей. Встал вопрос о массовом выезде колхозников на строительство дороги по примеру ярославцев, где на стройку дороги было командировано 10.000 лучших колхозников. С 30 мая по 15 июня

1940 г. райком ВКП (б) и исполком райсовета депутатов трудящихся постановил организовать массовый выход колхозников и выезд транспорта организаций. 30 мая на карьер были направлены 2 автомашины - полутонки Середского литейно-механического завода (20 чел.) и машина из артели инвалидов «Красный рассвет» (12 чел.). Работал буфет, для культурного обслуживания были приглашены 2 баяниста. Бригады выполнили план на 110-135 %. Цепочка работающих, которые срезали дерн, дошел до 500 лопат. К обеду на строительстве уже было более тысячи колхозников: рабочих, мужчин и женщин. 237 лошадей доставляли материалы на линию трассы. Бригады выкидывали из канав землю на дорогу. Землю возили тачками на полотно, где её разравнивали и трамбовали. Было произведено 2110 куб.м. земляных работ и вывезено свыше 500 куб.м. строительных материалов: гравия, камня, земляное полотно увеличилось на 700 м. Нормы выработки доходили до 200%. Весь день шел дождь, но трудовой энтузиазм был велик. Но были и проблемы: не хватало около 100 лопат, лопаты были тупые, не прикреплены к черенкам, не было топоров для подрубки корней деревьев в земле. Не хватало технических работников, которые для дачи указаний работающим бы распределяли работников далее по трассе после окончания проделанной работы за определенное время (норма -3 куб.м. за 1,5 – 2 часа). Администрация строительства не позаботилась и о снабжении автомашин бензином. Были очереди у торговых буфетов. Не было оркестра. Недостатки массового выхода в дальнейшем были исправлены.

11 июня - второй массовый выход на дорогу. (Приложение 7). Работало 1265 человек и около 200 колхозных подвод. Сделано 2600 куб.м. земляных работ, вывезено 200 куб.м гравия. Была обеспечена бесперебойная и организованная расстановка рабочей силы и постоянное руководство. Был завезен лучший ассортимент продуктов, толчеи не было, работал медицинский пункт, но до сих пор не было удовлетворения культурных запросов строителей. Непроезжая дорога приобретала благоустроенный и культурный вид. 23 июня - третий массовый выход на дорогу. Приехали допризывники, учителя. Работало около 600 человек и 200 лошадей. По обе стороны дороги люди встали для возведения земляного полотна. Впервые играл оркестр областного НКВД, организована торговля, завезен большой выбор продуктов. 28 июня - четвертый массовый выход. Свыше 400 человек собралось на трассе, которые работали до 3 часов утра. Хорошо оправлен откос, разравнена насыпь. «Дорога должна быть достроена» – звучал настойчивый лозунг честных тружеников. (Приложение 8). 160 лошадей вереницей тянут на трассу гравий. 2 июля по полотну Бибиревского участка расстоянием в 2 км допущен проезд на автомашинах для обкатывания и утрамбовки. Начинались работы по насыпи песчано-

гравийного слоя. За полгода был полностью заготовлен гравий, на 200% камень. По решению ВКП (б) дорога должна быть сдана к 1 сентября. 13 июля – пятый массовый выход. Первыми приехали 58 рабочих Рогачевской и Яковлевской фабрик. От Верхней фабрики был 1 человек. В это время плотник Федор Петрович Белов соорудил первый полумеханизированный грохот (вибрационное сито) (Приложение 9). Рабочие катили по эстакаде тачки, вываливали строительный материал для просеивания в грохот. Из него с шумом в одну тачку сыпались камни, в другую гравий, в третью - песок. Производительность работы увеличилась в 2 раза. Через полмесяца Белов соорудил 20 таких грохотов, которые ускорили добычу строительных материалов. Уже 10 км дороги были сделаны. В течение лета строительство шло замедленными темпами, т.к. колхозники были на сельскохозяйственной страде.

Строительство дороги продолжилось и после 1 сентября. По решению ВКП (б) к строительству привлекаются колхозники Вичугского, Родниковского, Шуйского и др. районов. Небывалый производственный подъем произошел благодаря приезду людей из районов области, творческий энтузиазм направлен по руслу социалистических соревнований. Шуйские бригада работала лучше всех. 9 октября выпавший снег испугал Середчан и на трассу из 100 подвод выехало только 17. Жители других районов, несмотря на холод и слякоть, работали. К 1 ноября обком ВКП (б) и исполком областного совета каждому району установили физический объем работ и определенное количество лошадей и пеших рабочих. 12 дней работы в октябре по плану было мало сделано: вместо 2520 куб.м. вывезено 880, вместо 1540 куб.м. земляных работ сделано 314. Передовики стремились сдать дорогу к 7 ноября. Дорога от карьера до Бибирева уже была гравийная. 13 октября было сделано 53 метра 36 работниками. 15 октября проложено 67,5 погонных метра. 19 октября ДРСУ премировало лучших строителей мануфактурой, костюмами и деньгами (Касаткину, Круткову, Клюквина, Шмелева). 65 – летнему Г.В.Долотову вручили значок «Почетный дорожник». (Приложение 10). С 1 по 20 октября подвезено 1244 куб.м. гравия, земляных работ сделано на 1866 куб.м., песчаного основания - 1115 куб.м., проложено гравийной дороги 1115 м, моторным катком проведена укатка дороги на 2800 м.

12 декабря широковцы заявляют, что дорога «Иваново-Середа» должна быть достроена во что бы то ни стало в 1941 году, как только сойдёт снег. Сельские советы должны послать организованную дорожную бригаду на стройку. Благодаря постановлению бюро райкома ВКП (б) от 24 декабря 1940 года «О заготовке и вывозке дорожно-строительных материалов» в январе 1941 года происходит мобилизация

колхозников на стройку дороги. Приехали колхозники из разных районов: Кренинский, Горшковский, Анненский, Рождественский, Родниковский и др. Из других районов председатели не посылали ни одного человека, указывая на то, что рабочая сила нужна в колхозе. Но опять вместо 252 конных подвод работало лишь 30-35 подвод, что крайне было нетерпимо. С 18 января произошло оживление на трассе. Работало 200-250 конных подвод, в том числе 100- 130 подвод из Середского района. Десятки колхозов откликнулись на решения обкома ВКП (б) и исполкома областного госсовета, показали образцы социалистического отношения к труду. Люди понимали, что надо успешно справляться с выполнением плана, вступая в соц.соревнования, и брали на себя обязательство закончить вывозку гравия уже к 15 февраля. Колхоз «Им. 8 Марта» выполнил план на 270 %. Бригада из 3 человек Родниковского работала без перерыва 19 дней и выполнила план на 170 %. На 1941 год был предусмотрен ремонт 10 км. На 1 февраля вывезено 1200 куб.м. гравия при плане 3590, работало 96 подвод. Лучше работали Снетиновский, Игнатовский с/с. По примеру ферганских дехкан Георгиевские колхозники выполняли месячные планы дорожного строительства за 4 дня. Уже были проделаны основные работы по возведению земляного полотна, часть дороги покрыта гравием. Полностью закончено строительство мостов. На 5 марта план по вывозке гравия на дорогу выполнен на 50 %. (Приложение 11). Строители дороги Шуя – Ковров вызвали на соц. соревнование строителей дороги Иваново – Середа. Бригады взяли обязательство закончить строительство с оценкой не ниже, чем на «хорошо» к 1 сентября, а заготовку гравия закончить до распутицы, устройство земляного полотна закончить к 1 июля, производительность повысить на 15 %. Но на 25 марта оказались невывезенными 600 куб.м. гравия. Вместо 300 подвод было 100. Бюро райкома ВКП (б) за срыв работы предупредили в последний раз председателей, не отправляющих колхозников на стройку, государственной и партийной ответственностью, и обязали их обеспечить выполнение плана по вывозке гравия к 25 мая.

13 марта 1941 г. город Середа переименовывают в г. Фурманов. Рабочие дороги планировали к 1 сентября закончить трассу «Иваново – Фурманов», а весной 1942 г. начать строительство дороги «Фурманов-Приволжск». К 21 мая строительство близится к концу, осталось привезти 700 куб.м гравия и возвести земляное полотно на протяжении 8 км. Бюро райкома ВКП (б) от 12 мая обязал председателей организовать постоянные дорожные бригады и с 16 мая приступить к работе. Колхозники сел: Толпыгино, Сараево, Снетиново, Новое, ранее не принимавшие участие в стройке дороги, прибыли на трассу. При себе дорожники имели: лопаты, пилы, кирки, грабли, котлы для варки, продукты,

деньги, инвентарь для ремонта повозок, сбруи, брезенты для палаток и др. Ежедневно на трассе работало по 120 освобожденных от работ колхозников. К 7 июня завершено устройство земляного полотна до г. Иваново, производилась укладка гравия и замощение. С 10 июня из 23 с/с вышли 442 человека и 241 лошадь. Гравий начали возить из Потеряевского карьера (Хромцово), из которого брали строительный и для стройки дороги «Шуя – Ковров» с доставкой на лошадях до ж.-д. станции Середа, от нее - до ж.-д. станции Шуя и далее подводами на трассу. За 5 дней было сдано 2 км. дороги. 12 июня работало 143 колхозника и 167 подвод, 14 июня - 156 человек, 189 конных, 171 пеший. 15 июня - 173 человека и 152 коня, уложено гравийного полотна 1,3 км. (Приложение 12).

Бюро райкома и исполкома райсовета учредили переходящее Красное знамя передовой бригаде на трассе и установили премию в 3000 рублей. Бригаде Шабарова (Шировский с/с) за добросовестную работу по добыче гравия за перевыполнение норм выработки было вручено переходящее Красное знамя и денежная премия. Премии также получили и другие бригады.

Строительство дороги не было остановлено даже в связи с наступлением военного времени - началом Великой Отечественной войны. Оставалось сделать 3 км. Трудились пожилые люди, дети, женщины. В итоге в конце 1941 года была построена новая автогужевая дорога, соединяющая Иваново и Фурманов протяженностью 36 километров.

2. Агитационно-массовая работа и быт. (Приложение 13).

Во время стройки необходимо было хотя бы морально облегчить тяжелый труд строителей, стимулировать их на досрочное выполнение норм, а также решить вопросы хозяйственно-бытового обслуживания на трассе.

В начале стройки городские и районные власти не обеспечивали работников ни едой, ни горячим кипятком. В феврале около с. Вязовское открылся первый ларек для покупки товаров первой необходимости: махорки, крупы, мыла, песка. В мае 1940 г. снабжение продуктами было налажено Середским райпотребсоюзом, летом 1941 года продуктами снабжал Ивановский райпотребсоюз. Завезли 700 кг гороха, картофеля, сахара, махорки, пряников, песка. Быт рабочих, в общем и целом, был организован достаточно примитивно. Большинство расселялись в шалашах, землянках и палатках прямо на трассе, некоторые жили в домах, любезно предоставленными равнодушными гражданами. Кроме того, с одной стороны, для того, чтобы скрасить тяжелый труд и примитивный быт колхозников-строителей, а с другой - мобилизовать их на досрочное выполнение заданий, большое внимание уделялось организации досуга

- неотъемлемой части любого дела. А. Долматович, председатель колхоза «Им. 8 Марта» сетует, что работники полмесяца не видели свежих газет, нет лекций, нет выступлений хоровых кружков. В дальнейшем бригады читали газеты и журналы, смотрели кино, слушали патефоны, приезжал играть на трассе духовой оркестр из Иваново, драмкружок показывал постановки, выпускалась стенная газета, бригадам читали разные лекции: «О международном положении», «О значении 1 мая» и др.

В газете «Ударник» на протяжении 1940 года практически в каждом номере были статьи под общим названием «Методами Ферганских колхозников построим дорогу «Иваново – Плес». Были организованы медико-санитарный и ветеринарный пункты.

III. Заключение

Дорога Иваново - Середина была построена по параметрам дорог 4-й категории с шириной земляного полотна 10 метров, шириной проезжей части – 5,5 метров. При строительстве дороги Иваново – Середина (Фурманов) был использован метод «народной стройки». Считаю, метод Ферганы на строительстве дороги Иваново-Фурманов, достигался очень долго, на протяжении 2 лет, так как очень плохо разворачивалась массовая работа по привлечению работников на трассу, некоторые колхозы плохо понимали значимость дороги, городские и районные службы не интересовались вопросами организации стройки, были непричастны к происходящему, но, благодаря инициативе широковцев, организации рабочей силы, высокой производительности труда, строительство дороги «Иваново-Фурманов» увенчалось успехом. Дорога «Иваново – Середина», достроенная уже в войну, была большим вкладом в народное хозяйство области и сразу стала активно использоваться для воинских перевозок.

Все закономерно: уходят дороги – уходит жизнь. (Приложение 14). В Ивановской области, и в частности в Фурмановском районе, немало мест, по территории которых в древности проходили оживленные торговые пути, где некогда шумела жизнь, процветали разнообразные промыслы и ремесла. Важно, чтобы эти интереснейшие места, связанные с богатой историей русской жизни, не запустели, не оказались в стороне от туристических маршрутов. И, сегодня, проезжая по дороге Фурманов – Иваново, я буду думать о людях, построивших фундамент нынешней трассы, и с гордостью буду их благодарить.

Список литературы:

1. Газета «Ударник», 1940,1941 гг. 2. Королева Л.П. Приметы военного времени. Фурманов., 2004. С. 23.
3. Государственный архив Ивановской области. Материалы постановлений за 1940,41 гг.
4. Районный архив г. Фурманова. Материалы постановлений 1939 – 1941 гг.
5. О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог | Проект «Исторические Материалы» (istmat.info)

