



22. Перковський А. Л. Демографічні втрати народонаселення Української РСР у 40-х рр. / А. Л. Перковський, С. І. Пирожков // Український історичний журнал. – № 2. – 1990.
23. Поляков Ю. «Демографическое эхо» войны / Ю. Поляков, В. Жиромская, Н. Араловец // Война и общество, 1941–1945. Книга вторая. – М.: Наука, 2004.
24. Рыбаковский Л. Л. Людские потери СССР в Великой Отечественной войне / Л. Л. Рыбаковский; Академия наук. Институт социально-политических исследований. Центр социальной демографии. – М.: Печ.-множ. лаб. ИСПИ РАН, 1999. – 59 с.
25. Рыбаковский Л. Великая Отечественная: людские потери России. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gumen.info>
26. Советская Украина в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): документы и материалы в 3 т. – К.: Наукова думка, 1985. – Т. 3.
27. Украинская РСР в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг.: в 3-х т. – К., 1975. – Т. 3.
28. Україна крізь віки: в 15 т. / ред. В. А. Смолій; НАН України, Ін-т археології. – Т. 12. Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняній війнах (1939–1945 рр.) / упор. М. В. Коваль. – К.: Альтернатива, 1999. – 335 с.
29. Центральний державний архів громадських об'єднань України. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 112.
30. Штрайт К. Советские военнопленные – массовые депортации – принудительные рабочие / К. Штрайт // Вторая мировая война. Дискусии. Основные тенденции. Результаты исследований / [пер. с нем., предисл. В. Рана, науч. ред. Е. Н. Кульков, ред. А. П. Фоменко и др.]. – М., 1997.

**А.В. Киданюк**

### **МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОЛГОСПІВ ЗАХІДНОЇ УКРАЇНИ УПРОДОВЖ 1944 – 1950 РР.**

*У статті виокремлено характерні риси матеріально-технічного забезпечення колгоспів Західної України упродовж 1944 – 1950 рр.; визначено позитивні й негативні аспекти матеріально-технічної бази та її вплив на ефективність діяльності колгоспів.*

**Ключові слова:** західноукраїнське село, матеріально-технічне забезпечення, колективізація, колгоспи.

*In this article pointed out characteristic features of logistics farms in Western Ukraine in 1944–1950 years; Positive and negative aspects of logistics and its impact on the efficiency of farms is determined.*

**Key words:** Western Ukrainian village, logistical support, collectivization, collective farms.

Сучасний стан історичної науки відкриває нові можливості дослідження різних процесів та явищ. Актуальність їх дослідження визначається пріоритетами державного розвитку. Економічні потреби країни, зокрема в галузі сільського господарства, зумовлюють необхідність посиленого аналізу досвіду роботи у цій сфері, особливо в регіональних аспектах. Утвердження колгоспної системи на західноукраїнських землях у хронологічному відрізку розпочалося з часу звільнення території від нацистських окупантів і тривало до завершення четвертої п'ятирічки. Колективізація стала невід'ємною частиною політики радянської у західних областях України. Зважаючи на сучасний стан сільського господарства в Україні та нові тенденції у дослідженнях регіональної історії,

актуальними є наукові розвідки, що стосуються проблем соціально-економічного характеру, зокрема, матеріально-технічного забезпечення колгоспів Західної України упродовж 1944 – 1950 рр.

Різні аспекти колективізації західноукраїнського села досліджували історики радянської доби та незалежної України: наприклад, наукові праці М. К. Івасюти [1–2], В. І. Масловського [3], Й. Д. Черниша [4], П. В. Когута [5], О. М. Малярчука [6] та ін. Однак наявність масиву історичних доробків, що порушують різні аспекти роботи колгоспів та містять значну кількість фактологічного матеріалу, не вичерпує наукову проблему, а навпаки, формує необхідність поглибленого вивчення тематики із залученням широкого кола репрезентативних джерел. Тому метою нашої статті є визначення загальних тенденцій та специфіки матеріально-технічного забезпечення колективних господарств Західної України у 1944 – 1950 рр.

Надзвичайно великих руйнувань сільському господарству Західної України було завдано під час нацистської окупації та військових дій щодо звільнення території від загарбників. Мали місце великі людські втрати, скоротилися розміри посівних площ, відбулося зменшення чисельності тягової сили, знизилася урожайність зернових та технічних культур, у занедбаному стані були будівлі сільськогосподарського призначення. Під час відступу німецької війська руйнували машинно-тракторні станції, ремонтні підприємства, знищували колгоспне майно, забирали до Німеччини робочу і продуктивну худобу.

На початковому етапі колективізації (друга половина 1944 – середина 1947 рр.) кількість колгоспів у західноукраїнському селі була незначною, а в економічному плані діючі колективні господарства залишалися доволі слабкими. Значна частина колгоспів була організована на базі колишніх німецьких господарств лігеншафтів, членами яких в основному були колишні батраки цих фільваркових господарств і бідняцька частина селянства [7, 117]. Оскільки в цей період радянська влада основну увагу зосередила на проведенні ряду заходів, які б мали засвідчити прогресивність колективного господарювання (передача землі селянам, створення земельних громад та мережі партійних організацій на селі, надання податкових пільг, кредитів та технічної допомоги політично лояльним верствам селянства), а також боротьбі з загонами ОУН-УПА, то матеріально-технічній базі відновлених колгоспів відводилося другорядне місце. Тому багато колективних господарств не мали відповідних приміщень для зберігання сільськогосподарського інвентарю та урожаю, більшість ферм були неуккомплектованими, електрифікація була практично відсутня, відчувався брак кваліфікованих кадрів. Так, у 1946 р. у західних областях УРСР приміщеннями для колгоспних ферм слугували хліви селян-колгоспників. Лише в окремих колгоспах Львівської та Тернопільської областей були відповідно обладнані приміщення для худоби [8, 4]. У лютому 1946 р. під час підготовки до проведення весняної сівби у Дрогобицькій області ремонт сільськогосподарського реманенту в селянських господарствах проходив незадовільно через відсутність ковальського вугілля, якого упродовж 1945–1946 рр. не було завезено до області [9, 20]. Станом на 1 січня 1947 р. у Тернопільській області був



електрифікований усього один колгосп, а до кінця 1947 р. електрифіковано ще 4 [10, 25].

Другий етап проведення колективізації, що тривав від другої половини 1947 р. до кінця 1950 р., характеризувався стрімким зростанням кількості колгоспів у досліджуваних областях. Втім, матеріально-технічна база колгоспів, попри чисельне їх зростання, все ж не встигала за потребами колгоспних господарств. Так, колгоспи, що були організовані наприкінці 1948 р., зовсім не мали трієрів і сортувальників, тому досить часто практикувалося перекидання зерноочисних машин між колгоспами [11, 48]. У 1948 р. у Львівській області лише в трьох колгоспах були ізолятори для карантування коней [12, 3]. У 1949 р. повільна очистка насіння в колективних господарствах Західної України пояснювалася недостатньою кількістю зерноочисних машин. Із запланованих у Станіславській області на 1949 р. 256 критих токів станом на 1 квітня 1949 р. було всього 3 [13, 74]. Упродовж 1948–1950 рр. у Тернопільській області було електрифіковано лише 103 колгоспи [14, 21].

Незважаючи на намагання держави зміцнити матеріально-технічну базу сільського господарства західних областей України, в умовах повоєнної розрухи повністю вирішити цю проблему було надзвичайно складно. Економічний потенціал країни мав обмежені можливості. За роки четвертої п'ятирічки у західні області було завезено 15 тис. кінних плугів, близько 10 тис. культиваторів, 4700 сівалок, 5200 жаток тощо [15, 12]. Однак навіть у 1950 р. наявність сільськогосподарських машин не забезпечувала потреб колгоспів у техніці, механізації основних процесів сільськогосподарського виробництва, що негативно почалося на термінах та якості виконуваних робіт, а відповідно, й урожайності сільськогосподарських культур [16, 94]. Незважаючи на це, за роки четвертої п'ятирічки рівень механізації сільськогосподарського виробництва в західних областях значно зріс. Так, якщо у 1946 р. середній відсоток механізації сільськогосподарських робіт складав лише 3,9 %, то у 1950 р. – 45 % [3, 144].

Поряд із наявністю у колгоспах елементарних механізованих знарядь праці основною організаційною формою матеріально-технічного забезпечення колективних господарств у західноукраїнському селі, так як і в інших районах СРСР стали машинно-тракторні станції (МТС). Вони виступали як самостійні суб'єкти права і господарювання, тому обслуговування ними колгоспів відбувалося на договірних засадах. МТС відповідали перед державою як за виробничу діяльність колгоспів, так і за здачу ними сільськогосподарської продукції у розмірах, установлених відповідно до державного плану заготівель.

Закономірним було те, що після закінчення війни приміщення МТС перебували в незадовільному стані: частина з них була напівзруйнованою та практично не придатною для експлуатації, а тракторний парк складався з вітчизняних машин довоєнного випуску та іноземних марок, що потребували капітального ремонту. У 1945 р. з 25 МТС Станіславської області майстерні мали лише 19 МТС. Проте вони не були достатньо обладнані та більшість з них не мали навіть елементарних станків (токарних, свердлильних тощо).

У майстернях МТС була недостатня кількість основних інструментів (наковальників, напильників, нарізного інструменту та ін.), а у окремих МТС вони були зовсім відсутні [17, 86]. Для МТС Львівської області для відбудови приміщень державою у 1944 р. було перераховано 415 тис. крб., проте з них було використано лише 175 тис. крб. [18, 22]. Будівлі МТС Львівської області у 1946 р. все ще перебували у незадовільному стані: присадибні ділянки МТС були не обгороджені, будови МТС потребували капітального ремонту, а стан доріг негативно впливав на роботу автотранспорту [19, 61].

Однією зі специфічних рис було те, що, незважаючи на позитиви машинного обробітку землі, селянство досліджуваних областей упродовж 1944–1946 рр. ставилося з недовірою до діяльності машинно-тракторних станцій, а тому у своїй більшості не використовувало їх можливостей. Наприклад, у 1946 р. у колгоспах Товстенського, Заліщицького, Пробіжянського районів Тернопільської області весняний посів проводився не за допомогою машин, а вручну [50, 158], хоча й зрозуміло, що собівартість одиниці виконаної роботи вручну або ж кінсьми значно перевищувала вартість робіт виконаних на тракторній тязі. Тому на початковому етапі колективізації МТС стали швидше пропагандистами механізації сільського господарства та агротехнічної науки у організованих колгоспах та серед селян одноосібників.

До кінця четвертої п'ятирічки, попри великі фінансові витрати на утримання та зміцнення матеріально-технічної бази МТС досліджуваних областей (державою на утримання МТС Львівської області виділила у 1950 р. 14,5 млн крб. бюджетних коштів, з них лише на одне горюче для тракторних робіт 5,6 млн крб.) [21, 167], не вдалося забезпечити достатнього зростання економічної інфраструктури МТС. Так, при плані будівництва МТС у Тернопільській області у 1950 р. 1309 тис. крб., виконано лише на суму 994 тис. крб. або на 76 % [22, 70]. Складно проходила робота у 1950 р. й з електрифікації МТС, зокрема, у Тернопільській області через невідповідність приміщень МТС для проведення електромонтажних робіт (Геленківська, Борсуковецька, Мишковецька МТС), відсутність комплектного обладнання (Михайлівська, Пробіжянська, Гусятинська, Гримайлівська МТС), відсутність проектно-кошторисної документації (Денисівська, Почаївська МТС) [14, 18]. У Дрогобицькій області навіть станом на 1 січня 1950 р. у 11 МТС з парком загальною кількістю у 194 трактори без накриття було 124 трактори [23, 82]. У ряді МТС Дрогобицької області в 1950 р. проведення ремонту унеможлилювалося через відсутність спеціальних приміщень для майстерень, достатньої кількості запчастин та компетентних механіків [23, 83]. Тракторний парк 25 МТС Станіславської області станом на 1 липня 1950 р. становив 326 тракторів, з яких лише 122 були робочими, а інші 204 – потребували ремонту [24, 1].

У 1950 р. при наявності в МТС Тернопільської області таких засобів виробництва, як трактори (у 15-сильному численні) – 1580, комбайни – 47, плуги тракторні – 745, культиватори 400, сіялки зернові – 627, луцильники – 265, жатки (разом з колгоспними) – 1800, складні молотилки – 600, автомашина вантажні бортові – 8 [16, 95], рівень механізації



сільськогосподарського виробництва Тернопільської області характеризувався такими показниками: оранка – 43 %, передпосівна культивация – 29 %, культивация парів – 90 %, посів зернових – 17 %, лушення стерні – 52 %, збір хліба комбайнами – 2 %, збір хліба простими машинами – 13 %, молотьба – 33 %, збір цукрового буряку – 45 %, зерноочистка насіння – 16 % [16, 96]. Подібною була ситуація і в інших областях. Так, наявність у МТС Львівської області у 1950 р. тракторних лушильників забезпечувало лушення стерні лише на 21 % площі [16, 67].

Важливою проблемою для МТС було забезпечення паливом та комплектуючими запчастинами. Так, від вересня до листопада 1944 р. у Львівській області не було пального та солідолу, що призвело до простою значної кількості тракторів [17, 22]. У другому півріччі 1945 р. для МТС Львівської області з запланованих 2059,6 ц керосину було завезено лише 1009 ц, з 221,6 ц лігроїну – лише 12 ц, з 655,1 ц дизпалива – лише 295 ц, з 424,1 ц бензину – лише 70 ц, з 299,5 ц автолу – лише 90 ц, з 40,1 ц нігролу – лише 15 ц [25, 7]. У пояснювальній записці до річного звіту Мушкагівської МТС Тернопільської області за 1944 р. міститься інформація про те, що план тракторних робіт повністю не виконано у зв'язку з відсутністю пального у сезон сільськогосподарських робіт [26, 102]. У Вишнівецькій МТС Тернопільської області ще й через відсутність причіпного інвентарю: плугів, культиваторів та сівалок [26, 208]. Через відсутність запчастин частину збиральних машин в Конюшко-Семенівській МТС Дрогобицької області в 1945 р. неможливо було відремонтувати.

Ремонт тракторів у 1946 р. у МТС Станіславської області затримувався головним чином через відсутність заводу в область тракторних деталей. Для закінчення ремонту тракторів і сільськогосподарських машин у лютому 1946 р. у Львівській області не вистачало запасних частин: підшипників, втулок до коліс плугів та лап до культиваторів. До 10 тракторів іномарок Ланц-Булдог не вистачало поршнів та кілець [17, 128]. Станом на вересень 1946 р. з 21 МТС Дрогобицької області 15 МТС зовсім не мали верстатного обладнання, а графік ремонту тракторів був невиконаний через те, що не було необхідних запчастин, а можливості виготовити їх власними силами не було. У 1946 р. Дрогобицька обласна контора «Автотракторзбут» отримала по заявці в Львівській міжобласній базі лише 8, з потрібних 100 тракторних підшипників [27, 4]. Загалом, план заводу запасних частин в 1946 р. та у першому кварталі 1947 р. по Дрогобицькій області Міністерством сільськогосподарства не виконаний [28, 21]. Збаразька МТС Тернопільської області невиконання плану тракторних робіт в другому півріччі 1948 р. в річному звіті обумовлювала незадовільним технічним станом тракторів. У 1949 р. в МТС досліджуваних областей через брак запчастин ремонт молотилок відбувався незадовільно. Так, станом на 1 травня 1949 р. у Тернопільській області з 115 молотилок згідно з планом відремонтовано лише 29, у Львівській з 83 – лише 10, у Дрогобицькій з 52 – 16, у Станіславській з 37 – 13 молотилок [29, 188].

Зазначимо, що співробітництво МТС з колгоспами не було рівноправним та взаємовигідним. МТС як державні виробничі структури диктували свої

умови співпраці. Вони не були безпосередньо залежними від якості та своєчасного виконання власних робіт, тому байдуже ставилися до кінцевого результату колгоспного виробництва. Колгоспи змушені були сплачувати МТС великі натуральні платежі за виконані роботи, розміри натуроплати яких були значно завищеними. Отже, партійне та радянське керівництво у сільському господарстві, як і у всіх галузях виробництва будувало таку політику матеріально-технічного забезпечення, коли зняттями виробництва володіла винятково держава. Тобто МТС стали фактично ще одним додатковим засобом для оподаткування колгоспів, а відповідно, і селян – виробників сільськогосподарської продукції.

Таким чином, матеріально-технічне забезпечення колгоспів західноукраїнського села у 1944 – 1950 рр. відображало основні тенденції повоєнної відбудови сільськогосподарського сектору: відчувався брак необхідних технічних засобів та їх комплектуючих, виробничих приміщень, приміщень для зберігання урожаю, кваліфікованих кадрів тощо. Однак, попри певні негативні тенденції, варто відзначити те, що зросла ефективність використання сільськогосподарської техніки в колективних господарствах, обробіток землі та збір врожаю до кінця четвертої п'ятирічки почав мати системно-механізований характер, що дало можливість в багатьох випадках збільшити врожайність, полегшити працю селянина, використовувати агротехнічні досягнення.

1. Івасюта М. Нарис історії колективізації на Тернопільщині (1939–1950 рр.) / М. Івасюта. – К.: Видавництво АН УРСР, 1958. – 115 с.
2. Івасюта М. К. Нариси історії колгоспного будівництва в західних областях Української РСР / М. К. Івасюта. – К.: Вид-во АН УРСР, 1962. – 316 с.
3. Масловский В. И. В борьбе с врагами социализма. Очерки истории классовой борьбы на селе в период построения основ социализма в западных областях Украины. 1939–1950 / В. И. Масловский. – Львов: Изд-во при Львов. ун-те, 1984. – 188 с.
4. Черниш Й. Д. Комуністична партія України – організатор соціалістичних перетворень на селі в західних областях УРСР (1939–1958 рр.) / Й. Д. Черниш. – Львів: ЛНУ ім. І. Франка, 1963. – 267 с.
5. Козут П. В. Колективізація в західноукраїнському селі / П. В. Козут. – Львів: Логос, 2000. – 80 с.
6. Малирчук О. Тоталітаризм проти західноукраїнського села: монографія / О. Малирчук. – Івано-Франківськ: Місто НВ, 2008. – 228 с.
7. Центральний державний архів вищих органів влади у управління України (далі – ЦДАВО України) – Ф. Р-27. – Оп. 17. – Спр. 6509.
8. Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України) – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4802.
9. ЦДАГО України – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 3528.
10. Держархів Тернопільської області. – Ф. Р-2. – Оп. 2. – Спр. 498.
11. ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 9089.
12. Держархів Львівської області. – Ф. Р-165. – Оп. 2. – Спр. 160.
13. Держархів Івано-Франківської області. – Ф. Р-295. – Оп. 5. – Спр. 793.
14. Держархів Тернопільської області. – Ф. Р-1380. – Оп. 1. – Спр. 42.
15. Рубльов О. С. Згадка на сумні роковини / О. С. Рубльов, Ю. А. Черченко. – К.: [б.в.], 1990. – 20 с.
16. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 54.
17. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 75. – Спр. 100.
18. Держархів Львівської області. – Ф. Р-221. – Оп. 2. – Спр. 17.



19. Держархів Львівської області. – Ф. Р-165. – Оп. 2. – Спр. 75.  
20. Держархів Тернопільської області. – Ф. 2. – Оп. 2. – Спр. 50.  
21. Держархів Львівської області. – Ф. Р-165. – Оп. 2. – Спр. 283.  
22. Держархів Тернопільської області. – Ф. Р-2. – Оп. 2. – Спр. 432.  
23. Держархів Львівської області. – Ф. П-5001. – Оп. 12. – Спр. 183.  
24. Держархів Івано-Франківської області. – Ф. Р-6. – Оп. 2. – Спр. 174.  
25. Держархів Львівської області. – Ф. Р-221. – Оп. 2. – Спр. 130.  
26. Держархів Тернопільської області. – Ф. Р-2. – Оп. 2. – Спр. 391.  
27. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 75. – Спр. 134.  
28. Держархів Львівської області. – Ф. Р-2022. – Оп. 1. – Спр. 289.  
29. ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 9059.

О.М. Костюкова

### ДІЯЛЬНІСТЬ ТОВАРИСТВА «ДРУЗИ АВТОМОБІЛЯ, ТРАКТОРА І ХОРОШОЇ ДОРОГИ» (УКРАВТОДОР) В УКРАЇНСЬКОМУ СЕЛІ: 1920 – 1930-ТІ РОКИ

*Розглянуто основні напрями діяльності товариства «Укравтодор» як важливої структури складних економічних і політичних процесів 1920 – 1930-х рр. в українському селі.*

*Ключові слова:* громадське об'єднання, українське село, сільські дороги, механізація.

*The article consideret the main activities of society «Ukravtodor» as an important strukture of complex economic and political processes in Ukrainian village of 20-30s of the twentieth century in Ukraine.*

*Key words:* community association, Ukrainian village, country roads, mechanization.

У контексті соціально-економічних перетворень в українському селі у 1920–1930-х рр., актуальності та важливого значення набуває дослідження діяльності громадської організації – товариства «Друзів автомобіля, трактора і хорошої дороги (Укравтодору)». Перед нею було поставлено важливе завдання – значну увагу приділяти дорожній справі в сільській місцевості. Товариство опікувалося технічним керівництвом ремонту і будівництва доріг місцевого значення, порушувало питання про механізацію сільського господарства, про будівництво сільськогосподарських машин, про дослідження дорожніх ґрунтів у селах. Значну увагу приділялося роботі осередків у селах.

Діяльність «Укравтодору» в сільській місцевості оглядово розкрито М. Журбою, М. Кармазіною, С. Свистовичем. У зв'язку з цим автор статті ставить за мету розкрити основні напрями діяльності громадської організації товариства «Укравтодор» в українському селі у 1920 – 1930-х рр.

Товариство «Друзів автомобіля, трактора і хорошої дороги» (Укравтодор) як громадська організація було створено у 1927 р. з метою сприяння автомобілебудуванню, тракторизації сільського господарства, моторизації країни і ліквідації бездоріжжя [1, 33]. У 1928 р. керівництво товариства відзначало, що організаційний період оформлення

центральної організації закінчився і перше гасло для найближчої роботи полягає у тому, щоб «утворити мережу периферійних осередків, що проникатимуть у глибоке селянства, осередків міцних справжніми громадськими силами». Їхня діяльність повинна була відбуватися у світлі основного завдання товариства: щоб найповніше використати поточний будівельний сезон, провести ремонтні та капітально-будівні шляхові роботи, залучивши до них як місцеві органи влади, так й ініціативу громадян [2, 5, 7].

Товариство постійно опрацьовувало основні напрями застосування машин у сільській місцевості й наголошувало: «Як перед початком будь-якого великого будівництва порушується насамперед питання про механізацію, щоб посилити і здешевити його, так перед початком великого дорожнього будівництва питання про механізацію робіт постає першочергово».

На початку 1929 р. Укравтодором потреба дорожніх машин в Україні на найближчі роки обчислювалася орієнтовно. Відповідно до 5-річного перспективного плану, проектувалося побудувати близько 2 000 км шосейних і 2 500 км ґрунтових доріг. На I/ХІІ 1928 р. дорожні підприємства України мали у наявності котків моторних і парових – 51 шт., каміннядробилок – 21 шт., які за ступенем зношеності потребували капітального ремонту. Для виконання плану шосейного будівництва їх потрібно було 110 і 85 шт., а для поліпшення ґрунтових доріг – ще більше. Для подальшого розвитку і правильного здійснення дорожніх робіт, розподілення машин планувалося відповідно до значення доріг, руху по них, кваліфікації робітників. Потужніше устаткування повинно було спрямовуватися на шляхи державного значення, а це моторизовані машини: сильні трактори, автоструги, гредери, екскаватори, корчувальні машини. Керівні відділи таких робіт забезпечувалися висококваліфікованим персоналом, який зміг би здійснювати дослідні роботи, використовуючи всі досягнення радянської і закордонної шляхової техніки. Відділи набували освітнього значення як практичні школи шляхової справи, де повинні були удосконалюватися всі дорожні працівники [3, 10-11].

Другим рівнем механізації дорожніх робіт визначалися окружні машинно-дорожні відділи. Їх мало бути по одному на округу із таким складом машин: трактор 40 – 50 сил – 1, автоструг – 1, канавокопачі металеві – 2, борони дискові – 4, плуги – 3, котки причепні – 3. Ці відділи повинні були обслуговувати республіканські й окружні шляхи. Вони могли б бути прокатними пунктами для виїзду на роботи за вимогою різних організацій і навіть районів. Кожна рай- і сільрада в своїй ділянці планувалася із забезпеченням невеликих комплектів найнеобхідніших і простих машин у такій кількості: гредерів з ножем 1-1, пасів 2-1, канавокопачів 1-1, котків 1-1, борін 1-1 і значна кількість плугів. Товариство зазначало, якщо прас, канавокопач і коток будуть дерев'яні (а спочатку так і відбудеться) і їх зможе зробити за виробленими рисунками саме населення, то їхня вартість знижується для району до 2 000 крб., а для сільради до 350 крб., коли ж ці дерев'яні машини було б доручено зробити в порядку трудової повинності, то грошова вартість ще більше знижувалася.