

95-летие
дорожной отрасли
Бурятии



МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ
РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ
РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ



К 95-ЛЕТИЮ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ БУРЯТИИ

ИСТОРИКО-ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА
АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ И ФОТОГРАФИЙ
ИЗ ФОНДОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА
РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ

Генеральный спонсор

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ



**Перечень архивных документов и фотографий к историко-документальной выставке
«95 лет дорожной отрасли Бурятии»**

1. Первый автомобиль кяхтинского промышленника Барбот де Марни. г. Кяхта. 1917 г. *Фотофонд ГАРБ*
2. Положение об Областном управлении местного транспорта Бурят-Монгольской автономной области РСФСР. Копия. 20 декабря 1921 г. *ГАРБ. ФР.613. Оп.1. Д.7. Л.5, 6*
3. Докладная записка Коркина в Сибтранспорт об организации Областного управления местного транспорта Бурят-Монгольской автономной области РСФСР. 31 декабря 1921 г. *ГАРБ. ФР.613. Оп.1. Д.7. Л.13, 16 об.*
4. Циркуляр Иркутского губернского отделения всем уездкомхозам и управам Прибайкальской губернии о благоустройстве дорог. 27 июня 1922 г. *ГАРБ. ФР.263. Оп.1. Д.1. Л.248*
5. Докладная записка инспектора почт и телеграфов Министру почт и телеграфов о состоянии дорог в Бурят-Монгольской области РСФСР. 1922 г. *ГАРБ. ФР.263. Оп.1. Д.1. Л.9*
6. Мост через реку Зун-Мурэн по Тункинскому тракту. Бурят-Монгольская АССР. 1926-1927 гг. *Фотофонд ГАРБ*
7. Гараж Совета Народных Комиссаров Бурят-Монгольской АССР. г. Верхнеудинск. 23 июня 1928 г. *Фотофонд ГАРБ*
8. Ремонт шоссейной дороги в Бурят-Монгольской АССР. *Фотофонд ГАРБ*
9. Постановление Совета Народных Комиссаров Бурят-Монгольской АССР о мероприятиях по дорожному строительству. 11 мая 1930 г. *ГАРБ. ФР.248. Оп.2. Д.207. Л.71-72*
10. Краткий доклад Управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта о деятельности Бурдортранса за 1928-30 гг. 27 октября 1930 г. *ГАРБ. ФР.248. Оп.1. Д.656. Л.17-17 об.*
11. Автомобильный парк Совнаркома БМАССР. 1933 г. *Фотофонд ГАРБ*
12. «Необозримые дорожные пространства БМАССР связываются в один крепкий социалистический узел грунтовых, шоссейных дорог, судоходных рек, воздушных линий». 1933 г. *Из альбома «10 лет БМАССР»*
13. Дорога на Джидастрой. Закаменский аймак. 1935 г. *Фотофонд ГАРБ*
14. Постановление СНК РСФСР об организации Главного дорожного управления при СНК РСФСР. 07 мая 1938 г. *ГАРБ. ФР.195. Оп.9. Д.28. Л.50*
15. Постановление СНК БМАССР об организации дорожного Управления при СНК БМАССР. Проект. 1938 г. *ГАРБ. ФР.195. Оп.9. Д.28. Л.95*
16. Строительство Баргузинского тракта. 1930-е гг. *Фотофонд ГАРБ*
17. Машинно-тракторная станция. БМАССР. 1930-е гг. *Фотофонд ГАРБ*
18. Докладная записка Управляющего делами Совета Министров БМАССР К. Барьядаева Председателю Совета Министров РСФСР М.И. Родионову о состоянии и развитии дорог Бурят-Монгольской АССР. 1948 г. *ГАРБ. ФР.195. Оп.13. Д.502. Л.148-149*
19. Решение расширенного производственного совещания дорожников БМАССР о социалистических обязательствах по дорожному строительству. 24 января 1953 г. *ГАРБ. ФР.925. Оп.1. Д.89. Л.7-8*
20. Постановление Совета Министров БМАССР о структуре и штатах Управления дорожного и транспортного хозяйства при Совете Министров БМАССР. 20 июня 1953 г. *ГАРБ. ФР.925. Оп.1. Д.88. Л.18-19*

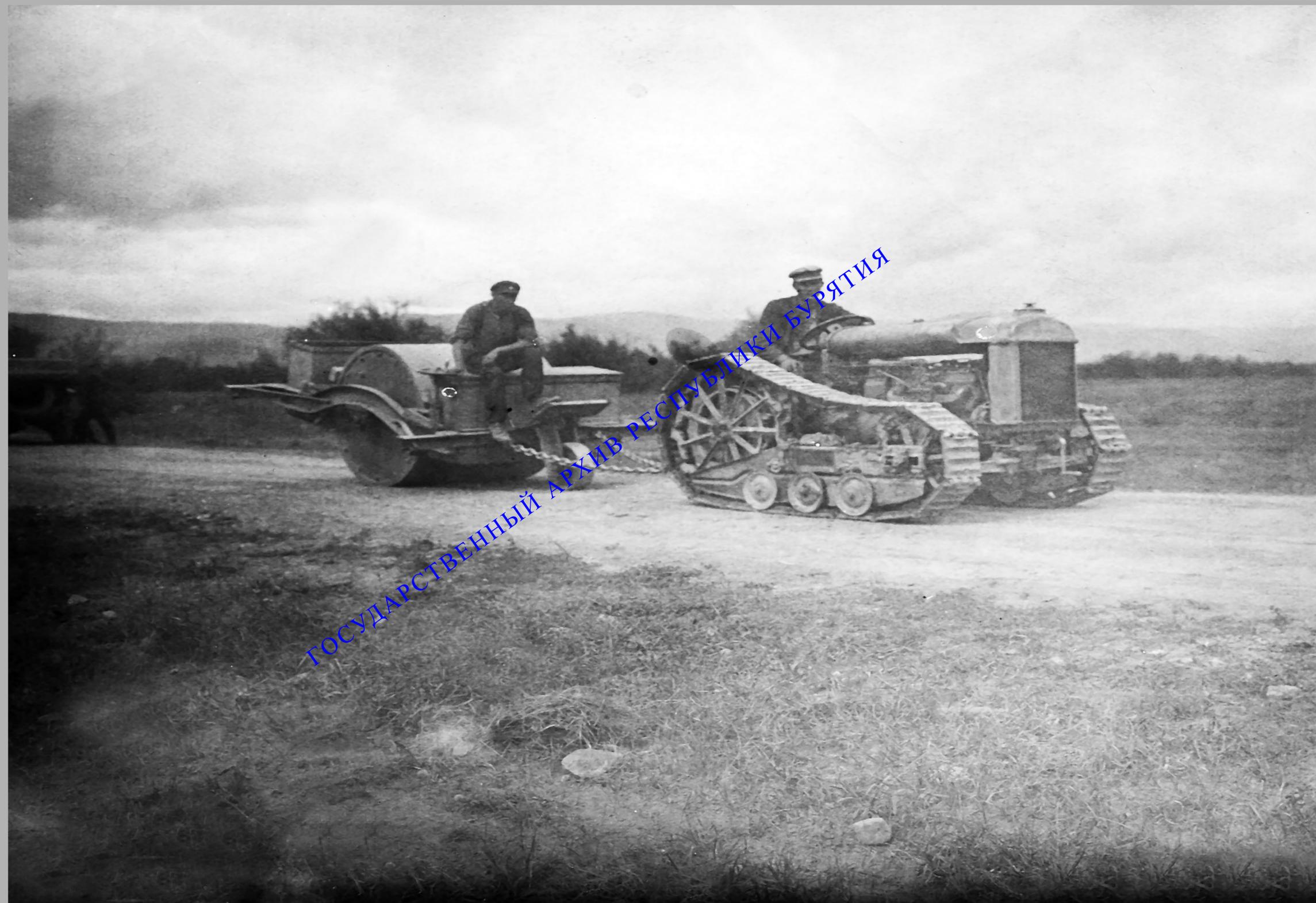
21. Постановление Совета Министров Бурятской АССР об организации Дорожно-строительного управления в г. Улан-Удэ. 11 декабря 1958 г. ГАРБ. ФР.925. Оп.1. Д.266. Л.147
22. Постановление бюро Бурятского обкома КПСС и Совета Министров Бурятской АССР о плане строительства и реконструкции автомобильных дорог в 1959-1965 гг. 16 января 1959 г. ГАРБ. ФР.248. Оп.20. Д.978. Л.3, 6
23. Улица Мухина г. Улан-Удэ (в настоящее время Проспект 50-летия Октября). 1960 г. Фотофонд ГАРБ
24. Строительство шоссейной дороги Улан-Удэ – Баргузин. 1960 г. Фотофонд ГАРБ
25. Строительство шоссейной дороги Улан-Удэ – Баргузин. 1960 г. Фотофонд ГАРБ
26. Покрытие асфальтом шоссейной дороги Улан-Удэ – Баргузин. 1960 г. Фотофонд ГАРБ
27. Дорога Улан-Удэ - Баргузин. 1962 г. Фотофонд ГАРБ
28. Дорога на горе Мандрик. Бурятская АССР. 1962 г. Фотофонд ГАРБ
29. Строительство моста через реку Мысовка. г. Бабушкин. 1963-1964 гг. Фотофонд ГАРБ
30. Строительство автодороги Танхой – Посольск. 1963-1964 гг. Фотофонд ГАРБ
31. Строительство автодороги Танхой – Посольск. 1963-1964 гг. Фотофонд ГАРБ
32. Строительство моста через реку Мысовка. г. Бабушкин. 1964 г. Фотофонд ГАРБ
33. Строительство моста через реку Мишиха. 1964-1965 гг. Фотофонд ГАРБ
34. Мост через реку Уда. 1965 г. Фотофонд ГАРБ
35. Дорога Иркутск – Улан-Удэ. Перевал Мандрик. 1960-е гг. Фотофонд ГАРБ
36. Автодорога Иркутск – Улан-Удэ. 1970 г. Фотофонд ГАРБ
37. Мост через реку Мишиха, автодорога Иркутск – Улан-Удэ. 1970 г. Фотофонд ГАРБ
38. Участок дороги на Кяхтинском тракте. 1970 г. Фотофонд ГАРБ
39. Дорога к Байкальскому тоннелю Байкало-Амурской магистрали. 1974 г. Фотофонд ГАРБ
40. Высадка десанта для строительства дороги на БАМе. 1974 г. Фотофонд ГАРБ
41. Строительство дорог на БАМе. 1975 г. Фотофонд ГАРБ
42. Вид на улицу им. И.В. Бабушкина. Автор А.М. Куртик. г. Улан-Удэ. Август 1977 г. ГАРБ. ФР.1967. Оп.1-н. Д.117
43. Мост через реку Тында, построенный в 1936 – 1937 гг. 1977 г. Фотофонд ГАРБ
44. Вид на улицу им. В.Б. Борсоева. Автор А.М. Куртик. г. Улан-Удэ. 1977 г. ГАРБ. ФР.1967. Оп.1-н. Д.18
45. Мост через реку Баргузин. 1977 г. Фотофонд ГАРБ
46. Участок дороги Иркутск – Улан-Удэ. 295-й километр. 1970-е гг. Фотофонд ГАРБ
47. Строительство моста на автодорожной магистрали Иркутск – Улан-Удэ. 1970-е гг. Фотофонд ГАРБ
48. Вид на улицу Коммунистическая. Автор А.М. Куртик. г. Улан-Удэ. 1970-е гг. ГАРБ. ФР.1967. Оп.1-н. Д.120
49. Постановление Совета Министров Бурятской АССР и Облсовпрофа о распределении премии, присужденной по условиям Всероссийского социалистического соревнования, за успешное выполнение планов строительства и реконструкции местных автомобильных дорог за 1979 г. . 02 июля 1980 г. ГАРБ. ФР.248. Оп.1. Д.3844. Л.5-6

50. Техника для строительства автомобильного моста через реку Витим на Бурятском участке Байкало-Амурской магистрали. 14 марта 1982 г. Фотофонд ГАРБ
51. Новая автострада, соединяющая поселки Татарский ключ и Челутай Заиграевского района. 1983 г. Фотофонд ГАРБ
52. Автодорожный мост через реку Витим. 01 июля 1984 г. Фотофонд ГАРБ
53. Постановление Правительства Республики Бурятия об утверждении Республиканской программы «Дороги Бурятии XXI века». 13 марта 2002 г. ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.1176. Л.112
54. Постановление Правительства Республики Бурятия об автомобильных дорогах общего пользования регионального значения в Республике Бурятия. 01 февраля 2007 г. ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.2344. Л.156-157
55. Постановление Правительства Республики Бурятия об утверждении Положения о Министерстве по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия. 09 октября 2007 г. ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.2364. Л.70-71
56. Торжественное открытие моста на реке Селенга у села Тресково. 24 октября 2007 г. *Фотофонд ГАРБ*
57. Постановление Правительства Республики Бурятия о создании государственного учреждения «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия». 27 декабря 2007 г. *ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.2371. Л.82-83*
58. Богатырский мост. г. Улан-Удэ. 2009 г. *Фотофонд ГАРБ*
59. Постановление Правительства Республики Бурятия об утверждении Правил организации и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения. 20 января 2010 г. *ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.3356. Л.43-44*
60. Торжественное открытие движения на участке федеральной автомобильной дороги Улан-Удэ – Кяхта. 13 сентября 2012 г. *Фотофонд ГАРБ*
61. Транспортная развязка по улицам Балтахинова – Кирова, сданная в эксплуатацию в сентябре 2012 г. Март 2013 г. *Фотофонд ГАРБ*
62. Торжественная церемония открытия реконструированного участка с 85 по 100 км федеральной трассы Улан-Удэ – Кяхта. 05 ноября 2013 г. *Фото с сайта http://old.egov-buryatia.ru/index.php?id=5330&tx_ttnews%5Btt_news%5D=32166*
63. Участок дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян. Баргузинский район. 08 августа 2016 г. *Фото с сайта <https://ulanmedia.ru/news/523421/>*
64. Байкальский перевал. 03 октября 2016 г. Фото с сайта <https://www.infpol.ru/119146-mchs-po-buryatii-preduprezhdaet-o-gololeditse-na-federalnoy-trasse-baykal/>
65. Дорога в сотые кварталы города Улан-Удэ. 02 ноября 2017 г. *Фото с сайта <https://www.infpol.ru/108183-v-ulan-ude-nakonets-to-oblagorodili-dorogu-v-sotye-kvartaly/>*

66. Открытие 15-километрового участка региональной автодороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян. 17 ноября 2017 г. Фото с сайта <https://www.infpol.ru/108183-v-ulan-ude-nakonets-to-oblagorodili-dorogu-v-sotye-kvartaly/>
67. Открытие моста через реку Цакирка Закаменского района. 2017 г. Фотофонд ГАРБ
68. Ремонт Сотниковской улицы. г. Улан-Удэ. 19 июля 2018 г. Фото с сайта <https://www.infpol.ru/94847-material-proveryaetsya-v-laboratorii-glava-buryatii-proinspektiroval-v-stolitse-remont-dorog/>
69. Проспект 50-летия Октября. Автор Т.В. Дыленова. г. Улан-Удэ. 2018 г.
70. Вид на улицу им. В.Б. Борсоева. Автор Т.В. Дыленова. г. Улан-Удэ. 2018 г.
71. Вид на улицу им. И.В. Бабушкина. Автор Т.В. Дыленова. г. Улан-Удэ. 2018 г.
72. Вид на улицу Коммунистическая. Автор Т.В. Дыленова. г. Улан-Удэ. 2018 г.
73. Дорога А-333 Култук-Монды. Тункинский район. 05 июня 2019 г. Фото с сайта <https://ulan.mk.ru/social/2019/06/05/v-buryatii-podveselyat-bolee-60-km-regionalnoy-dorogi.html>
74. Автодорога Улан-Удэ – Заиграево – Кижинга – Хоринск. Заиграевский район. 16 августа 2019 г. Фото с сайта <https://m.gazeta-n1.ru/news/business/77725/>
75. Дорога Улан-Удэ – Заиграево. 26 августа 2019 г. Фото с сайта <https://news.myseldon.com/ru/news/index/215245696>
76. Дорога Улан-Удэ – Новый Уоян. 05 сентября 2019 г. Фото с сайта <https://burunen.ru/site/news?id=28096>
77. Круглый стол «Дороги Республики Бурятия и их развитие» ведет министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятии Александр Аюшеев. 18 сентября 2019 г. Фото с сайта <https://burunen.ru/site/news?id=28514>
78. Ремонт дорог в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги». 2019 г. Фото с сайта <http://vtinform.com/news/138/146126/>
79. Проспект 50-летия Октября. Автор А.М. Куртик. г. Улан-Удэ. Без даты. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1-н. Д. 146
80. Мост через реку Селенга. Без даты. Фотофонд ГАРБ



**Первый автомобиль кяхтинского промышленника Барбот де Марни. г. Кяхта. 1917 г.
Фотофонд ГАРБ**



Ремонт шоссейной дороги в Бурят-Монгольской АССР. 1920-е гг.
Фотофонд ГАРБ

Копия.
Утверждено постановлением Бурревкома от 20 декабря 1921 г.
Протокол № 9.
Управделами Бурревкома /подпись/ Д. Убузнов 20/12/21

Положение.
Об Областном Управлении местного транспорта Бурят-Монгольской Автономной Области.

1. Общие положения.
1. Областное Управление местного транспорта Бурят-Монгольской автономной области является исполнительным органом Н.К.А.С. на территории области, действующим на правах отдела Государственного Совета Народной Автообласти.
2. Все распоряжения центральных отделов Н.К.А.С. и Главных Управлений по вопросам местного транспорта, обязательны для исполнения.
3. Областной управленческой заведывающей назначаются Экспертный и Управляющий Бурисполкомом Автообласти.

2. Предметы ведения.
4. На областной отдел местного транспорта возлагается: а) Организация уличного и автомобильного транспорта в пределах области; б) Составление материальных и финансовых смет с представлением их Бурисполком и Н.К.А.С.; в) Получение по сметам кредитов и материалов, ~~и материалов~~ принадлежавших и снабжение материалами вверенные транспортные учреждения в области; г) Организация коннозаводских станций, складов, конноприслужий, гаражей автобусов и т.д.

4. Состав и органы управления. б
в. Составом состоят из отделов:
а) общего и
б) Экспертно-транспортного.
7. К предметам ведения 1) общего отдела относятся дела административно-организационного характера, включая составление сметы, материальные и финансовые расчеты, снабжение, время и контроль. 2. Экспертно-транспортного отдела, тематическая работа всякого транспортного вида как-то: Артели, движение, хранение, оплата грузов, оплата перевозок.
8. По главе отдела состоят заведывающие таксовыми и заведывающие заведывающими Областным.
9. Подотдел на отделе не разделяется и однородная работа группировается в департаменты.

Заведывающий Областным Управлением
Местного Транспорта (подпись) Убузнов
Сметы и
верно. Заведывающий отделом (подпись) Шеняев

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИИ

Положение об Областном управлении местного транспорта Бурят-Монгольской автономной области РСФСР. Копия. 20 декабря 1921 г. ГАРБ. ФР.613. Оп.1. Д.7. Л.5, 6

В Сибтрансп. 1/3

13

Докладная записка об
организации Областного управления
местного транспорта
Бурят-Монгольской Авто-
номной области

Согласно воле трудящихся бурятской и монгольской Сиби-
бири в соответствии с политическим и экономическим
сдвигами в Бурят-Монгольской АССР с одной стороны, и социаль-
ными сдвигами в области бурятской и монгольской РСФСР с другой, в
Булганте 26 августа 1921 г. созывавшийся Центральный
Комитет Бурят-Монгольской Восточной Сибири

Основными задачами своего Центрального Комитета
поставил перед собой: 1) организовать Советскую
и коммунистическую АССР с учетом и особенностей жизни
бурятской и монгольской народности, 2) организовать транспорт
трудящихся масс бурятской и монгольской народности и
всех трудящихся Советской власти и коммунистической
АССР, 3) удовлетворение нужд трудящихся бурят-
ской и монгольской народности и двоякое отношение
с органами Советской власти и коммунистической АССР, 4)
создание автономии и провозглашение социалистического строя
и власти на территории РСФСР и подчинение Советской власти
среди бурятской и монгольской народности и в частности
в отношении автономии бурятской и монгольской народности
на территории РСФСР.

Не менее важным является вопрос об организации областного
управления местного транспорта в Бурят-Монгольской АССР
и удовлетворении ее всех потребностей. Об этом, как
в предыдущих документах, так и в последующих, и
самим трудящимися бурятской и монгольской народности
интересуются. Следовательно, необходимо на территории
данной области, как и в других районах, организовать
транспорт и в частности на территории бурятской и монгольской
народности.

В отношении организации управления местным транспортом
нужно иметь в виду, что в настоящее время в области
бурятской и монгольской народности отсутствуют
и не только в отношении организации управления
местным транспортом, но и в отношении организации
транспортного обслуживания населения и в частности
в отношении организации управления местным транспортом.
Поэтому необходимо организовать управление местным
транспортом в области бурятской и монгольской народности
и в частности в отношении организации управления местным
транспортом.

Заведующий Областным управлением
местного транспорта (Коркин)

Заведующий отделом № 1 Шеня

31 дек. 1921 г.

Докладная записка Коркина в Сибтранспорт об организации Областного управления местного транспорта Бурят-Монгольской автономной области РСФСР. 31 декабря 1921 г. ГАРБ. ФР.613. Оп.1. Д.7. Л.13, 16 об.

9

МИНИСТРУ ПОЧТ И ТЕЛЕГРАФОВ.-

В дополнение к рапорту моему от 14 апреля с.г. за № 82, докладываю следующее: от Харауза до Обора 27 1/4 верст дорога от "ехав от Харауза версты 3-4 полем, проходит лесом, верст 15-16 по глинистой почве, увалами, с заметным постепенным повышением, с двумя-тремя значительными, но не длинными под"емами и спусками; в тех местах, где застаивалась вода, в выбоинах на полотне, липкая грязь. Далее оставшее расстояние до Обора 7-8 верст дорога проходит частью по покосам, тонкой местностью и затем до конца каменистая, так как полотно размыто, незначительными под"емами и спусками. - В Оборе пять-шесть дворов, принадлежащих жителям села Никольского, из них в четырех дворах, находящихся один от другого на расстоянии 1-2 верст живут 4 возчика почт, подважившие в Обор зимней лошадей на дежурство, для возки почты, из Никольского отстоящего от сюда в 15 верстах. Далее до Мелети 25 1/4 версты. Дорога от Обора версты 3-4 каменистая, дальше до реки Хидка, проходит полями, бувалами с одним крутым под"емом и спуском у села Олентуй находящимся на этой стороне реки. Переправа через реку на пероме, после чего до Мелети дорога ровная. Имея в виду, что при наступлении весенних дождей дорога между Хараузом и Обором будет весьма плохой, что почта во многих случаях возится на двух парах и что за неимением в Оборе междудворных лошадей, наемным возчиком иногда приходится возить и сопровождающих ее милиционеров, и что постоянных жителей в Оборе нет, следовало бы там оставить и

Докладная записка инспектора почт и телеграфов Министру почт и телеграфов о состоянии дорог в Бурят-Монгольской области РСФСР. 1922 г.
ГАРБ. ФР.263. Оп.1. Д.1. Л.9

К о п и я.

Ц и р к у л я р н о

248

ВСЕМ УЕЗДСКОМХОЗАМ И УПРАВЛЕНИЯМ ПРИБАЙКАЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ

Ввиду того, что все дороги Прибайкальской Губернии, благодаря отсутствию ремонта их в течении ряда лет, пришли в такое состояние, что проезд по многим дорогам в настоящее время является не только весьма затруднительным, но в нередки случаи опасным; в ближайшем будущем при отсутствии ремонта придется местами совершенно прекратить почтовое и пассажирское сообщение, а также и перевозку грузов.

Учитывая тяжелое финансовое положение правительства и принимая во внимание то, что в установлении нормальных условий сообщения между населенными пунктами заинтересованы не только Правительственные органы, но и прежде всего само население, - Губревком предлагает немедленно приступить к ремонту дорог, мостов и прочих дорожных сооружений силами местного населения путем натуральной повинности или путем найма.

Одновременно предлагается Укомхозам и Отуправ обратить самое серьезное внимание на состояние дорог в районе уезда, проявив в этом деле должную инициативу, приложив максимум энергии и разъяснить населению, что рассчитывать в этом деле на помощь государства в настоящее время не возможно, т.к. имеющихся у Правительства и местных органов Управления средств не хватает даже на удовлетворение насущных нужд по содержанию Государственных и проч.

Губревком рассчитывает, что население Кхаравкинского Прибайкалья учтет настоящее тяжелое положение Государства и решительно возьмется за налаживание местного хозяйства и частности за приведение в нормальное состояние разрушенных дорог, ибо благо состояние населения во многом зависит от хороших путей сообщения.

Заведывающий Губернским Отделом Управления /ЧЕРНОВЫХОВ/
 Заведывающий Губернским Коммунальным Отделом /ЗЫЛЬКОВ/
 Заведывающий Отделением Благоустройства /КОТОВ/

Циркуляр Иркутского губернского отделения всем уездкомхозам и управам Прибайкальской губернии о благоустройстве дорог.
27 июня 1922 г.
ГАРБ. ФР.263. Оп.1. Д.1. Л.248



Гараж Совета Народных Комиссаров Бурят-Монгольской АССР. г. Верхнеудинск. 23 июня 1928 г.

Фотофонд ГАРБ



**Машинно-тракторная станция. БМАССР. [1930–е гг.]
Фотофонд ГАРБ**



Мост через реку Зун-Мурэн по Тункинскому тракту. Бурят-Монгольская АССР. 1926-1927 гг.
Фотофонд ГАРБ



Дорога на Джидастрой. Закаменский аймак. 1935 г.
Фотофонд ГАРБ



Строительство Баргузинского тракта. 1930-е гг.
Фотофонд ГАРБ

Для перевода и опубликования

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Совета Народных Комиссаров Бурят-Монгольской Автономной Социалистической Советской Республики.

Верхнеудинск.

№ 346.

11 мая 1930 года.

Придавая огромное значение делу дорожного строительства и принимая во внимание, что от общего состояния путей сообщения, в частности от состояния дорог зависит успех развития хозяйственных и торговых взаимоотношений населения Буреспублики, а следовательно и экономическое благосостояние последнего, Совет Народных Комиссаров БМАССР, в соответствии с постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 1/IV-29г., о мероприятиях по дорожному строительству, ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. В тех случаях, когда за недостатком бюджетных средств на дорожное строительство, намеченные по плану мероприятия в области улучшения состояния и дальнейшего развития дорог низовой дорожной сети, осуществлены быть не могут, аймачно-районные исполкомы предоставляется право привлекать местное население к трудовому участию в работах по содержанию, ремонту и улучшению всех дорог местного значения, а также и по проведению новых дорог.

2. Трудовое участие населения в работах по дорожному строительству, в порядке ст. 1-й настоящего постановления, во всех случаях проводится бесплатно.

3. Привлечению к трудовому участию по дорожному строительству, согласно ст. 1-й настоящего постановления, подлежат все местные трудоспособное население данного аймака или района, с обязательным соблюдением нижеследующих условий:

а/ не могут быть привлечены к работам по дорожному строительству категории лиц, перечисленные в ст. ст. 12-14 Кодекса Законов о Труда;

б/ на проживающего в данном аймаке или районе трудового населения подлежат привлечению только те, которое непосредственно занимается сельским хозяйством;

в/ безлошадные бедняцкие хозяйства.

ПРИМЕЧАНИЕ: Проживающие в районе работ служащие, рабочие и учащиеся могут быть также привлечены к трудовому участию по дорожному строительству, но только в том случае, если они помимо службы или работы занимаются и сельским хозяйством и служба и работа не является для них единственным источником существования.

г/ Привлеченное к трудовому участию в дорожном строительстве население вымывается на работы не далее, чем на 30 кило-

метров от места своего постоянного жительства.

ПРИМЕЧАНИЕ: 1. В случае надобности и по согласованию вопроса между двумя аймачными или районными исполкомами, население, проживающее на территории одного аймака или района, граничащего с другим, привлеченное к трудовому участию в дорожном строительстве, может быть использовано на работах и за пределами того аймака /района/, где оно проживает, но не далее, как за 30 километров от своего постоянного местожительства.

2. В исключительных случаях, когда при сохранении предельного расстояния в 30 километров участники дорог аймачного /районного/ и омонного /сельского/ значения, на которых предусмотрено за счет трудоспособности производств дорожных работ, могут оказаться без людской силы, привлекаемой к трудовому участию, аймисполкомам предоставляется право удлинить это расстояние, но с непреклонным утверждением Совета Народных Комиссаров БМАССР.

4. В случае надобности, по усмотрению и распоряжению должностных лиц, проводящих работу по дорожному строительству и ответственных за эти работы, лица, привлекаемые к трудовому участию в работе по дорожному строительству, могут быть обязаны явкой на работы с имеющимися у них рабочим скотом, а также необходимыми транспортными средствами, инвентарем и инструментами, при чем для лиц, участвовавших с рабочим скотом, количество трудовых дней понижается на 50%.

5. Аймачные /районные/ исполнительные комитеты могут для отдельных граждан личное трудовое участие с рабочим скотом, и без него, заменять по их ходатайству денежными взносами. Денежные взносы, взимаемые взамен трудового участия в дорожном строительстве, поступают в специальные фонды тех аймачных /районных/ исполнительных комитетов, и имеющих самостоятельный бюджет омонных /сельских/ советов, в чем ведении находится дорога, на которой должны производиться соответствующие работы, и расходуются исключительно на дорожное строительство.

ПРИМЕЧАНИЕ: Право замены натуральной повинности по трудовому участию в дорожном строительстве денежными взносами, аймачными и районными исполкомами по их постановлениям может передаваться соответствующим сомсельсоветам, в районе которых производится работы по дорожному строительству.

6. Количество дней трудового участия, а равно нормы денежной замены трудового участия, устанавливается исходя из имущественного положения отдельных хозяйств, по постановлению райаппарата, но число дней не может превышать более шести дней в году.

ПРИМЕЧАНИЕ: Число дней во всяком случае не может превышать ни одной из категорий более шести дней в год.

7. Привлечение населения к трудовому участию в работах по дорожному строительству в порядке настоящего постановления допускается не иначе, как при условии, если производство этих работ вполне обеспечено необходимыми денежными средствами, материалами и техническим персоналом; ответственность за соблюде-

Постановление Совета Народных Комиссаров Бурят-Монгольской АССР о мероприятиях по дорожному строительству. 11 мая 1930 г.

ГАРБ. ФР.248. Оп.2. Д.207. Л.71-72

17
КРАТКИЙ ДОКЛАД

о деятельности Бурдортранса за период 1928, 1929 и 30 г.

Дорожное хозяйство в БМАССР характеризуется широкой разветвленностью сети грунтовых дорог, изобравдивших наиболее густо населенные районы Бурятии. Общее протяжение грунтовых дорог разных категорий превышает 19.000 км. из всей этой массы дорог 475 км. имеют общесоюзное значение, 1077 км. республиканское значение, 160 км. под "ездные пути 1-й очереди, имеющие особо важное экономическое значение и 1061 км. аймачных /районных/ дорог. Этим не исчерпывается сеть дорог, выполняющих особо важное к экономике Бурятии функции, к ним должны быть добавлены дороги, так назыв. специального значения, находящиеся в ведении акционерного общества Союззолото и обслуживающие огромные пространства Баргузинской золотоносной тайги /70.000 кв. мт./, дороги такого же значения начинаются и в других неосвоенных естественных районах, но вовлекаемых в настоящее время в эксплуатацию их природных богатств, как Чаяндинский аймак.

Дороги Бурятии в подавляющем большинстве - дороги проселочного типа. Начиная с 1928 г. дорожная сеть, обслуживаемая дорожными организациями значительно расширилась, до 1929 г. почти все под "ездные пути, имеющие особо важное народное хозяйственное и политическое значения оставались вне сферы влияния дорожных организаций и только с 1929 г. начинается построения и ремонт их.

По техническому состоянию дороги, за исключением Кяхтинского тракта, да небольших отдельных участков Тункинского, Аршанского, В-Верезовского, Баргузинского представляют из себя дороги обычного сельского типа, не только не имеющих профилированного полотна, но и боковых канав и других водостводов, только Кяхтинский тракт резко выделяется на этом общем фоне, произведенными в течении 5 лет капиталовложениями он приведен к типу дорог покрытой гравийной одеждой с полотном американского профиля и шириной проезжей части 6.40 мтр., по тому же типу начинают строиться Тункинский, Баргузинский, Аршанский, В-Верезовский, Читинский и др. Все остальные дороги, вследствие незначительного отпуска кредитов на их ремонт, восстановление и пе-

реустройство остаются дорогами грунтового типа, причем на них продолжают работы по возведению искусственных сооружений, ликвидации наиболее затруднительных участков, проведение боковых канав и др. водостводов и, наконец, постройка полотна. фактические капиталовложения в дорожное хозяйство за три года выразились в следующих суммах в т.р.:

1927/28 г.		1928/29 г.		1929/30 г.				
Гос. Бюдж.	Мест. Бюдж.	Гос. Бюдж.	Мест. Бюдж.	Гос. Бюдж.	Мест. Бюдж.			
227	18	408	218	217	435	335	518	353
в 1927/28 г.		в 1928/29 г.		в 1929/30 г.				
% от 408		%		%				
100%		103.6		209.07				

Наиболее крупные работы не только по капиталовложениям, но и характеру своему имели место на дорогах государственного значения, где они уже давно перешли в стадию сплошного переустройства Тункинского и в особенности Кяхтинского трактов, последний из себя представляет в основном законченную дорогу гравийного типа, при чем на конечных 22 километрах тракта в силу возрастающего грузооборота с Монголией сооружается гравийное шоссе. Главные работы на Кяхтинском тракте за последние три года производились: балластирование, укаточные и гражданское строительство /построено "3" дома, общей площадью "377.53" кв. мтр. для техперсонала и ремонтных/. Укаточные работы на тракте велись исключительно механическими снарядами-тракторами и паровым катком.

На Тункинском тракте работы носили несколько иной характер, с 1928 г. было приступлено к обходу и смягчению горных затруднительных участков, сопровождаемым с переустройством полотна, устройством канав и др. сооружений, а также по заготовке гравия. На Кяхтинском и Тункинском трактах, наряду с работами капитального характера, шла ремонтная работа, проводимая как специальными штатными ремонтными бригадами, так и привлекаемой рабочей силой.

Дорожное строительство на дорогах местного значения, носило несколько иной характер. Ограниченность отпускаемых средств и большое протяжение дорог, на которых должны развертываться дорожные работы - заставили обратить особое внимание на обеспечение проезжести дорог, восстановление и сооружение новых мостов и труб, исправление полотна, боковых и нагорных канав и только на вновь строящихся под "ездных путях, в связи с заданиями Соввласти и партии, для обеспечения дорогами развивающегося социалистического сектора в сельском хозяйстве и промышленности, как-то: Красный-Нельхай,



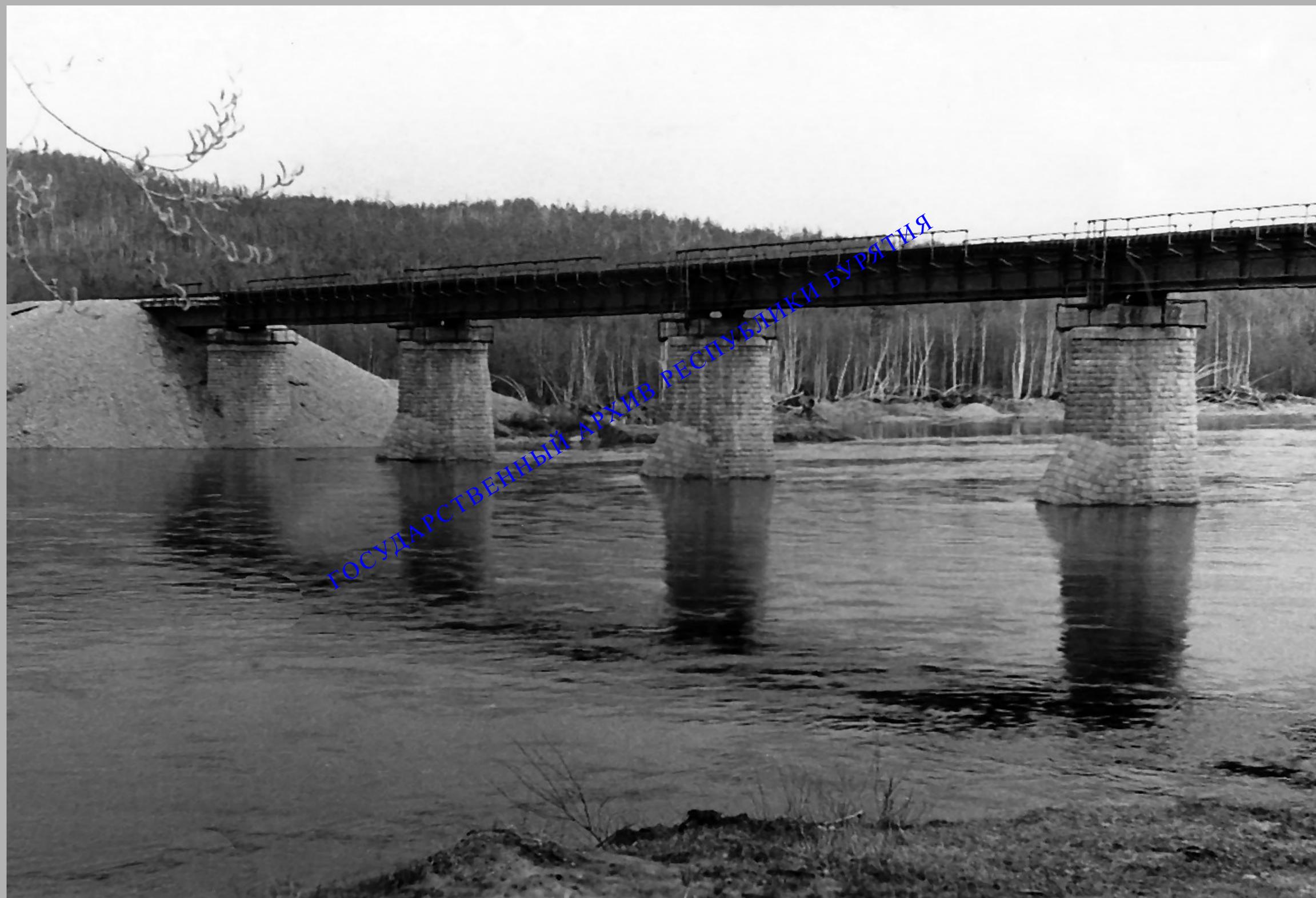
**Автомобильный парк Совнаркома БМАССР. 1933 г.
Фотофонд ГАРБ**

Необозримые бездорожные пространства БМАССР СВЯЗЫВАЮТСЯ В ОДИН
КРЕПКИЙ СОЦИАЛИСТИ-
ЧЕСКИЙ УЗЕЛ: ГРУНТОВЫХ, ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ, СУДОХОДНЫХ РЕК, ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ.

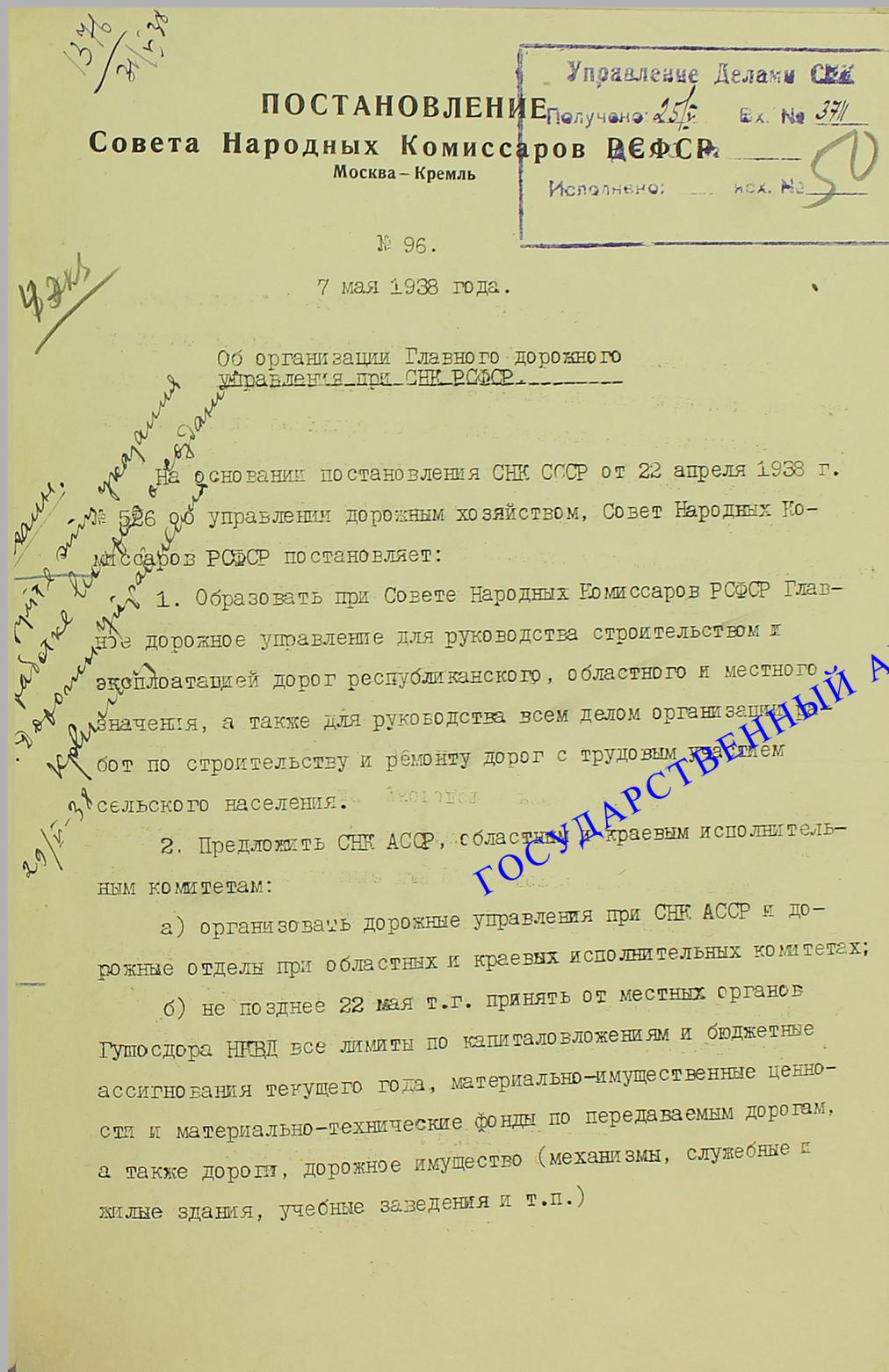


«Необозримые дорожные пространства БМАССР связываются в один крепкий социалистический узел
грунтовых, шоссейных дорог, судоходных рек, воздушных линий». 1933 г.

Из альбома «10 лет БМАССР»



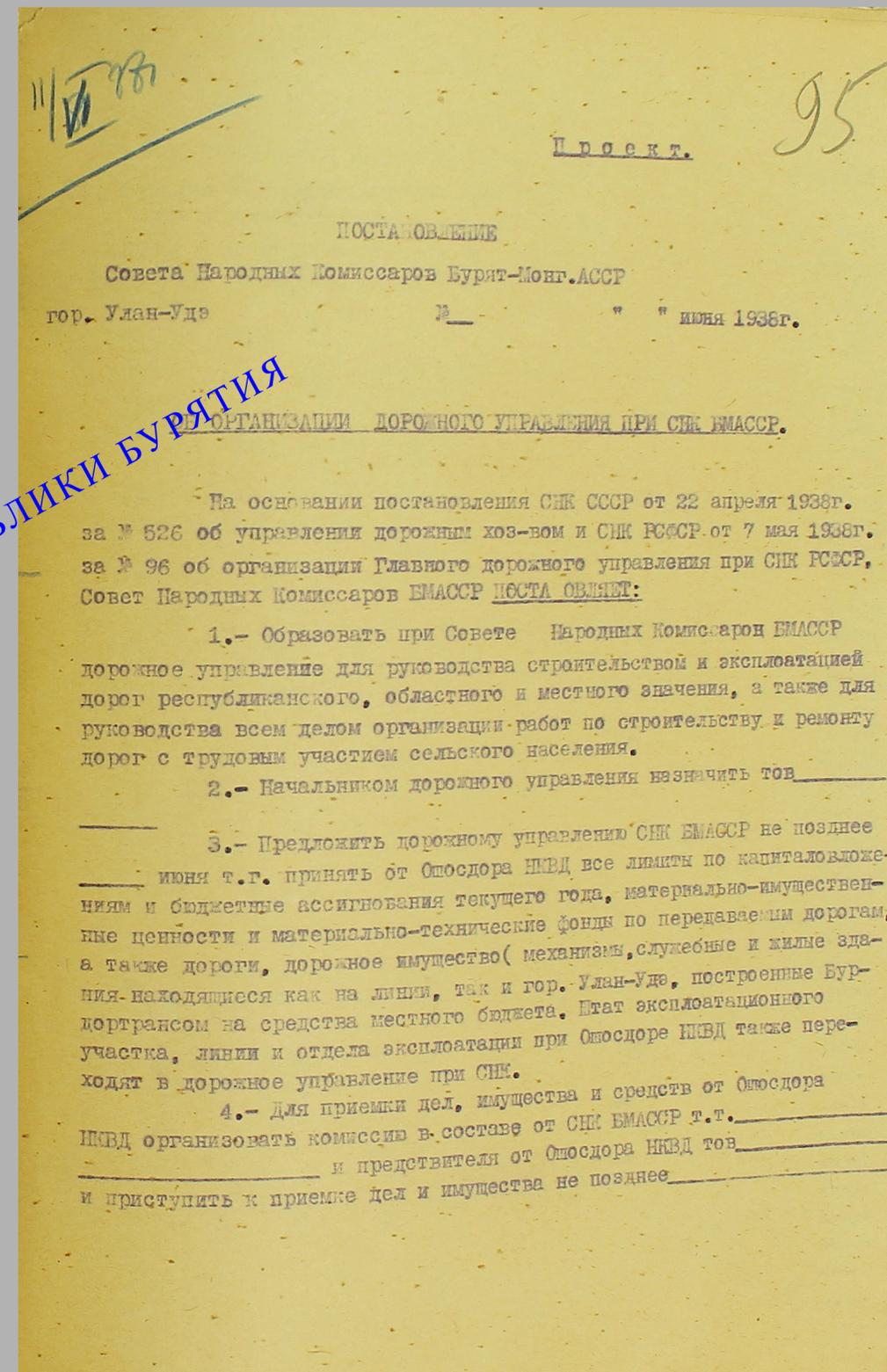
Мост через реку Тында, построенный в 1936 – 1937 гг. 1977 г.
Фотофонд ГАРБ



**Постановление СНК РСФСР об организации
Главного дорожного управления при СНК
РСФСР.**

07 мая 1938 г.

ГАРБ. ФР.195. Оп.9. Д.28. Л.50



**Постановление СНК БМАССР об организации
дорожного Управления при СНК БМАССР.**

Проект. 1938 г.

ГАРБ. ФР.195. Оп.9. Д.28. Л.95

Приложение
и докладной записке Председа-
теля Совета Министров
РСФСР тов. РОДИОНОВУ М.И.
"О мерах по развитию до-
рожного хозяйства в Бурят-
Монгольской АССР".

✓ ХАРАКТЕРИСТИКА ✓

состояния и развития местных авто-гужевых дорог
Бурят-Монгольской АССР.

Протяжение сети местных дорог БМАССР, по состоянию на 1 сентября 1947 года - 9965 км. Из них: 1570 км. тропы пригодные только для вычного и частично гужевого транспорта. 6663 км. - грунтовых естественных дорог, из которых 696 км. грунтово-улучшенных и 129 км. гравийных дорог. Из общей сети местных дорог, протяженность важнейших трасс около 1700 км, из них 310 км. находится в непроезде для автотранспорта со- стоянии. Особенностью большинства непроезжих участков по этим дорогам является то, что они расположены вне зоны возможного привлечения трудучастия по закону от 3/II-1936 года С.Б. на расстоянии свыше 30 км. от населенных пунктов. Характерны в этом отношении: Баргузинский тракт / 152 км. непроезжей доро- ги из 290 км. общего протяжения/, Илийинский тракт / 52 км. не- проезжей из 110 км/ и дорога через Заганский хребет / 15 км. не- проезжей из 23 км/. На этих дорогах силами трудучастия может быть выполнено не более 10-15% необходимого объема работ.

На дорогах местного значения имеется 2190 искусственных сооружений /мостов и труб/ общей длиной 14060 погонных метров и 52 паромных и лодочных переправы. В числе искусственных со- оружений имеется более 40 крупных титульных мостов, общей дли-

- 2 -

ной по настилу 2860 погонных метров. Большинство имеющихся искусственных сооружений построены в 1925-1935 г.г., срок своей эксплуатации отслужили и требуют перестройки или в лучшем случае капитального ремонта. Характерны в этой от- ношении являются важнейшие дороги автономно-республиканского значения - Читинский и Баргузинский тракты, по которым искусст- венные сооружения /как и сами тракты/ строились исключительно для пропуска гужевого транспорта. Поэтому, как по габариту, так по классу нагрузки для нагрузки автотранспорта они не пригодны и должны быть или усилены, или перестроены заново.

Бурят-Монгольская АССР занимает площадь 351,4 тыс. кв. ки- лометров. Количество сельского населения в республике не пре- вышает 370,0 тыс. чел. или плотность населения составляет 1,02 человека на квадратный километр. На каждый кв. километр терри- тории приходится 28,3 метра дорог и на каждые 1000 жителей сель- ской местности приходится 27,7 км. дороги.

Развитие сети местных дорог БМАССР.

До 1938 года местные дороги БМАССР находились в веде- нии Отдела Посейных дорог НКВД БМАССР. С 1938 года сеть местных дорог была передана в ведение вновь организованного в 1938 году Дорожного Управления при СНК БМАССР. За этот пе- риод времени /почти 10 лет/ развитие сети местных дорог, ее оснащенность искусственными сооружениями и состояние по ти- пам покрытия может быть охарактеризовано следующей таблицей:

Докладная записка Управляющего делами Совета Министров БМАССР К. Барьядаева Председателю Совета Министров РСФСР М.И. Родионову о состоянии и развитии дорог Бурят-Монгольской АССР. 1948 г.
ГАРБ. ФР.195. Оп.13. Д.502. Л.148-149

РЕШЕНИЕ

расширенного производственного совещания дорожников Бурят-Монгольской АССР, состоявшегося 24 января 1953 года.

По итогам работ за 1952 год производственное совещание дорожников Бурят-Монгольской АССР отмечает, что дорожники республики в 1952 году улучшили работу по строительству и ремонту дорог и искусственных сооружений местного значения по сравнению с 1951 годом.

План дорожных работ за 1952 год выполнен:

1. По новому строительству:

- а/Гравийных дорог на 102,3%
- б/улучшенных " " 101,0%
- в/Искусственных сооружений на 90,6%.

2. По капитальному ремонту:

- а/Гравийных дорог на 116,5%
- б/Улучшенных " " 103,0%
- в/Искусственных сооружений на 87,0%.

3. По заготовке и вывозке дорожно-строительных материалов:

- а/ Камня на 347%
- б/ Гравия " 115%
- в/ Леса " 118%.

В целом план дорожно-строительных работ по республике и сметной стоимости всех работ и затрат выполнен на 102,5%, а план дорожного участия выполнен только на 94,3%.

В 1952 году с хорошими показателями годовой деятельности пришли аймдоротделы: Северо-Вайгальский, Баргузинский, Баруно-Кударинский, Дундинский и ДЗУ Баргузинского тракта, которые на основе правильной организации труда действительного социалистического соревнования и правильно поставленной агитационной и политморальной работы среди сельского населения, добились хороших результатов годовой деятельности и выполнили план по всем показателям.

Наряду с этим в результате безответственного отношения, безконтрольности и недостаточной требовательности в работе ряд аймдоротделов не выполнили установленного для них на 1952 год плана дорожных работ. К таким аймдоротделам относятся: Ойротский, Кизингский, Бичурский.

Не выполнили план дорожных работ и МДС № 26, в основном из-за неудовлетворительной работы механизмов, отсутствия достаточных постоянных кадров рабочих и в первую очередь шоферов.

Расширенное производственное совещание так же отмечает, что в результате неудовлетворительного руководства и контроля со

стороны Дорожного Управления при Совете Министров БМАСР над работой всех подведомственных дорожных органов, отдельных дорожных отделов пришли с плохими результатами производственной деятельности. Имелись грубые нарушения устава сельхозартели.

В работе аппарата Доруправления БМАСР имелись существенные недостатки. Совещания работников периферии созываются крайне редко, как правило один раз в год.

Инженерно-технические работники Дорожного Управления редко командировались в райдоротделы, бывая на местах, они не оказывали достаточной помощи в работе райдоротделов.

Уровень Дорожного Управления фактически только распределяет формы получаемые от Главдорууправления и совершенно не занимается организацией децентрализованных заготовок материалов для ремонта механизмов, инструмента и спецодежды.

Дорууправление недостаточно серьезно подходит к вопросу подбора и расстановки кадров работников райдоротделов, не имеет и не изучает резерва для выдвижения низовых работников на руководящие должности, даже личные дела в отделе кадров Дорууправления далеко не приведены в должный порядок.

Расширенное производственное совещание решает:

1. Считать основной задачей дорожников республики план дорожно-строительных работ в 1953 году выполнить к 36-ой годовщине Великой Октябрьской социалистической Революции с хорошим качеством работ и призвать на социалистическое соревнование Читинский и Иркутский облдоротделы, взяв на себя следующие социалистические обязательства.
/применяется/.

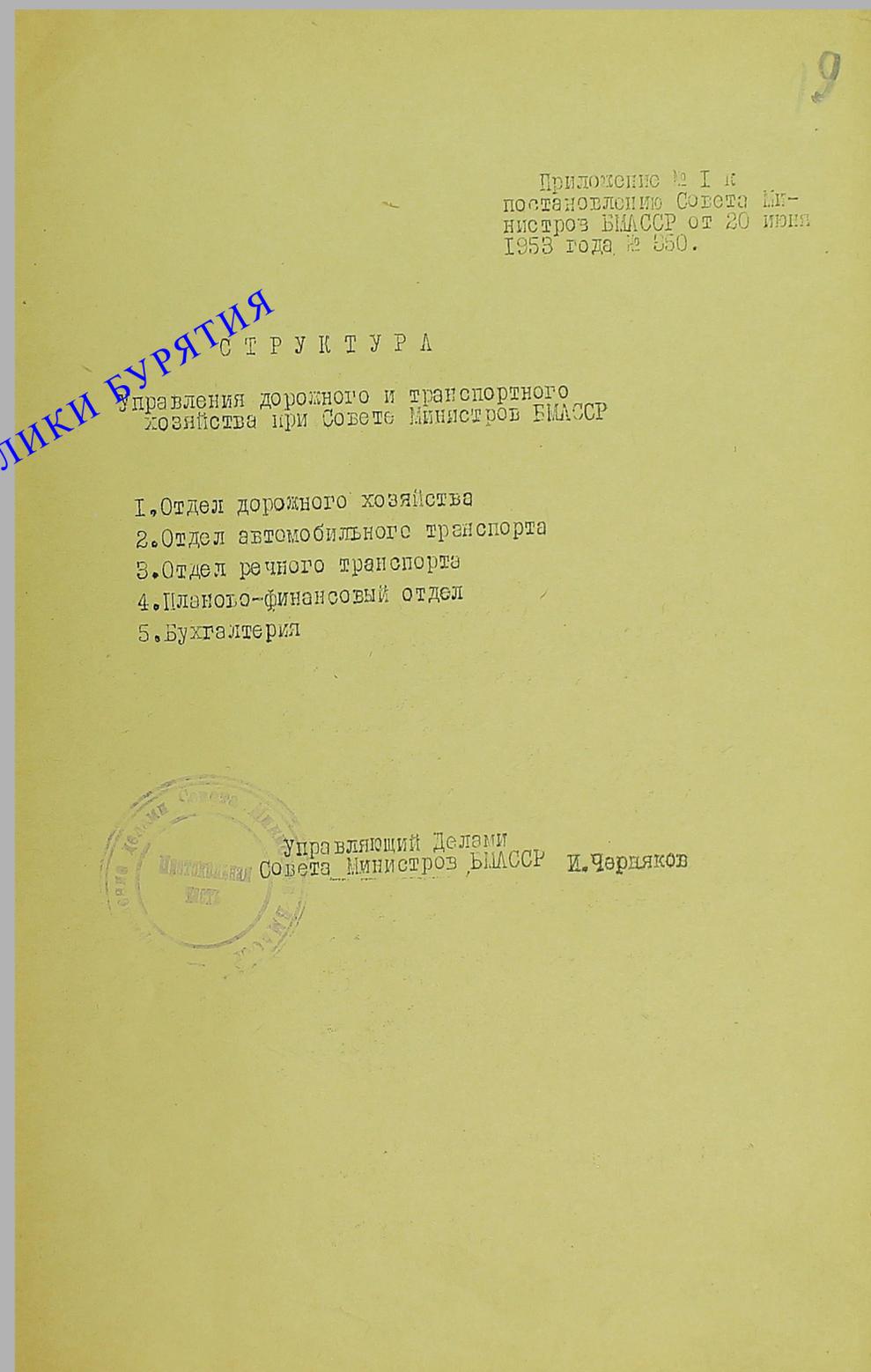
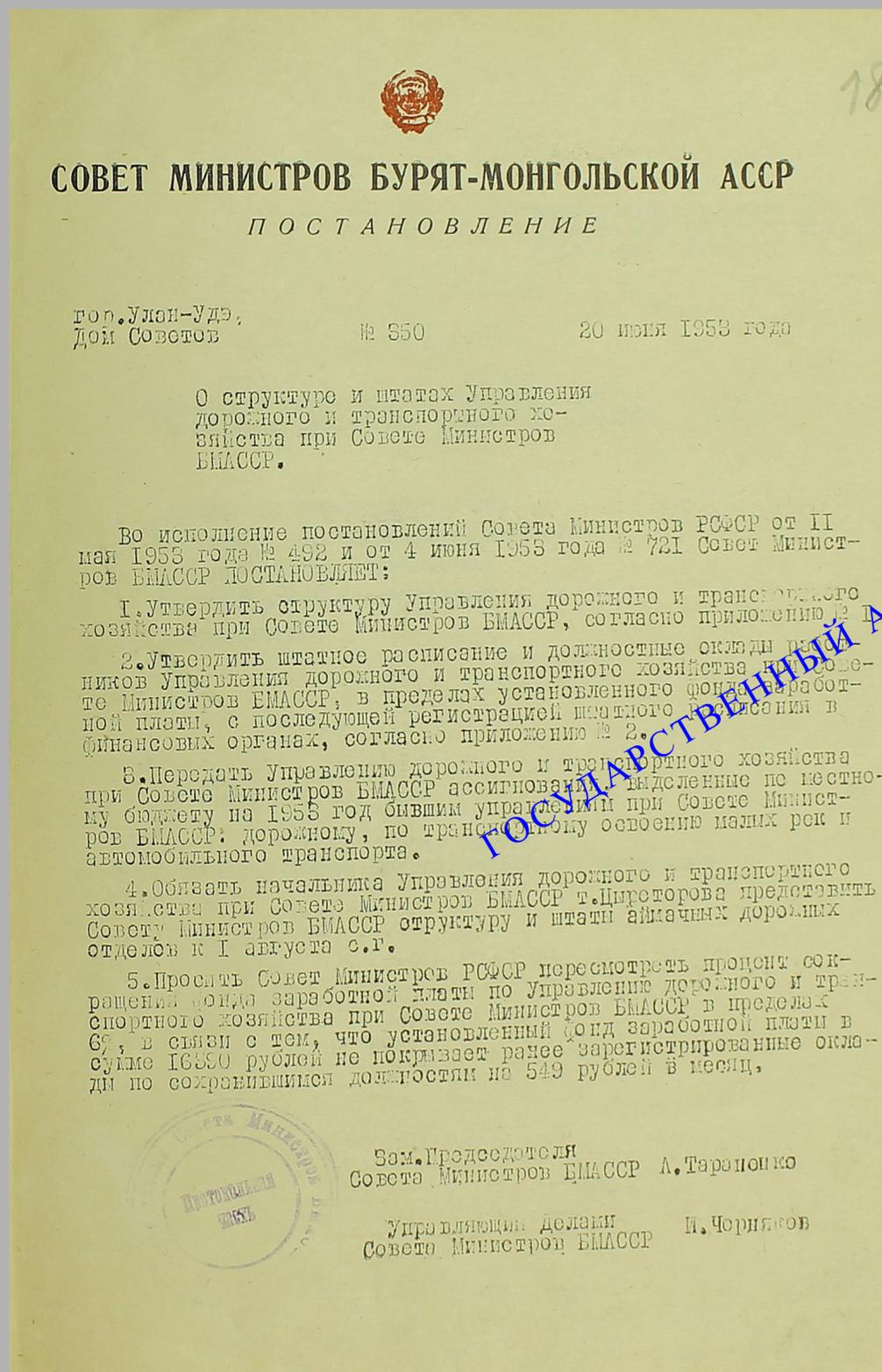
Председатель совещания
/Череторс

Секретарь

/Бельшев Л./

Решение расширенного производственного совещания дорожников БМАСР о социалистических обязательствах по дорожному строительству. 24 января 1953 г.

ГАРБ. ФР.925. Оп.1. Д.89. Л.7-8



Постановление Совета Министров БМАССР о структуре и штатах Управления дорожного и транспортного хозяйства при Совете Министров БМАССР. 20 июня 1953 г.

ГАРБ. ФР.925. Оп.1. Д.88. Л.18-19

Воскресна

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

3

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

бюро Обкома КПСС и Совета Министров Бурятской АССР

№ 29/7

от 16 января 1959 г.

О плане строительства и реконструкции
автомобильных дорог в 1959-1965 г.г.

Бюро Обкома КПСС и Совет Министров отмечают, что в результате развития народного хозяйства республики, за последние годы значительно увеличился объем автомобильных перевозок на дорогах республики, связывающих промышленные предприятия, колхозы, совхозы и РТС с железнодорожными станциями, водными пристанями и другими хозяйственными и культурными центрами.

Вместе с тем темпы дорожно-строительных работ резко отстают от развития других отраслей народного хозяйства и не обеспечивают все возрастающих потребностей республики в автоперевозках.

Ряд районных центров республики (Баунтовский, Окинский, Тункинский районы), рабочих поселков и даже гор. Бабушкин не связаны автомобильными дорогами с г. Улан-Удэ, что вынуждает перевозить многие грузы дорогостоящим воздушным транспортом и неоправданно загружать железнодорожный транспорт на короткие расстояния при более экономичной перевозке многих грузов автомобильным транспортом. Город Улан-Удэ все еще не связан автомобильной дорогой с гор. Иркутском, в результате чего межобластные автомобильные перевозки, в которых заинтересованы как Бурятская АССР, так и Иркутская область, до сего времени не производятся.

Отсутствие автомобильных дорог является тормозом в промышленном освоении ряда богатейших месторождений полезных ископаемых (бокситы, золото, графит, асбест и др.), расположенных на территории Окинского и Баунтовского районов.

Капитальность имеющихся автомобильных дорог и искусственных сооружений в республике низкая, протяженность дорог с твердым покрытием составляет только 10 %, многие мосты имеют низкий класс колесных и гусеничных нагрузок.

Из-за слабой оснащенности дорожных организаций новейшей дорожно-строительной техникой степень механизации дорожных работ в республике находится на низком уровне.

Управление автомобильного транспорта и шоссейных дорог при Совете Министров Бурятской АССР (т. Безызвестных) и Ошодор Бур. АССР (т. Самсонов) недостаточно осуществляют контроль

Послано:

Совмина

- 4 -

6

б) организовать с 1 января 1960 года в Бурятской АССР два дорожно-строительных района для строительства автомобильной дороги Монды-Орлик и для реконструкции Джидинского тракта на участке с. Торей-с. Цакир, протяжением 110 километров;

в) для ускорения строительства автомобильной дороги Улан-Удэ-Турунтаево и в целях полной загрузки организованного при Управтшосдоре дорожно-строительного Управления, выделить в 1959 году на строительство указанной дороги дополнительные капиталовложения в сумме 2000,0 тыс. рублей;

г) выделить в 1959 году дорожным организациям республики необходимую дорожную технику, автотранспорт и оборудование, согласно приложениям № 4 и № 5.

10. Просить Совет Министров РСФСР включить дополнительно в план дорожных работ на 1959-1965 г.г. по Бурятской АССР строительство автомобильной дороги с. Монды-с. Орлик (райцентр Окинского района), протяжением 150 километров, с объемом капиталовложений 60000,0 тыс. рублей.

11. В целях обеспечения автотранспортных связей между Бурятской АССР, Иркутской и Читинской областями, просить ЦК КПСС и Совет Министров СССР:

а) организовать в г. Улан-Удэ на базе Ошодора Бурятской АССР межобластное строительно-эксплуатационное Управление общегосударственной автомобильной дороги Иркутск-Улан-Удэ-Чита;

б) автомобильные дороги Улан-Удэ-Романовка-Чита перевести в категорию общегосударственных дорог и передать в обслуживание вновь организуемому строительно-эксплуатационному Управлению;

в) автомобильные дороги общегосударственного значения Иркутск-Слюдянка-Посольское и Култук-Монды, ныне обслуживаемые Иркутским Ошодором, передать со всеми штатами, механизмами, оборудованием, зданиями, сооружениями и другими материальными ценностями вновь организуемому строительно-эксплуатационному Управлению;

г) выделить в 1959 году необходимые ассигнования на выполнение всех работ по составлению технического проекта строительства участка дороги Танхой-Посольская;

д) начиная с 1960 года резко увеличить выделение ассигнований на строительство участка дороги Танхой-Посольское и на реконструкцию остальных участков дороги Иркутск-Чита с тем, чтобы в 1965 году закончить все вышеуказанные работы.

Секретарь Обкома
КПСС
(В. Дубровский)

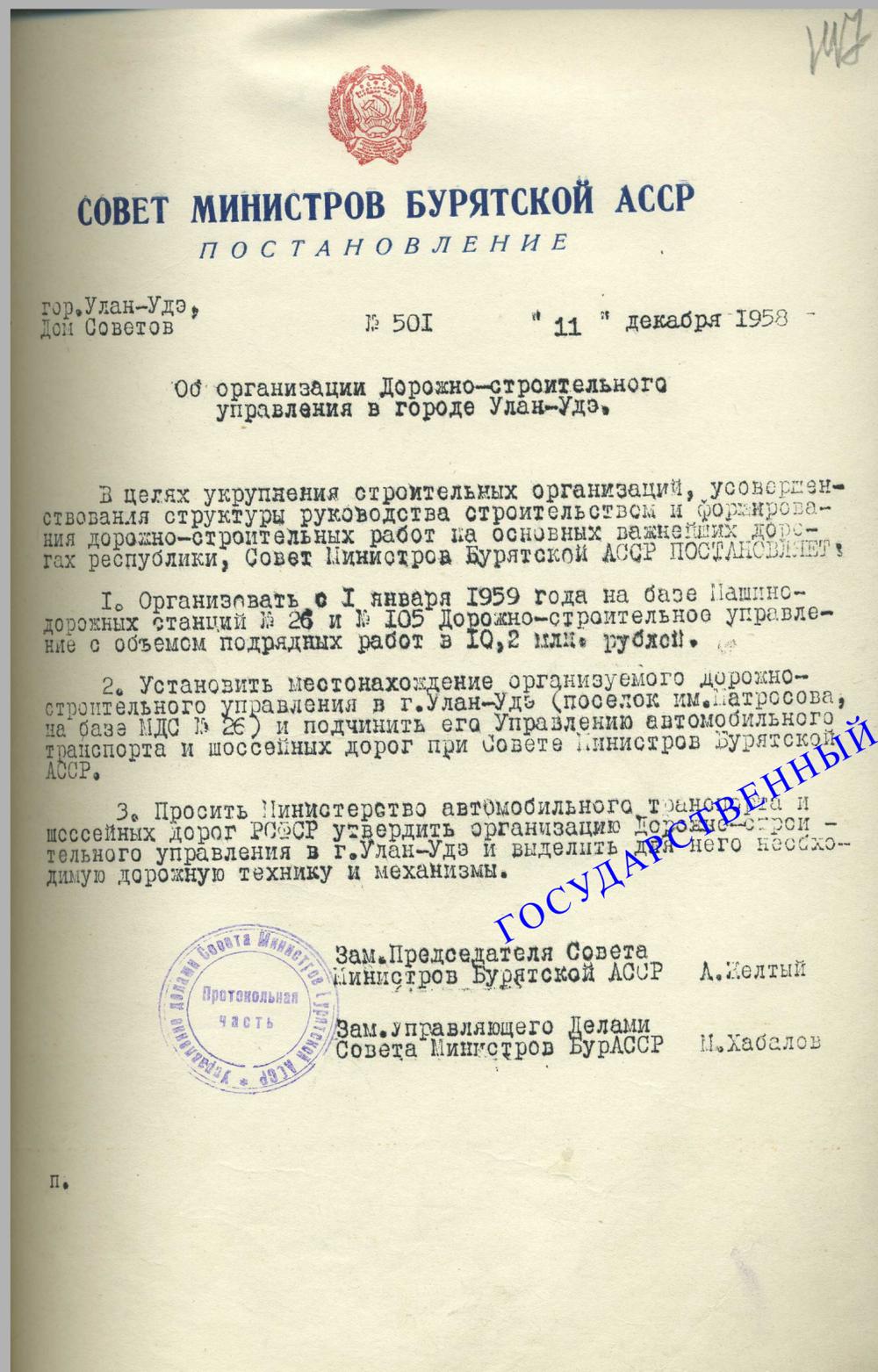
Зам. председателя
Совета Министров Бур. АССР
(А. Желтый)

В е р н о: *zhukovsk*

ас.3

Постановление бюро Бурятского обкома КПСС и Совета Министров Бурятской АССР о плане строительства и реконструкции автомобильных дорог в 1959-1965 гг. 16 января 1959 г.

ГАРБ. ФР.248. Оп.20. Д.978. Л.3, 6



**Постановление Совета Министров Бурятской АССР об организации Дорожно-строительного управления в г. Улан-Удэ. 11 декабря 1958 г.
ГАРБ. ФР.925. Оп.1. Д.266. Л.147**



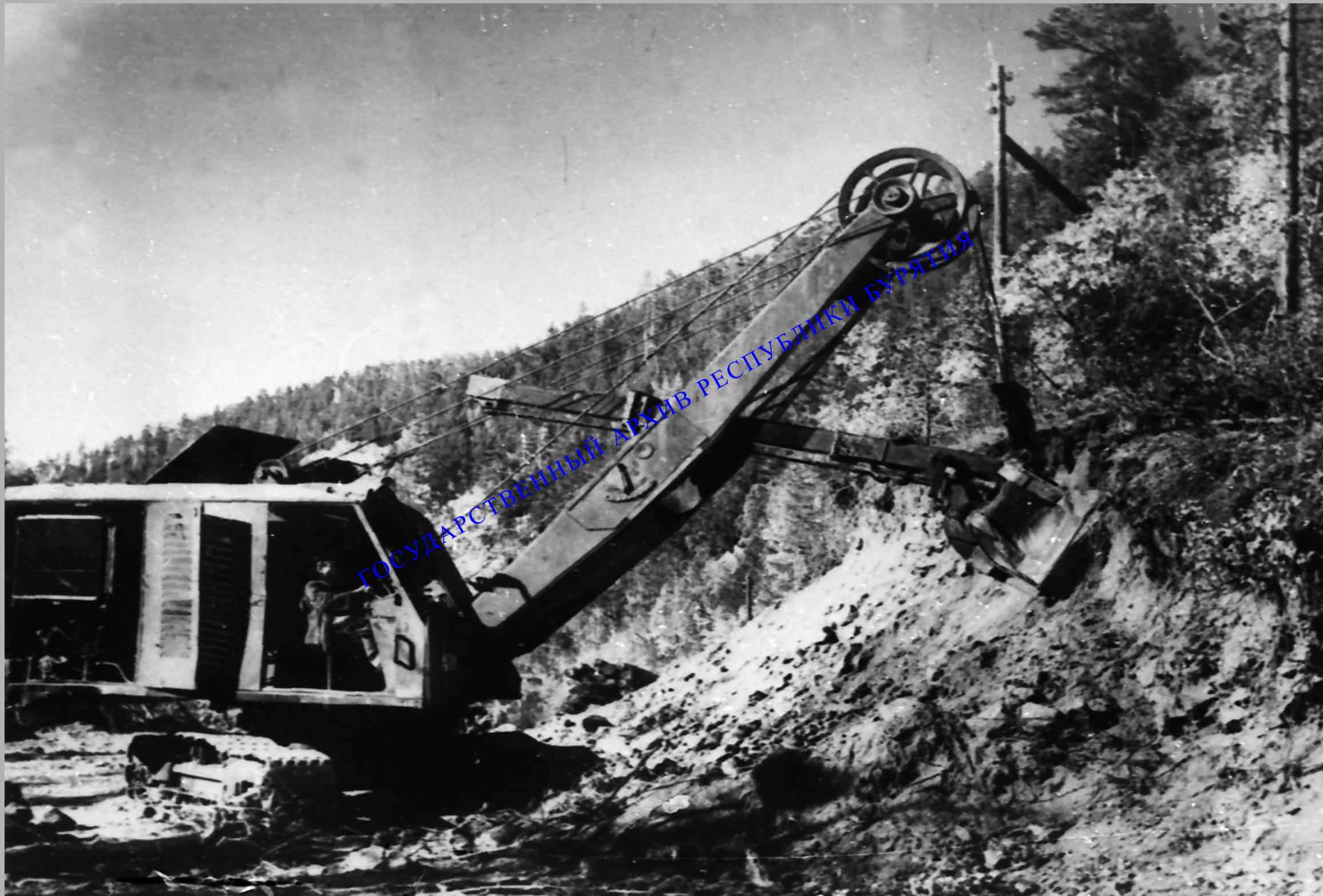
**Улица Мухина г. Улан-Удэ (в настоящее время
Проспект 50-летия Октября). 1960 г.
Фотофонд ГАРБ**



**Проспект 50-летия Октября.
Автор А.М. Куртик. г. Улан-Удэ.
ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1-н. Д. 146**



**Проспект 50-летия Октября.
Автор Т.В. Дыленова. г. Улан-Удэ. 2018 г.**



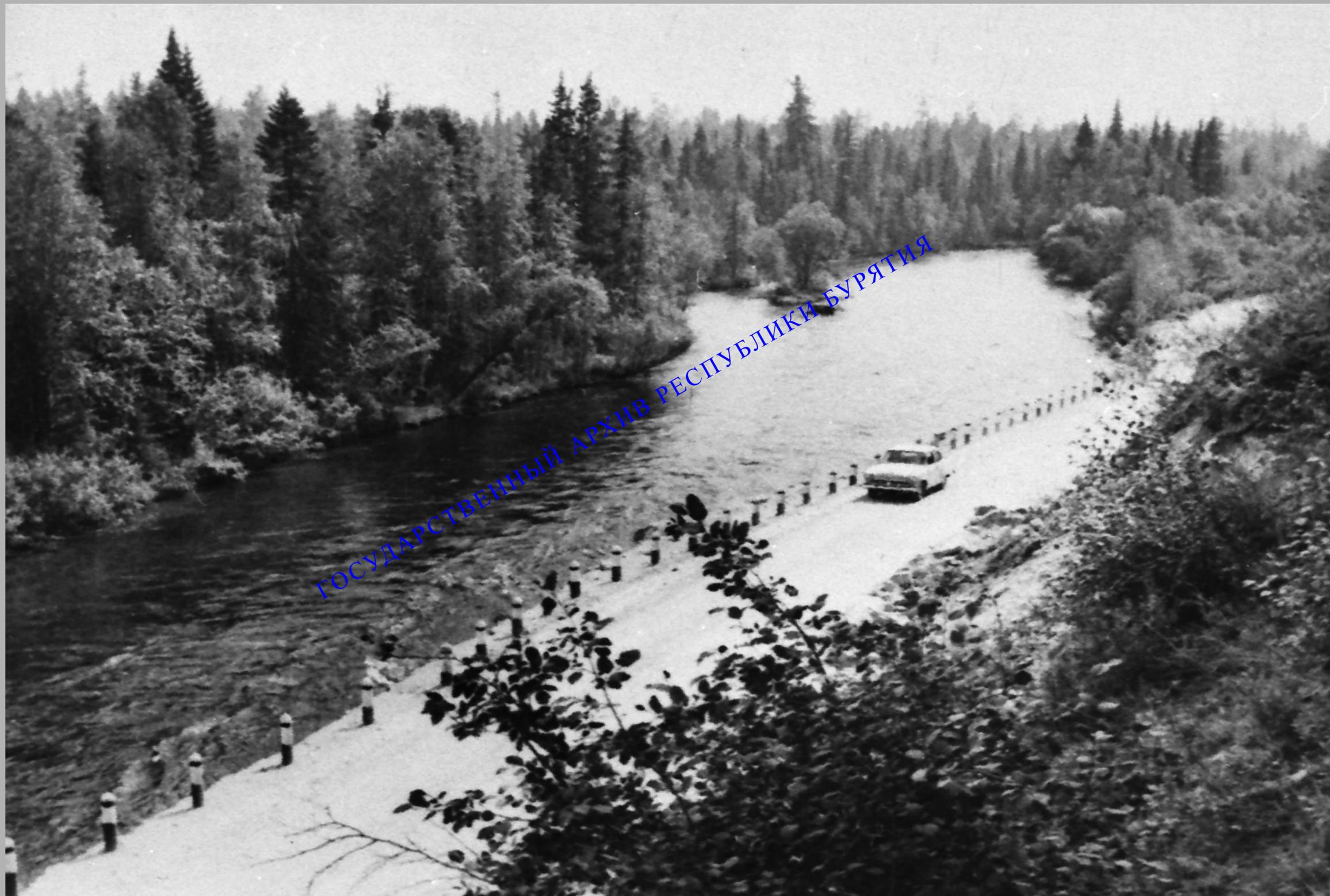
Строительство шоссейной дороги Улан-Удэ – Баргузин. 1960 г.
Фотофонд ГАРБ



Строительство шоссейной дороги Улан-Удэ – Баргузин. 1960 г.
Фотофонд ГАРБ



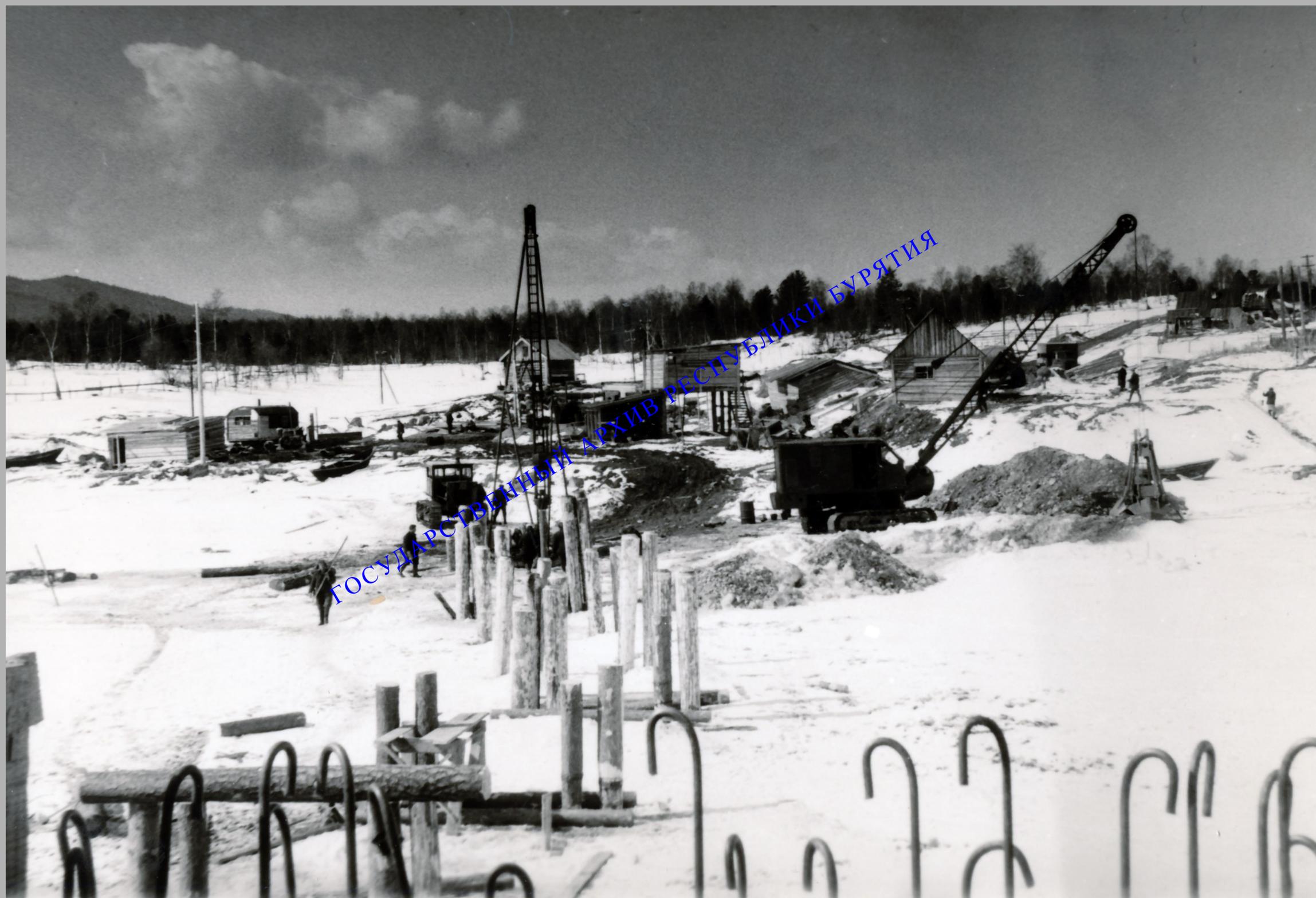
Покрытие асфальтом шоссейной дороги Улан-Удэ – Баргузин. 1960 г.
Фотофонд ГАРБ



Дорога Улан-Удэ - Баргузин. 1962 г.
Фотофонд ГАРБ



Строительство моста через реку Мысовка. г. Бабушкин. 1963-1964 гг.
Фотофонд ГАРБ



Строительство моста через реку Мысовка. г. Бабушкин. 1964 г.
Фотофонд ГАРБ



Дорога Иркутск – Улан-Удэ. Перевал Мандрик. 1960-е гг.
Фотофонд ГАРБ



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ

Дорога на горе Мандрик. Бурятская АССР. 1962 г.
Фотофонд ГАРБ



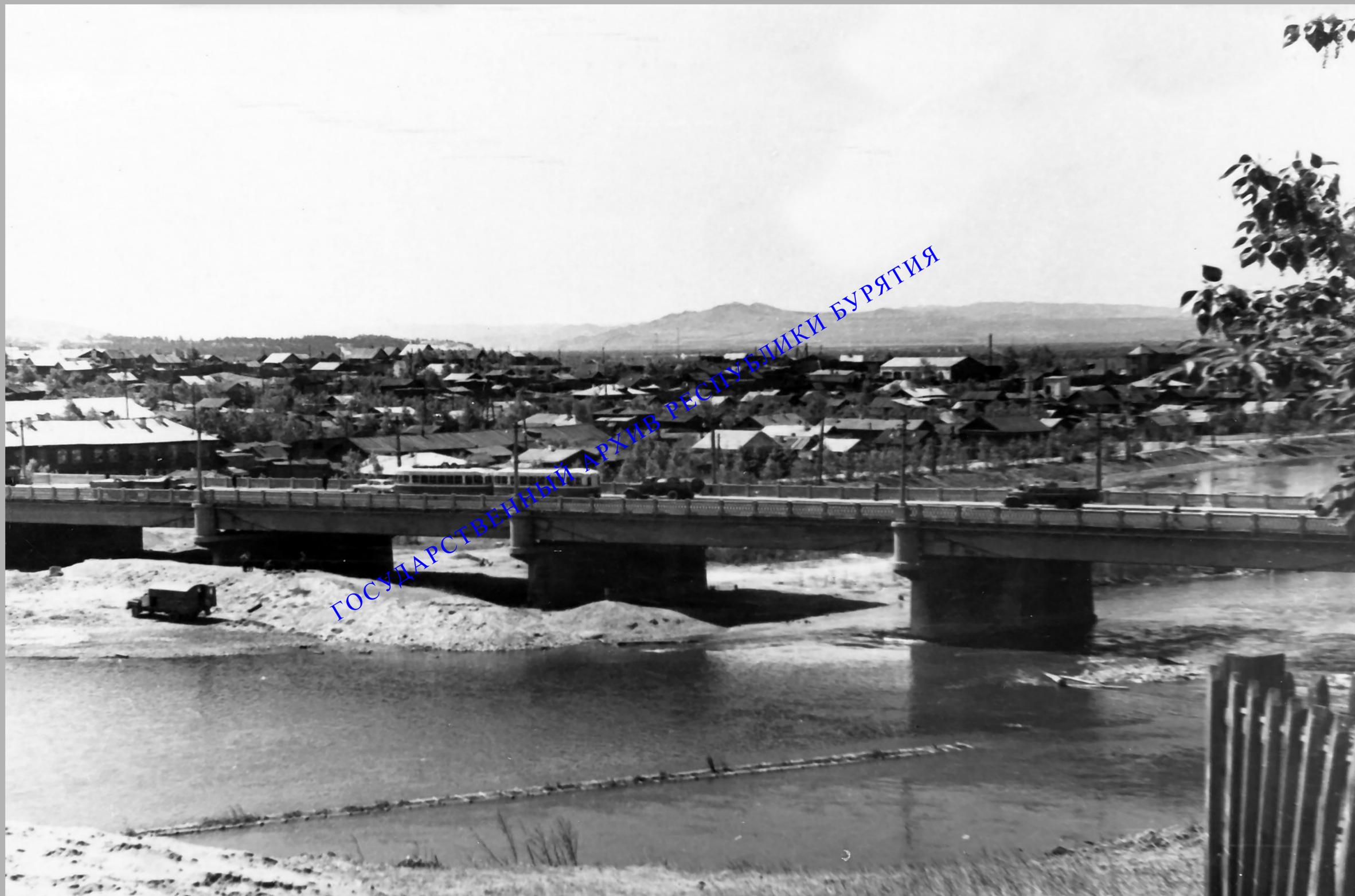
Высадка десанта для строительства дороги на БАМе. 1974 г.
Фотофонд ГАРБ



Строительство автодороги Танхой – Посольск. 1963-1964 гг.
Фотофонд ГАРБ



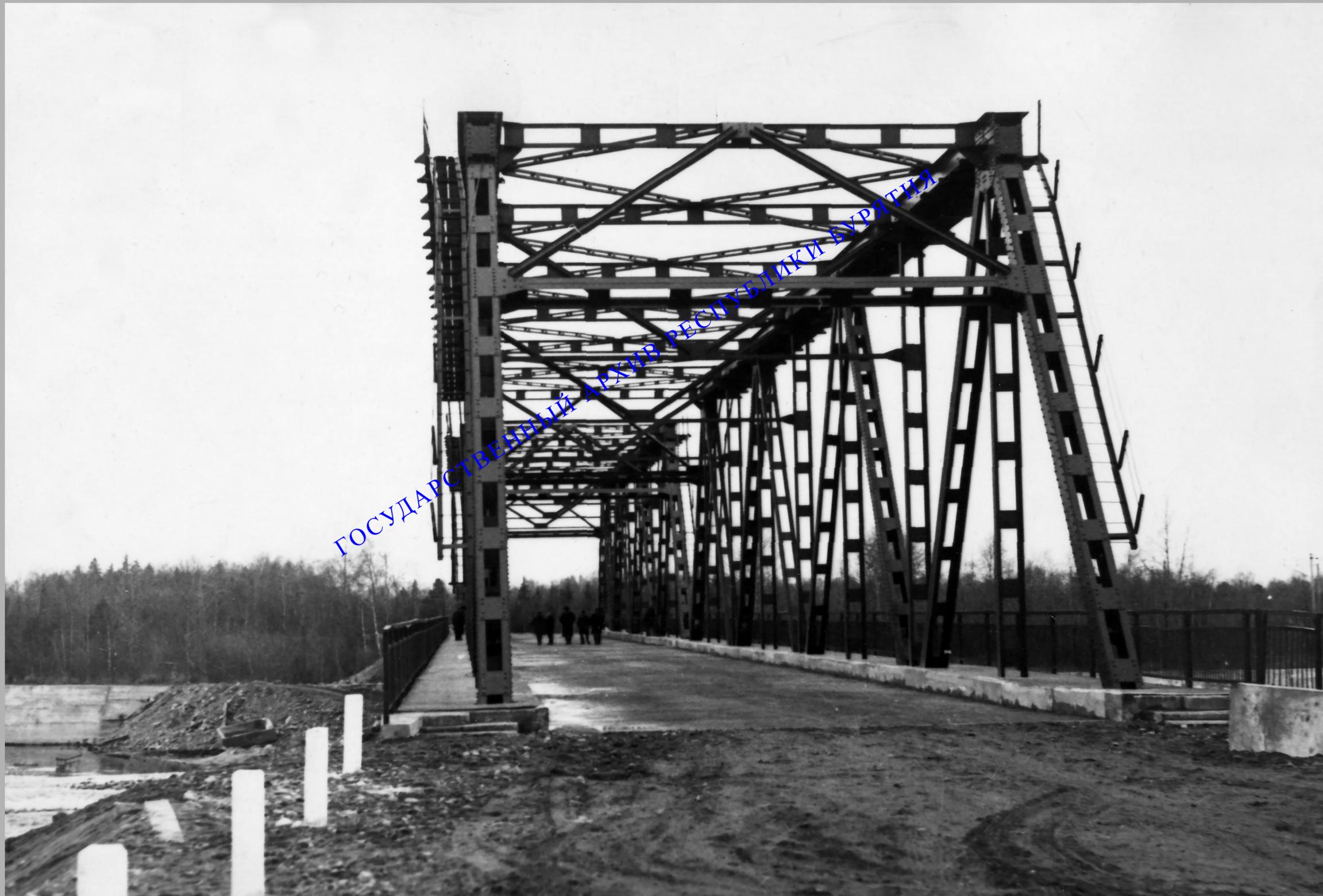
Строительство автодороги Танхой – Посольск. 1963-1964 гг.
Фотофонд ГАРБ



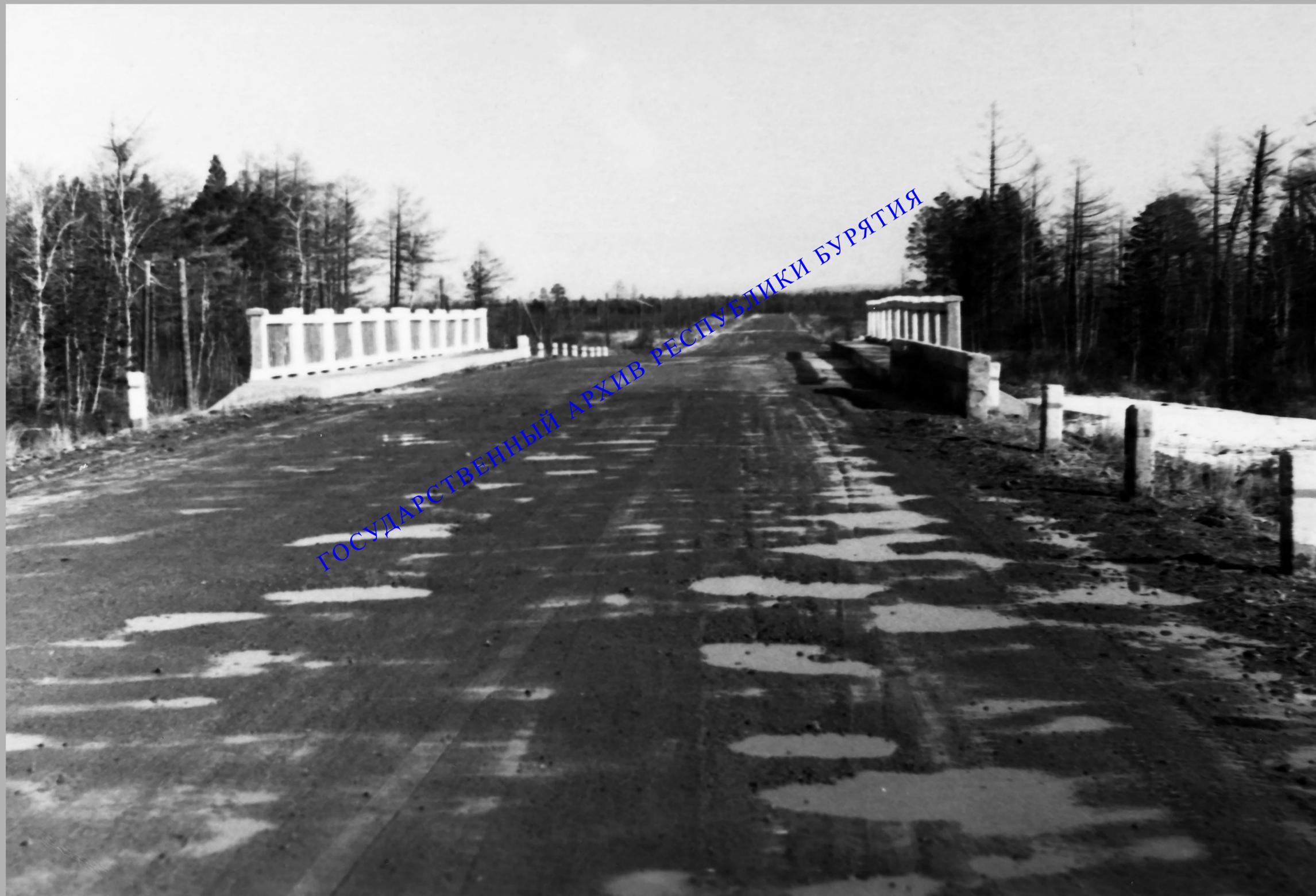
Мост через реку Уда. 1965 г.
Фотофонд ГАРБ



**Строительство моста через речку Мишиха. 1964-1965 гг.
Фотофонд ГАРБ**



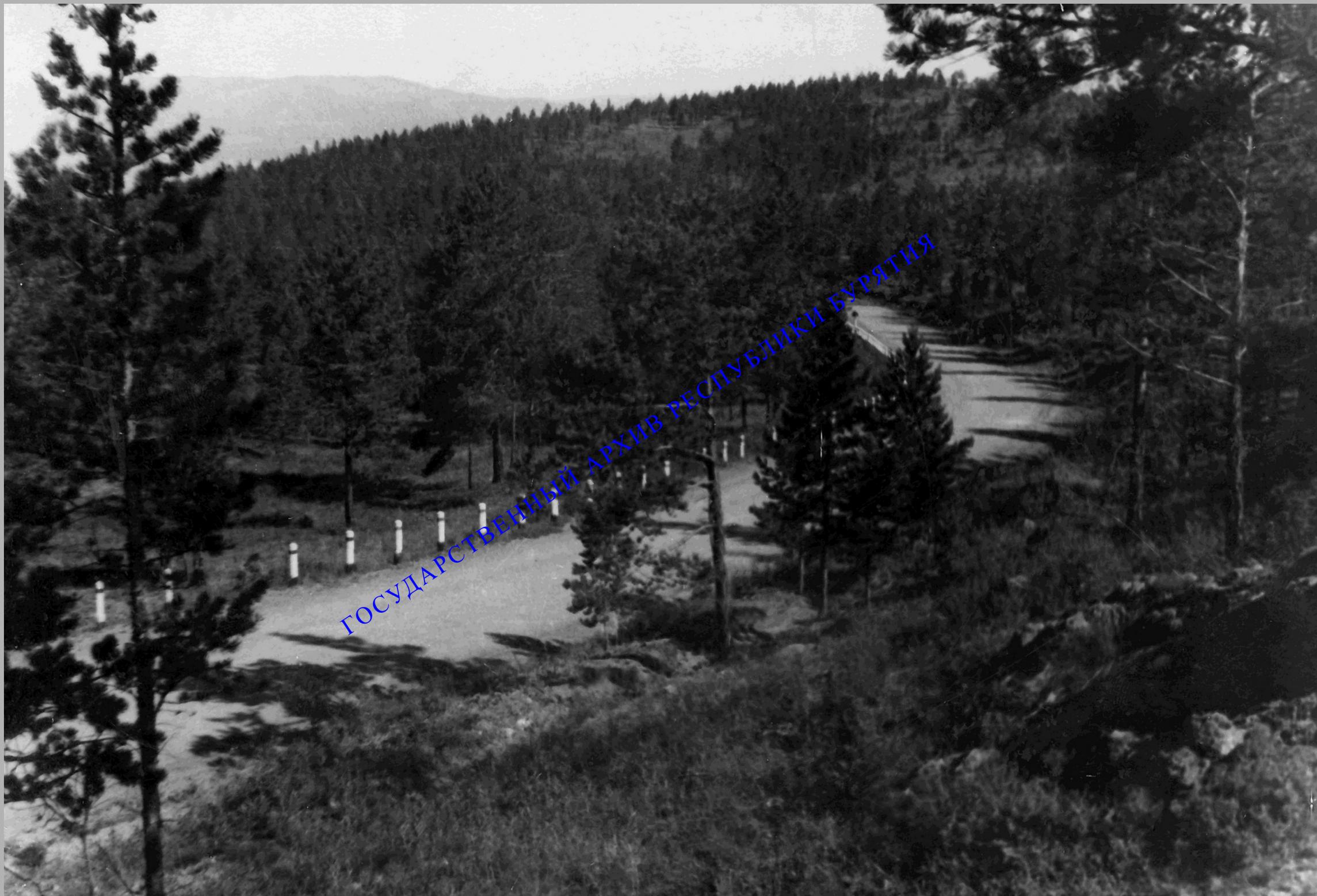
Автодорога Иркутск – Улан-Удэ. 1970 г.
Фотофонд ГАРБ



Мост через реку Мишиха, автодорога Иркутск – Улан-Удэ. 1970 г.
Фотофонд ГАРБ



Участок дороги Иркутск – Улан-Удэ. 295-й километр. 1970-е гг.
Фотофонд ГАРБ



Участок дороги на Кяхтинском тракте. 1970 г.
Фотофонд ГАРБ



**Дорога к Байкальскому тоннелю Байкало-Амурской магистрали. 1974 г.
Фотофонд ГАРБ**



Вид на улицу им. И.В. Бабушкина.
Автор А.М. Куртик. г. Улан-Удэ. Август 1977 г.
ГАРБ. ФР.1967. Оп.1-н. Д.117



Вид на улицу им. И.В. Бабушкина.
Автор Т.В. Дыленова. г. Улан-Удэ. 2018 г.



Строительство дорог на БАМе. 1975 г.
Фотофонд ГАРБ



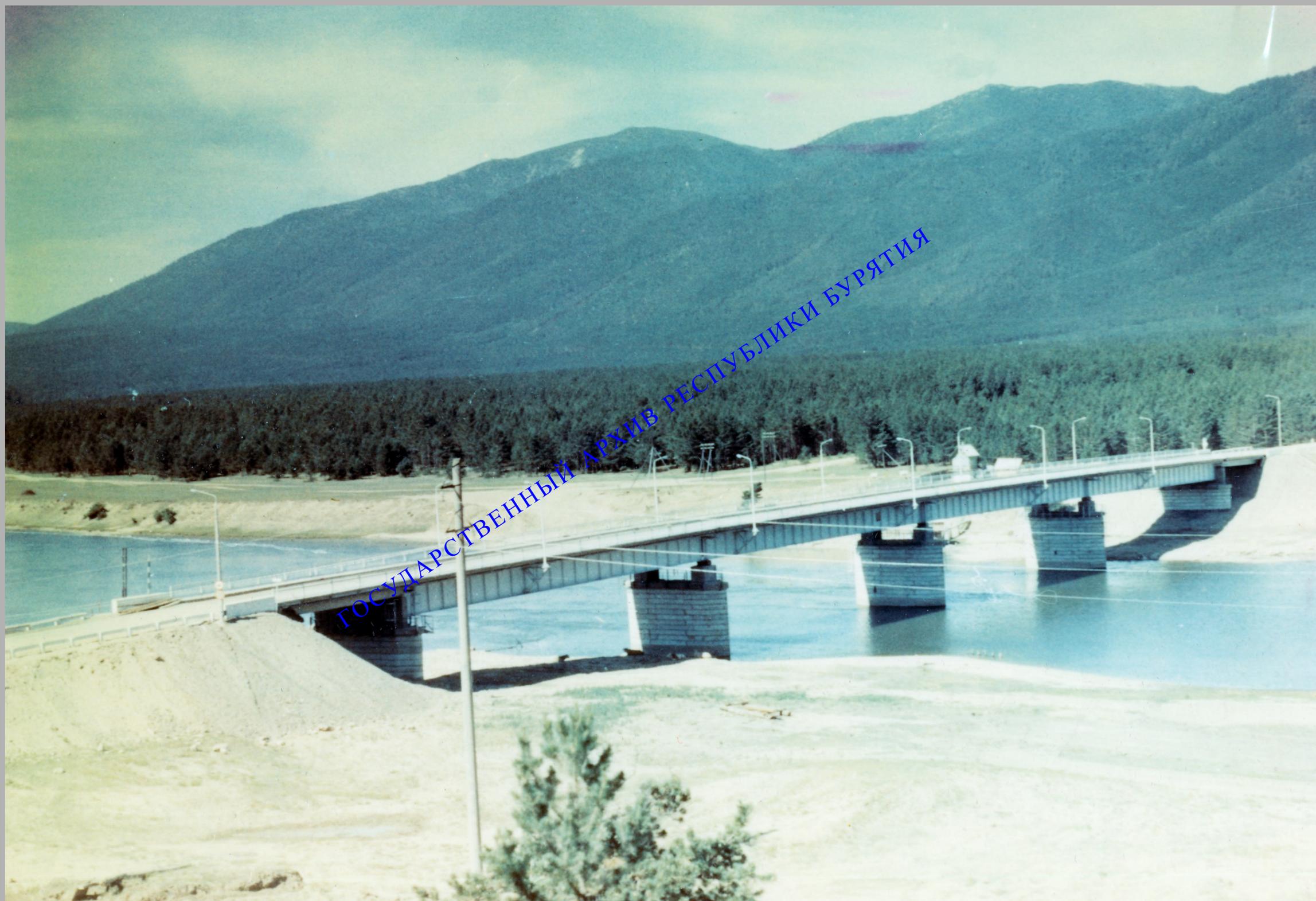
Вид на улицу им. В.Б. Борсоева.
Автор А.М. Куртик. г. Улан-Удэ. 1977 г.
ГАРБ. ФР.1967. Оп.1-н. Д.18



Вид на улицу им. В.Б. Борсоева.
Автор Т.В. Дыленова. г. Улан-Удэ. 2018 г.



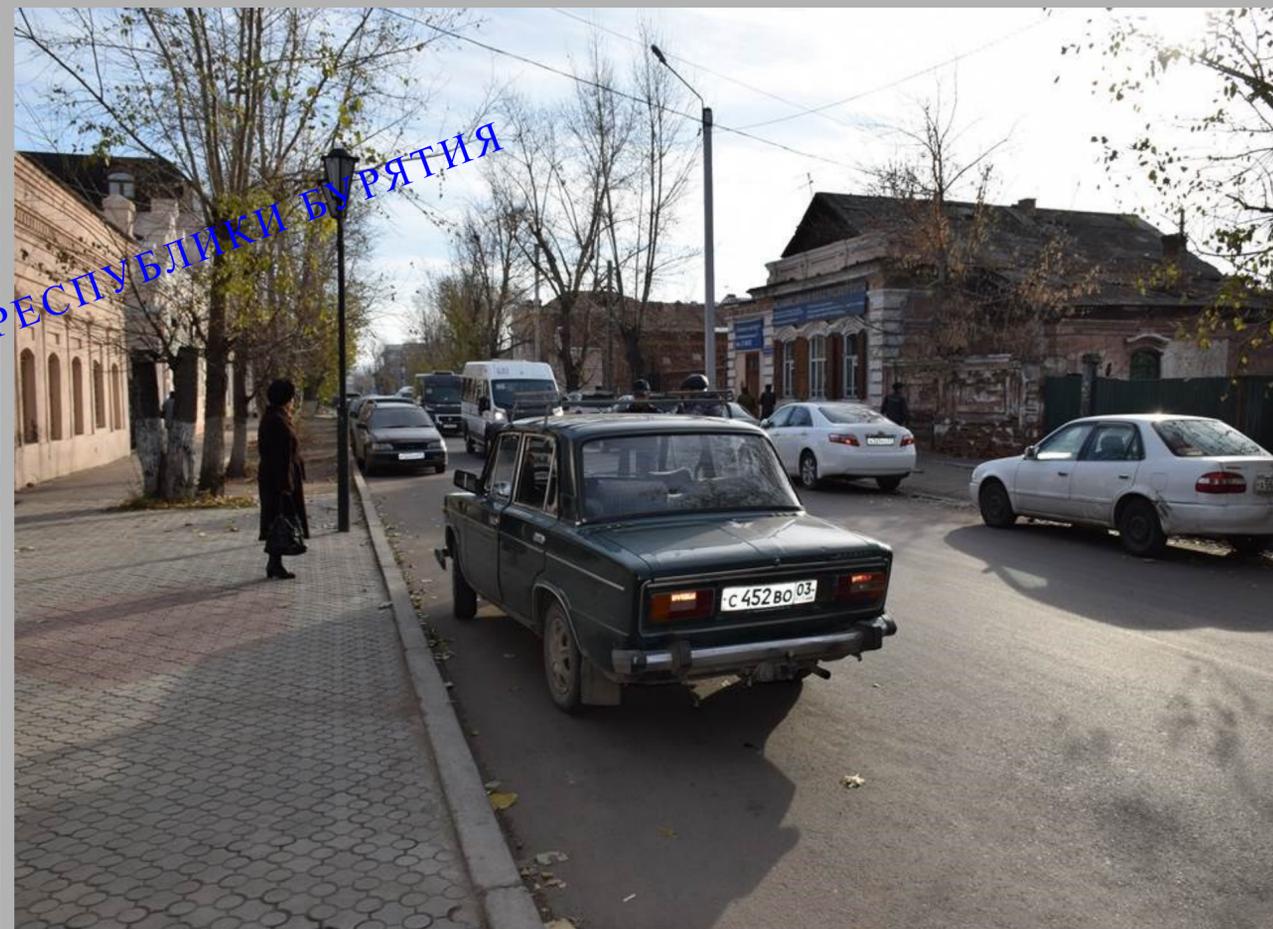
Строительство моста на автодорожной магистрали Иркутск – Улан-Удэ. 1970-е гг.
Фотофонд ГАРБ



Мост через реку Баргузин. 1977 г.
Фотофонд ГАРБ



**Вид на улицу Коммунистическая.
Автор А.М. Куртик. г. Улан-Удэ. 1970-е гг.
ГАРБ. ФР.1967. Оп.1-н. Д.120**



**Вид на улицу Коммунистическая.
Автор Т.В. Дыленова. г. Улан-Удэ. 2018 г.**



5

СОВЕТ МИНИСТРОВ БУРЯТСКОЙ АССР
И ОБЛАСТНОЙ СОВЕТ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗОВ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 02.07.80 № 210

г. Улан-Удэ

О распределении премии, присужденной по условиям Всероссийского социалистического соревнования автономных республик, краев и областей, за успешное выполнение планов строительства и реконструкции местных автомобильных дорог, улучшение их содержания и благоустройство за 1979 год

Совет Министров РСФСР и ВЦСПС постановлением от 16 апреля 1980 г. № 191 признали Бурятскую АССР победителем во Всероссийском социалистическом соревновании автономных республик, краев, областей за успешное выполнение планов строительства и реконструкции местных автомобильных дорог, улучшение их содержания и благоустройство в 1979 году и присудили республике третью денежную премию в размере 3500 рублей.

За хорошую организацию работ по привлечению средств на строительство и ремонт местных автомобильных дорог по Указу Президиума Верховного Совета РСФСР от 7 апреля 1979 г. перевыполнение годового плана дорожных работ и активное участие колхозов, совхозов, предприятий и организаций в дорожном строительстве в 1979 году Совет Министров Бурятской АССР и Бурятский областной Совет профессиональных союзов постановляют:

ПРЕМИРОВАТЬ:

Санжиева С.Г. - председателя Бичурского райисполкома в сумме 50 рублей
Каурову А.Е. - зам.председателя Бичурского райисполкома - 40 рублей
Жданова В.А. - председателя Кяхтинского райисполкома - 40 руб.
Маханова М.Ф. - председателя Мухоршибирского райисполкома - 40 рублей
Попова А.И. - референта Совета Министров Бурятской АССР - 40 рублей
Данзанова Ц.М. - зам.председателя Госплана Бурятской АССР - 40 рублей
Ербаткова А.Ш. - председателя обкома профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог - 30 рублей

6

2.

Зальнудинова А.Г. - начальника спецуправления "Уралсибпромэкскавация" - 40 рублей
Швакова В.Ф. - директора автобазы "Бурятводстроя" - 30 рублей
Иванова В.Г. - директора транспортного предприятия № 1 Госкомсельхозтехники - 30 рублей
Налетова И.Н. - директора автохозяйства Управления коммунального хозяйства - 30 рублей
Утенкова Е.З. - председателя колхоза им. XXI партсъезда Бичурского района - 30 рублей
Коропенкова В.К. - начальника Бичурской ПМК "Бурятремводстроя" - 30 рублей
Спиридонова Ю.И. - директора Кяхтинского районного отделения "Сельхозтехника" - 30 рублей
Нимчинова В.А. - директора Кяхтинского АП - 30 рублей
Аболтсоева Ф.М. - начальника УМС-I объединения "Бурятпромстрой" - 30 рублей
Мальшенко А.М. - начальника автоколонны 1268 - 30 рублей
Ринчишина И.С. - главного инженера "Бурятавтодора" - 110 рублей
Крохичева Ю.А. - зам.начальника "Бурятавтодора" - 100 рублей
Виноградова Г.В. - главного бухгалтера "Бурятавтодора" - 70 рублей
Новикову Е.В. - начальника планово-экономического отдела "Бурятавтодора" - 60 рублей

2. Разрешить Бурятскому республиканскому производственному управлению строительства и эксплуатации автомобильных дорог израсходовать на премирование работников подведомственных организаций 2585 рублей.

Председатель Совета Министров Бурятской АССР

Председатель Бурятского областного Совета профессиональных союзов

В. Саганов

А. Чукаев

дн

Постановление Совета Министров Бурятской АССР и Облсовпрофа о распределении премии, присужденной по условиям Всероссийского социалистического соревнования, за успешное выполнение планов строительства и реконструкции местных автомобильных дорог за 1979 г.

02 июля 1980 г.

ГАРБ. ФР.248. Оп.1. Д.3844. Л.5-6



**Техника для строительства автомобильного моста через реку Витим на Бурятском участке Байкало-Амурской магистрали.
14 марта 1982 г.
Фотофонд ГАРБ**



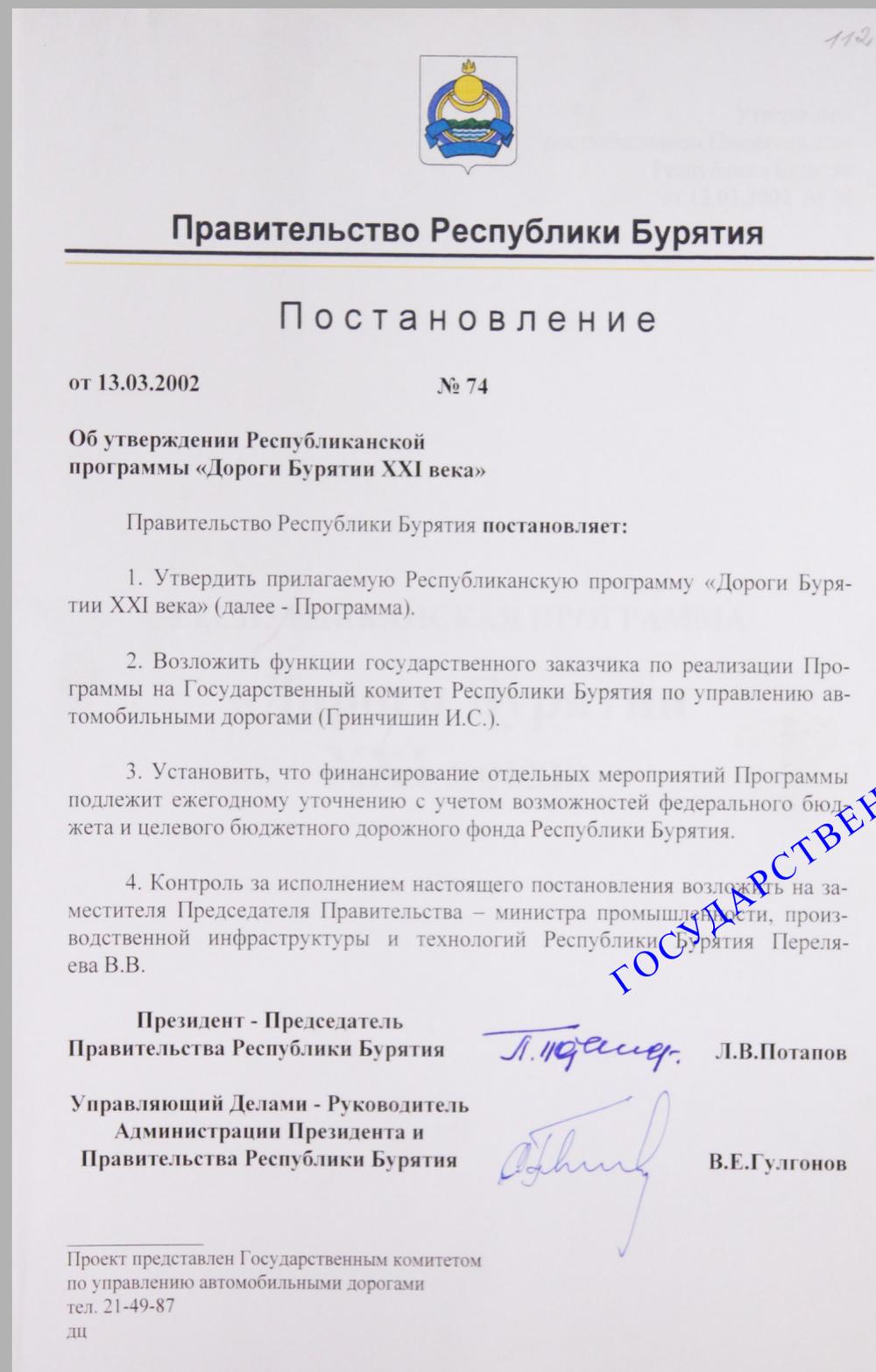
Автодорожный мост через реку Витим. 01 июля 1984 г.
Фотофонд ГАРБ



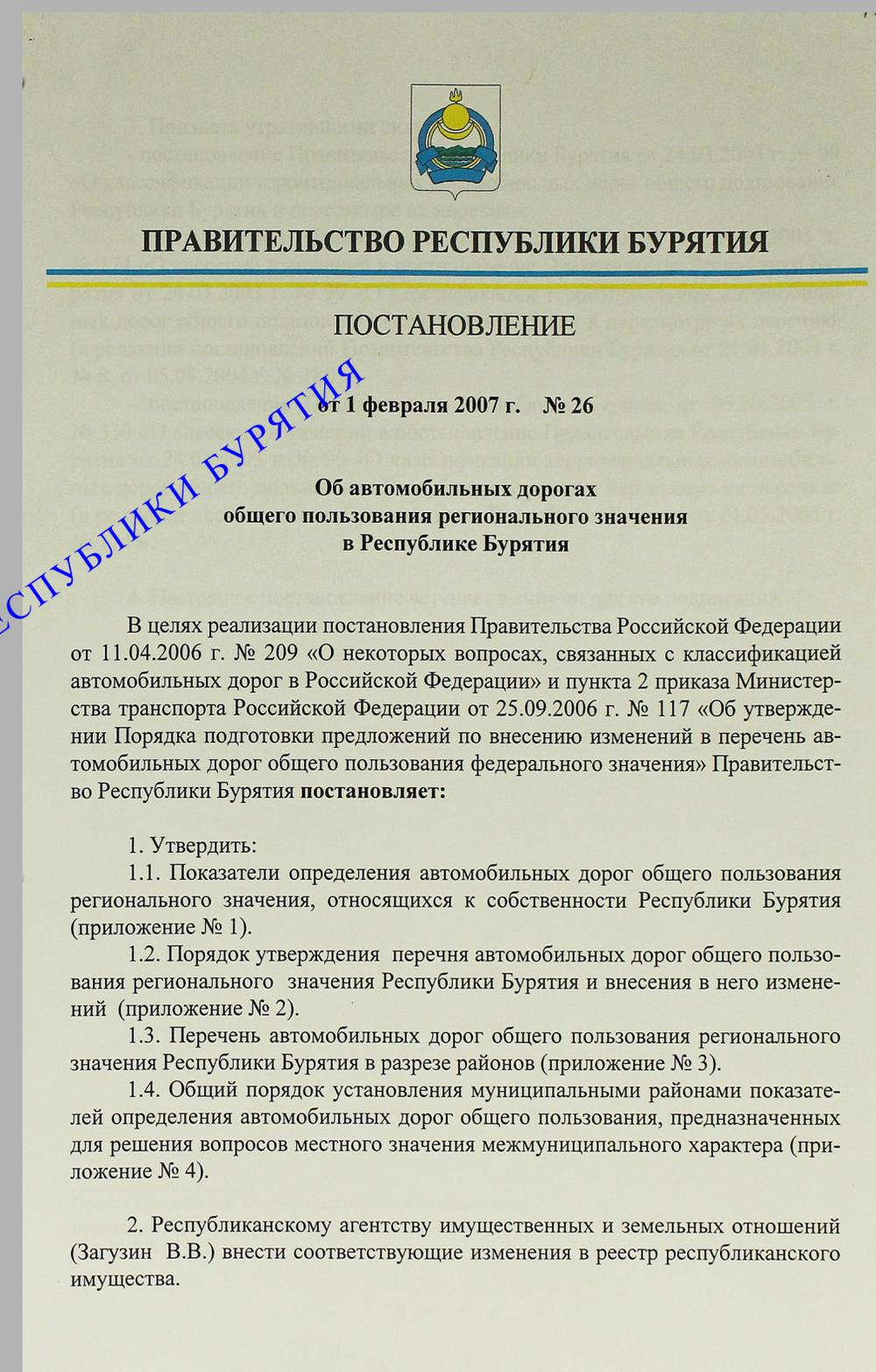
Новая автострада, соединяющая поселки Татарский ключ и Челутай Заиграевского района. 1983 г.
Фотофонд ГАРБ



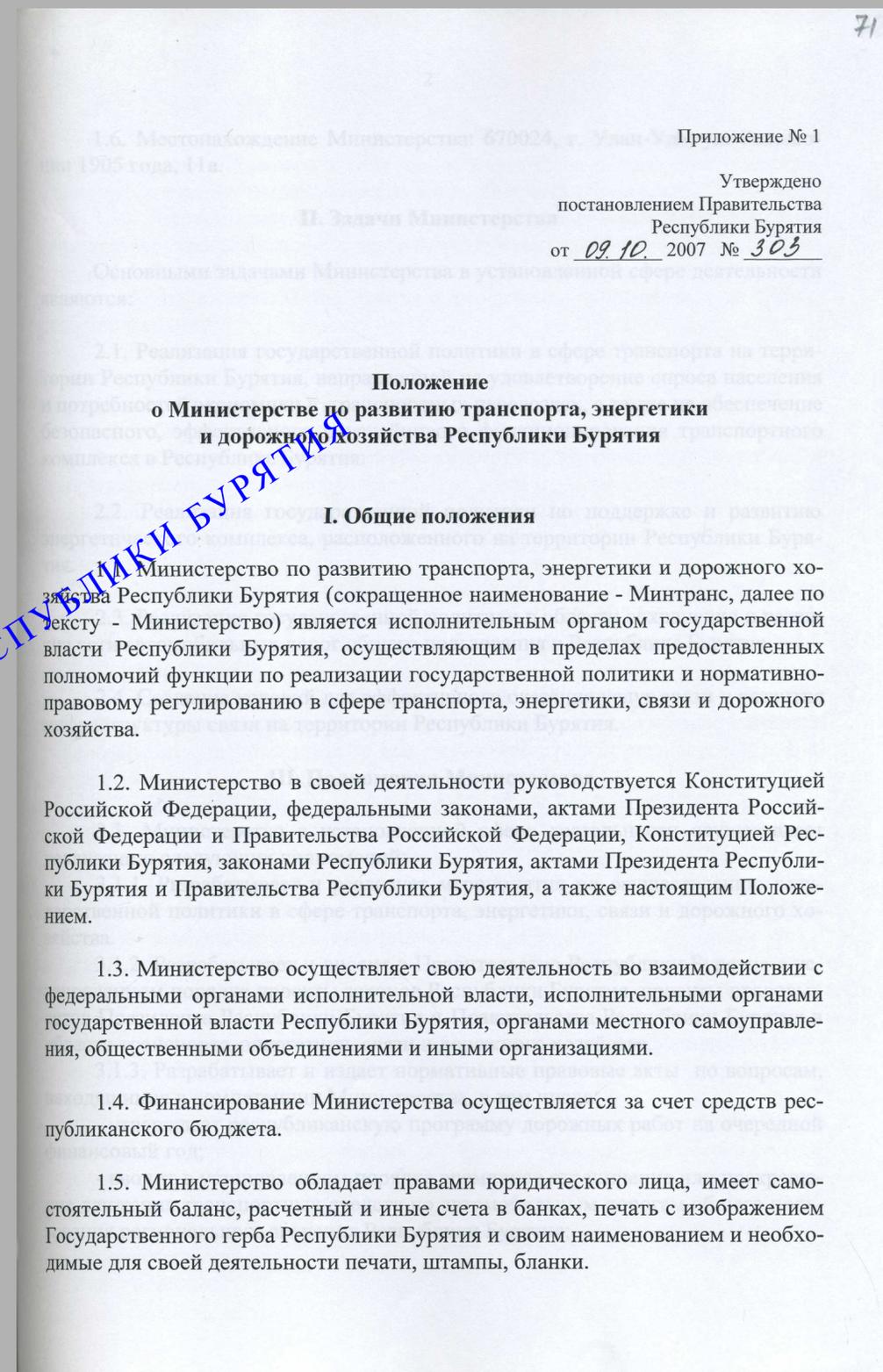
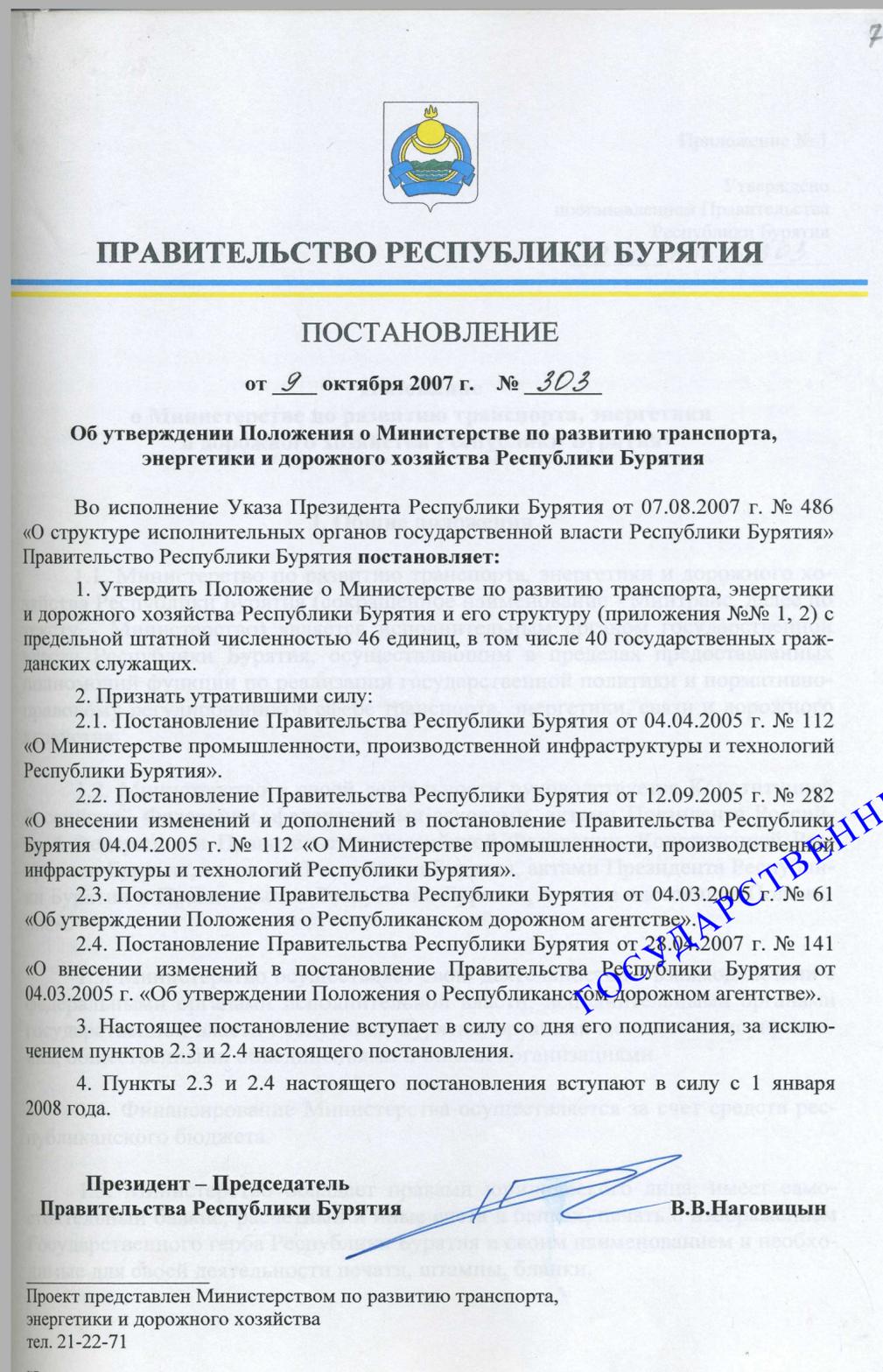
Мост через реку Селенга. Без даты.
Фотофонд ГАРБ



Постановление Правительства Республики Бурятия об утверждении Республиканской программы «Дороги Бурятии XXI века». 13 марта 2002 г. ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.1176. Л.112



Постановление Правительства Республики Бурятия об автомобильных дорогах общего пользования регионального значения в Республике Бурятия. 01 февраля 2007 г. ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.2344. Л.156-157



**Постановление Правительства Республики Бурятия об утверждении Положения о Министерстве по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия. 09 октября 2007 г.
ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.2364. Л.70-71**



**Торжественное открытие моста на реке Селенга у села Тресково.
24 октября 2007 г.
Фотофонд ГАРБ**



ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 27 декабря 2007 г. № 442

О создании государственного учреждения «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия»

Во исполнение Указа Президента Республики Бурятия от 07.08.2007 г. № 486 «О структуре исполнительных органов государственной власти Республики Бурятия» Правительство Республики Бурятия **постановляет:**

1. Создать с 1 января 2008 года государственное учреждение «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия» со штатной численностью 55 единиц.

2. Министерству по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия (Патрушев С.В.):

2.1. Выступить учредителем государственного учреждения «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия».

2.2. До 20 января 2008 года утвердить Устав государственного учреждения «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия», его структуру и штатное расписание, назначить руководителя государственного учреждения «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия» и заключить с ним контракт.

2.3. До 1 февраля 2008 года подготовить проект распоряжения Правительства Республики Бурятия о внесении соответствующих изменений в Перечень государственных учреждений Республики Бурятия, государственных предприятий Республики Бурятия, хозяйственных обществ с долей Республики Бурятия в уставном капитале, закрепленных по отраслевому признаку за органами исполнительной власти Республики Бурятия, утвержденный распоряжением Правительства Республики Бурятия от 02.10.2003 г. № 837-р.

2.4. Осуществить иные предусмотренные действующим законодательством действия, связанные с созданием государственного учреждения «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия».

3. Министерству имущественных и земельных отношений Республики Бурятия (Мотошкин Л.Н.) до 1 февраля 2008 года закрепить за государственным учреждением «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия» соответствующее имущество.

4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Контрольный комитет Президента и Правительства Республики Бурятия (Орлов Г.Н.).

5. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

Президент – Председатель
Правительства Республики Бурятия

В.В.Наговицын

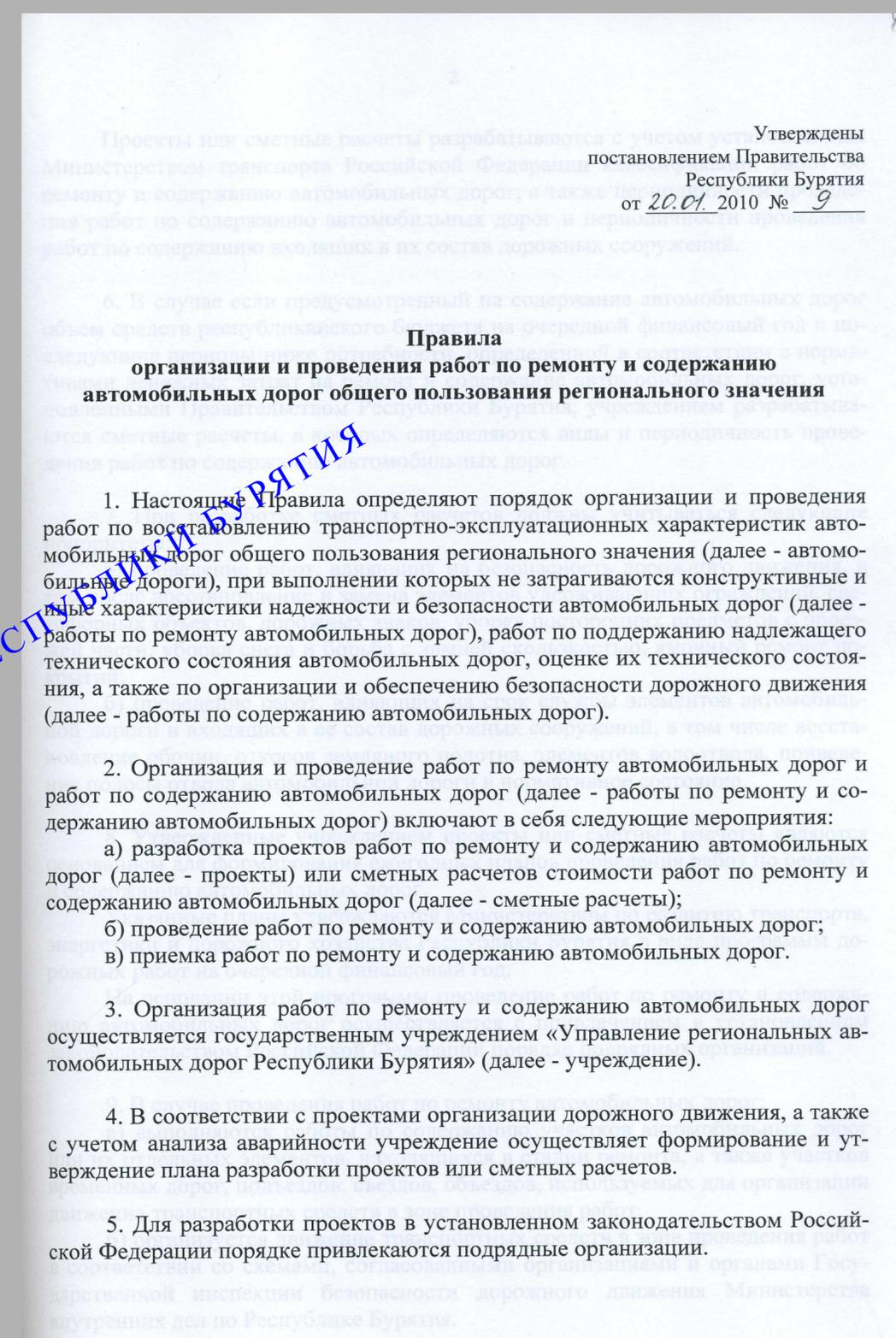
Проект представлен Министерством по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства
тел. 21-56-26

кл

**Постановление Правительства Республики Бурятия о создании государственного учреждения «Управление региональных автомобильных дорог Республики Бурятия». 27 декабря 2007 г.
ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.2371. Л.82-83**



**Богатырский мост. г. Улан-Удэ. 2009 г.
Фотофонд ГАРБ**



Постановление Правительства Республики Бурятия об утверждении Правил организации и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения.

20 января 2010 г.

ГАРБ. ФР.2028. Оп.1. Д.3356. Л.43-44



**Торжественное открытие движения на участке федеральной автомобильной дороги Улан-Удэ – Кяхта.
13 сентября 2012 г.
Фотофонд ГАРБ**



**Транспортная развязка по улицам Балтахинова – Кирова, сданная в эксплуатацию в сентябре 2012 г.
Март 2013 г.
Фотофонд ГАРБ**



Торжественная церемония открытия реконструированного участка с 85 по 100 км федеральной трассы Улан-Удэ – Кяхта. 05 ноября 2013 г.

Фото с сайта http://old.egov-buryatia.ru/index.php?id=5330&tx_ttnews%5Btt_news%5D=32166



Участок дороги Улан-Удэ –Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян. Баргузинский район.
08 августа 2016 г.

Фото с сайта <https://ulanmedia.ru/news/523421/>



Байкальский перевал. 03 октября 2016 г.

Фото с сайта <https://www.infpol.ru/119146-mchs-po-buryatii-preduprezhdaet-o-goloveditse-na-federalnoy-trasse-baykal/>



Дорога в сотые кварталы города Улан-Удэ. 02 ноября 2017 г.
Фото с сайта <https://www.infpol.ru/108183-v-ulan-ude-nakonets-to-oblagorodili-dorogu-v-sotye-kvartaly/>



Открытие 15-километрового участка региональной автодороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан –
Новый Уоян. 17 ноября 2017 г.
Фото с сайта <https://www.infpol.ru/108183-v-ulan-ude-nakonets-to-oblagorodili-dorogu-v-sotye-kvartaly/>



**Открытие моста через реку Цакирка Закаменского района. 2017 г.
Фотофонд ГАРБ**



Ремонт Сотниковской улицы. г. Улан-Удэ
Фото с сайта <https://www.infol.ru/94847-material-proveryaetsya-v-laboratorii-glava-buryatii-proinspektiroval-v-stolitse-remont-dorog/>



**Круглый стол «Дороги Республики Бурятия и их развитие» ведет министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия Александр Аюшеев.
Фото с сайта <https://burunen.ru/site/news?id=28514>**



Дорога А-333 Култук-Монды. Тункинский район. 05 июня 2019 г.

Фото с сайта <https://ulan.mk.ru/social/2019/06/05/v-buryatii-podveselyat-bolee-60-km-regionalnoy-dorogi.html>



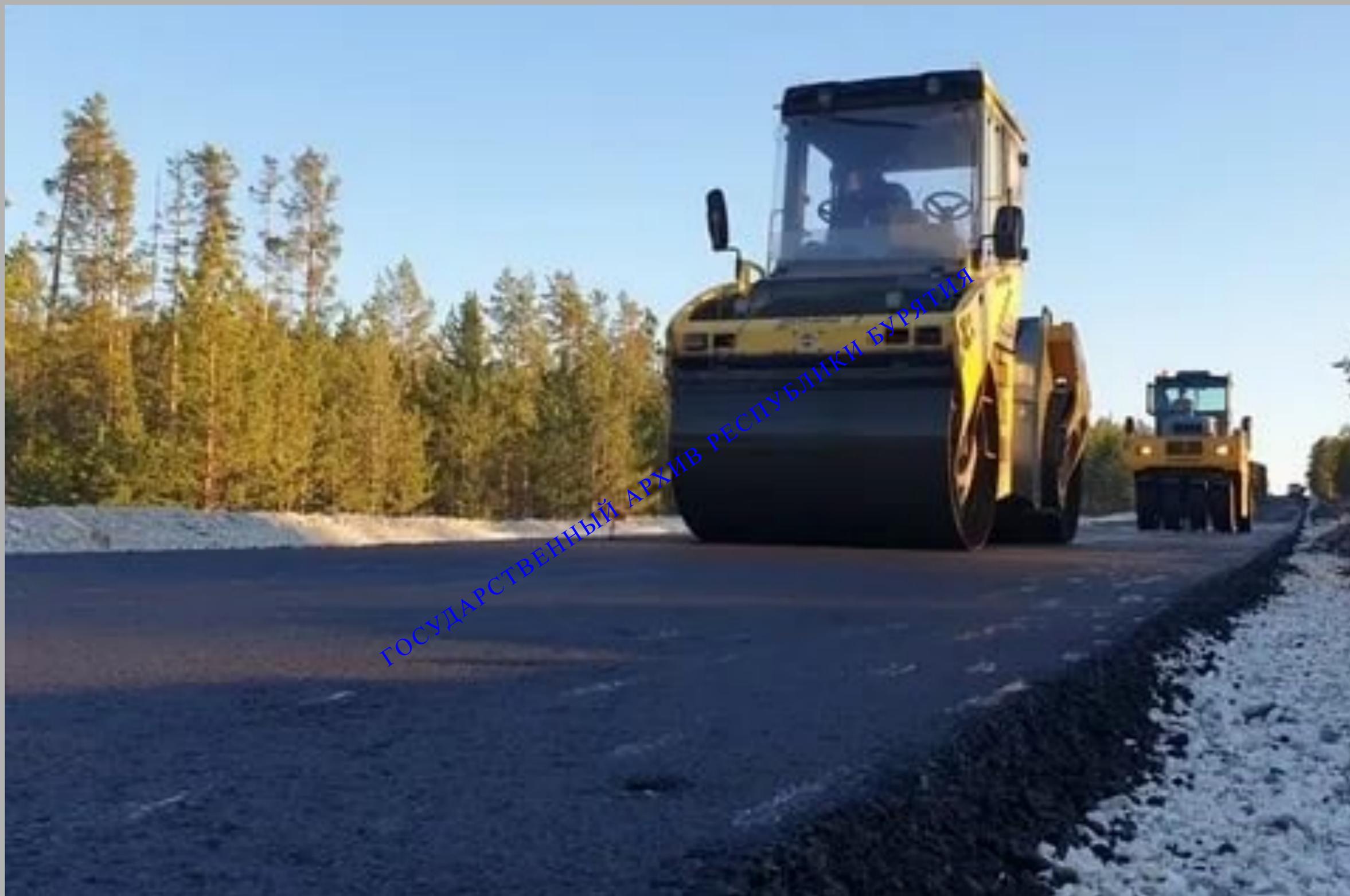
Ремонт дорог в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги». 2019 г.

<http://vtinform.com/news/138/146126/>



Автодорога Улан-Удэ – Заиграево – Кижинга – Хоринск. Заиграевский район. 16 августа 2019 г.

Фото с сайта <https://m.gazeta-n1.ru/news/business/77725/>



Дорога Улан-Удэ – Заиграево. 26 августа 2019 г.

Фото с сайта <https://news.myseldon.com/ru/news/index/215245696>



Дорога Улан-Удэ – Новый Уоян. 05 сентября 2019 г.
Фото с сайта <https://burunen.ru/site/news?id=28096>