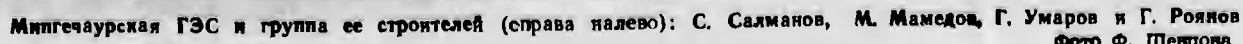


животворную влагу сухим азербайджанским степям, заставят их зеленеть и плодоносить.



A black and white illustration of a busy street scene. In the foreground, a car is driving on a road with a crosswalk. Pedestrians are crossing the street. In the background, there is a large building with a clock tower and a bridge. The scene is depicted in a stylized, almost cartoonish manner.

Как же тут быть дорожному отделу? Ходить с протянутой рукой или рассчитывать только на свои кадры, на свои

специфизма, на свою технику? Кадров — вот они: заведующий, техник, три-четыре дорожных мастера и ни одного рабочего на двести с лишним километров дороги, проходящих по территории района! Техника, как и восемнадцать лет назад, — тот же старенький конный утюг, а в нем один-единственный мерин, да и тот старый от старости. Вызвет (имеется в виду опять-таки Курловский район, Владимирской области) — шестнадцать тысяч рублей в год на все про все.

5. Наши магистрали — государственные дороги, сооруженные по единому плану, обеспеченные дорожными машинами, строительными материалами, рабочей силой, а затем постоянным надзором и своевременным ремонтом, — очень хороши. А многие дороги местного значения — районные и даже областные, по которым ежедневно снуют тысячи и десятки тысяч машин, — очень плохи.

В самом деле, за всю нашу длительную поездку мы не встретили такого района, где бы так же, как и в Курлове, не рассказывали бы, что вот мол,

лет десять-пятнадцать назад тут были только три-четыре, а то и одна грузовая машина, а теперь их сотни. А не видевшие за весь свой век ни грейдера, ни катка грунтовые дороги стали такими, что машины большую часть своего пути за-

О том, что представлял сегодня собою районный дорожный отдел, мы уже расска-

— Грейтер, трактор, самосвал, Грой-

Она говорила о трех машинах, которые — хотя бы по одной машине каждого наименования — непременно должны были быть прина-
длежностью каждому районному дорожному отде-
лу. А их нет. Есть, как и в Курлово, одна,
иных же должны да полуразбитый во-
зок, которым можно доставить к месту ре-
монта немного поклажи или пару бревен.

Устарела и описанная выше система
исчисления ремонтных работ рабочей си-
лой на основе постановления о трудовом
накладе сельского населения. Первую пред-
ставленную таблицу выделает особо незначи-
тельную часть работ, выполняемых в райо-
не. В то же время она не учитывает работ,
выполняемых в населенных пунктах, не
являющихся центрами сельхозпроизводства.

— Делайте с ними, что хотите, — говорит в таких случаях прокуратор. — Уж

«Рабочая база», таким образом, получается весьма слабая. А дорожному отелу по общему его работ, прохиткованно-у непрерывным ростом районного аппарата, нужны бы постоянные бригады квалифицированных дорожных рабочих, находящихся на территории, предусмотренной районным бюджетом оплате. Только в этом случае может планироваться и выдвигаться постоянный уход за дорогами и их постоянное совершенствование. А именно план, — промуляжный, дальновидный, рассчитанный не на один год созидания, а на десятилетия.

Таким образом, районный дорожный отдел должен быть **предприимчивым**, действующим по твердому производственному

рабочей силой. Этого и надо добиваться планомерно и постепенно.

Почти нет в нашей стране такого района, не возникали бы в последние годы прошпеленные новостройки—особенно различных фабрики и заводы предметов народного потребления, консервные, торфяные, деревообрабатывающие и прочие предприятия.

стоящие на местном сырье. Они строятся добротнo, как, например, новый молочноконсервный завод, виденный нами в ениском, или завод изоляционных плит в урюковском районе. Они обустраиваются рабочими поселками, обеспечиваются питьем и гаражами. Но при этом нередко забывают об одном — о подлезных путях к заводской фабрике или заводу. Предполагается, что дороги будут построены когда-либо

рают в бездорожье, в глинистую или готую земную хлябь, окружающую ново-ковенькую, и преждевременно выходят из ция.

первоочередных работ каждого строительства.

Вдобаве с пользйными путями в местах наибольшего движения автомобильного транспорта происходят порою удивительные вещи. Например, в Туме открыта база Нефтебывта. Надо ли объяснять, что создана она для снабжения горючим тех сотен автомашин, которые курсируют по району? Сюда непременно приходят все местные и очень многие транзитные машины, следующие через Туму. И вот при этой-то базе в сентябре и октябре работал специальный трактор, подкашивающий машины к месту заправки. Без помощи трактора попасть на территорию базы было невозможно.

Как правило, наихудшие участки дорог и наиболее прохудившиеся мосты находятся непосредственно в селах. Причину объяснять легко: здесь движение наиболее интенсивно. Но не должен ли сельский совет нести всю полноту ответственности за состояние дорог, проходящих под его юрисдикцией?

Сельсовету, так же как и райисполкому, известно: за уборку или сев с них спросится, за строительство и ремонт школьных зданий — тоже; спросится за

оснащение тракторами горючим, за работу
торговой сети и за множество других важ-
ных дел. А вот за состояние дорог, с кото-
рыми тесно и непосредственно связаны все
эти важные дела, — они ответственности
не чувствуют.

Некоторые из наших собеседников
высказали, быть может, спорную, но,
умаяется, заслуживающую обсуждения
мысль о том, что планы развития дорож-
ного бы обеспечиваться путем коопера-
ции средств, выделенных на этот пред-
мет колхозами, предприятиями и организа-
циями каждого района...

Все отрывочные соображения, услышанные нами в пути, не претендовали на исчерпывающее решение наболевшего вопроса.

Соображений, предложений, выношенных, но не реализованных планов — очень много у людей, работающих на местах и испытывающих на себе все тяготы безрожья. Надо полагать, что вновь создан-

ос Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР сумеет тщательно изучить возможности, необходимые для того, чтобы строительство и содержание дорог местного значения было поставлено так, как этого настоятельно требует стремительно развитие всего нашего народного хозяйства.

Пятая сессия Верховного Совета СССР сентябрьский Пленум Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза поставили перед промышленностью и сельским хозяйством новые, актуальные задачи, решение которых еще выше поднимет жизненный уровень советских людей.

Из сельских районов, из колхозов и совхозов, из глубинных заготовительных пунктов, со старых и только что пущенных фабрик и заводов идут и пойдут, чем дальше, тем сильнее, зерно, хлопок, лен, овся, картофель, фрукты, мясо, масло, молоко, птица. Консервы, шерсть, кожи, овчины — товары, нужные людям.

Нужно, чтобы машины с этими грузами не застревали в пути, не «сидели» часами и сутками в разбитых колесах или перед разрушенным мостом; нужно, чтобы в мосты не падали

... чтобы колхозный виноград по своей красе дошел до городского мав-
вина, чтобы золотились на прилавках
колхозные яблоки, обильными были рынки
оживленных центров, чтобы бесперебой-
но снабжались сырьем текстильные и
швейные фабрики.

Из городов, из крупных промышленных центров уже сейчас идет в сельские районы из месяца в месяц будет усиливаться поток новых сельскохозяйственных машин, строительных материалов, минеральных удобрений. На маленьких станциях грузуют на товарных вагонах ящики с семенами, пакеты с удобрениями.

а, тес, брезна, листовое железо. В адрес потребителей приходят ткани, обувь, овая одежда, книги, сахар, чай, соль, итерские изделия, велосипеды, мото-лы, радиоприемники, мебель...

и нужно, чтобы эти грузы не залежи-
лись на железнодорожных складах, нуж-
но, чтобы они как можно скорее пришли
в колхозы, легли на прилавок сель-
ского, украсили горницу колхозника, при-
шли бы радовать обновки его семьи.

Дороги должны быть проэжированы в любое время года.

Дорог зависит очень многое и в плане любого района, влияющихся в общепы страны, и в повседневном труде влияющегося в общий труд всего сельского народа.

Ефим ДОРОШ,
Александр МАРЬЯМОВ.

Алексей СИМУКОВ,
специальные корреспонденты
«Литературной газеты»
Зарисовки худ. Д. ДМИТРИЕВА

