

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ГОРНОМ АЛТАЕ В 1930-Е ГОДЫ

Каташев Максим Степанович

К.и.н., БНУ Республики Алтай «Научно-исследовательский
институт алтаистики им. С.С. Суразакова»
kms_37@mail.ru

ROAD CONSTRUCTION IN GORNY ALTAI IN THE 1930

M. Katashev

Summary: The article examines the activities of the road construction industry in Gorny Altai in the 1930s. Based on the involvement of archival data, the state of the regional road network is characterized, the progress of the construction of roads of intra-district significance and the formation of the material and technical base of the industry are highlighted. The role of road service of rural residents in providing road construction with labor is shown. The conclusion is made that the low scale of financial support of the road industry hindered its development.

Keywords: road transport network, road construction, the first five-year plans, Gorny Altai, intradistrict roads, conscription road work.

Аннотация: В статье рассмотрена деятельность дорожно-строительной отрасли в Горном Алтае в 1930-е годы. На основе привлечения архивных данных охарактеризовано состояние дорожной сети региона, освещен ход строительства дорог внутрирайонного значения и становление материально-технической базы отрасли. Показана роль дорожной повинности сельских жителей в обеспечении дорожного строительства рабочей силой. Сделан вывод о том, что невысокие масштабы финансового обеспечения дорожной отрасли сдерживали ее развитие.

Ключевые слова: дорожно-транспортная сеть, дорожное строительство, первые пятилетки, Горный Алтай, внутрирайонные дороги, дорожная повинность.

На сегодняшний день одной из приоритетных целей российского государства является преодоление дотационной зависимости значительной части регионов страны. В этой связи проблема воссоздания индустриального потенциала представляет собой важную и насущную задачу для отстающих в экономическом отношении субъектов Российской Федерации. Поиск решений невозможно осуществить без исторического опыта социально-экономического развития как всей страны, так и ее территорий – со всеми успехами, трудностями и противоречиями.

В годы форсированной советской индустриализации в 1930-е гг. в национальных республиках и областях РСФСР осуществлялось, как и по всей стране, ускоренное индустриальное строительство. Благодаря реализации пятилетних проектов планирования социально-экономического развития, территории национальных окраин страны были связаны с промышленными центрами, и благодаря улучшению старых, и строительству новых дорог, объединены в общее экономическое пространство.

В Горном Алтае автомобильные дороги всегда играли особую роль в социально-экономическом развитии региона. Отсутствие железнодорожного транспорта, приграничное расположение, протяженность территории и малая плотность населения придавали дорожной отрасли стратегически важное значение.

Тема развития дорожной отрасли в Горном Алтае в

годы первых пятилеток получила достаточно подробное рассмотрение в отечественной историографии. Развитие дорожно-транспортной отрасли в Горном Алтае на примере истории Чуйского тракта исследовано в трудах Г.Л. Санжиева, Д.И. Табаева, Т.С. Пустогачевой, М.В. Подрезова [9; 11; 12; 13; 14; 15].

Перечисленные исследователи, на примере развития Чуйского тракта – главной транспортной артерии Горного Алтая, показали историю дорожно-строительной отрасли в регионе. На основе широкого круга неопубликованных архивных документов авторами полно изучен ряд важных проблем: работы по проектированию Чуйского тракта; реорганизации дорожно-строительной отрасли, ведомственная подчиненность дорожного производства; капитальное строительство; строительные работы по реконструкции инфраструктуры Чуйского тракта оснащение дорожно-строительных организаций новой техникой и механизмами; роль трудовой повинности сельского населения в обеспечении дорожного строительства рабочими кадрами.

Таким образом, история Чуйского тракта – главной транспортной артерии изучена достаточно полно и подробно. Вместе с тем, исследователи-историки, на наш взгляд, недостаточно внимания уделили характеристике всей дорожной сети региона в целом, включая дороги межрайонного и внутрирайонного значения.

В данной статье рассматриваются некоторые аспекты развития дорожной отрасли в Горном Алтае: строитель-

ство межрайонных дорог, роль трудовой повинности в обеспечении дорожного производства рабочими кадрами, становление материально-технической базы дорожно-строительной отрасли.

Природные условия, низкий уровень производительных сил сдерживали экономическое развитие автономной области. Успешное функционирование промышленности и строительства не могло осуществляться без налаженной работы транспорта. Для Горного Алтая проблема строительства дорог носила первостепенную важность ввиду протяженности территории, недостатка дорог, или их плохого качества.

На середину 1935 года протяженность дорожной сети в Горном Алтае, в пределах которого находилась Ойротская автономная область, составляла 2362 км, из них: под каменной одеждой – 68 км, профилированных – 236 км, улучшенных грунтовых – 16 км, естественного грунта – 1872 км, вьючных троп – 170 км. Таким образом, 79,3 % дорожной сети в Ойроте представляли собой дороги естественного грунта. Улучшенные и профилированные (выровненные) грунтовые дороги вместе с дорогами под каменной одеждой (гравийные, щебеночные), составляли 320 км., или 13,5 % дорожной сети. Заметную роль в системе путей сообщения продолжали играть вьючные тропы, их доля достигала 7,2 % в дорожной сети области.

Основной дорожной магистралью являлся, как и прежде, Чуйский тракт. Помимо него, в области функционировали дороги областного и межрайонного значения, которые являлись ветками Чуйского тракта. К этому времени дорожная сеть включала следующие маршруты и направления: ответвление на Чемал (Усть-Сема – Чемал); Черга – Бийск, Шебалино – Усть-Кан; Туэкта – Усть-Кан; Улаган – Кырсай (Телецкое озеро). Перечисленные дороги имели грунтовое, или улучшенное гравием, грунтовое покрытие. В транспортной доступности являлись аймаки (районы): Ойрот-Тураинский, Чемальский, Онгудайский, Усть-Канский, Кош-Агачский, а также Усть-Коксинский. Три аймака из восьми: Турачакский, Чойский и Улаганский аймаки – являлись труднодоступными, транспортное сообщение с ними было затруднено ввиду неудовлетворительного состояния дорог. Так, Турачакский тракт представлял собой труднопроходимую тележную дорогу, а Улаганский тракт – вьючную тропу. Дорога от Турачака до Бийска была доступна для грузовых машин лишь при благоприятной погоде [8, с. 4, 6]. Качество внутрирайонных путей сообщения было еще хуже – от Турачака до Байгола пролегал труднопроходимая колесная дорога, от Турачака до Артыбаша – также тележный проезд. В бассейне реки Лебеди можно было проехать в зимнее время на санях, а летом – на лодках. Лишь с развитием золотопромышленности в аймаке с середины 1930-х гг. появилась дорога на Спасский рудник [8, с. 21]. Вместе с тем, отсутствие путей сообщения

серьезно сдерживало развитие золотопромышленности и лесозаготовок. Из-за бездорожья и непроходимости этого таежного аймака, использовался водный транспорт. По Телецкому озеру курсировал небольшой паром, который был завезен сюда еще в дореволюционное время. От Турачака до Бийска по Бии ходили два парохода, но подводные камни и перекаты препятствовали судоходству.

Отсутствие путей сообщения и бездорожье серьезно сдерживали социально-экономическое развитие Ойротской автономной области. Грузоперевозки автотранспортом обходились намного дешевле, чем на лошадях, гужевым способом. Так, себестоимость одного тоннокилометра автоперевозок составляла 1 руб. 20 коп., тогда как одного тоннокилометра гужевых перевозок – 2 руб. 84 коп. или более чем в два раза больше, а себестоимость перевозок вьюком – 3 руб. [8, с. 6, 9] Однако, несмотря на высокую стоимость перевозок, грузооборот Ойротии стабильно возрастал.

Власти области придавали серьезное значение развитию дорожного хозяйства. С началом второй пятилетки основные усилия были направлены на строительство Чуйского тракта. С учетом значимости магистрали в системе народного хозяйства страны, Правительство СССР приняло в июне 1933 г. постановление о придании Чуйскому тракту статуса военизированной дороги. В связи с этим, строительство дороги приобрело государственное значение.

В силу ограниченных материальных, финансовых и трудовых ресурсов, при строительстве дороги использовался труд заключенных Сиблага. В Горном Алтае на всем протяжении Чуйского тракта, на расстоянии 15-20 км., друг от друга были созданы «командировки» – лагеря для заключенных, рассчитанные на 300-400 человек. Всего на территории Ойротской автономной области их было 16. Главной рабочей силой на строительстве Чуйского тракта являлись уголовники и осужденные колхозники. Помимо мужских, на тракте были размещены и женские «командировки» [16 Эл. ресурс]

Другим источником пополнения рабочей силы на строительство тракта стали колхозники, которых привлекали к дорожной повинности [13, с. 68].

Одновременно предпринимались меры по укреплению материально-технической базы дорожно-транспортной отрасли. На 1 апреля 1934 г. в дорожном управлении Чуйского тракта имелись 54 автомашины «Форд» и 43 – «АМО», несколько тракторов марки «Форзен», моторных катков, компрессоров и другой дорожной техники. Под автопарк создавалась техническая база, строилась авторемонтная мастерская, было организовано 6 автоколонн [15, с. 37]. Укрепление материально-техни-

ческой базы дорожной отрасли способствовало повышению темпов работ. Однако на строительстве тракта преобладал ручной труд.

Широкое привлечение труда заключенных сделало возможным закончить работы на Чуйском тракте в сжатые сроки. В ноябре 1934 г. ЦК ВКП(б) объявил о досрочном завершении строительства тракта. В последующие годы работы велись по расширению и улучшению полотна дороги. Продолжал использоваться труд заключенных [10, с. 161, 162].

После открытия Чуйского тракта, продолжились работы по его реконструкции и улучшению. В 1935 г. начали действовать деревянные мосты через Бию и Ишу, через Катунь в с. Усть-Сема, а в 1936 г. – двухканальный мост через р. Катунь у с. Ини. Благодаря помощи государства, укреплялся автопарк Ойротской автономной области. В 1937 г. Бийская автобаза была реорганизована в две самостоятельные базы: Бийскую и Ойрот-Туринскую, обеспечив последнюю автомашинами для обслуживания трактов: Бийск-Ойрот-Тура, Онгудай-Кош-Агач, Ойрот-Тура-Эликманар, Каракол-Усть-Кан-Усть-Кокса [5, л. 3].

К середине 1930-х гг. удалось выполнить большой объем работ по улучшению гравийных дорог, их укреплению путем отсыпки гравия и щебня. Однако на Чуйском тракте гравийное шоссе, ввиду больших объемов грузоперевозок, приходило в непригодность [5, л. 2]. Требовалось провести дополнительные работы по укреплению главной дороги Горного Алтая. В транспортной отрасли сохранялся целый ряд проблем, требовавших решения: расширение ремонтной базы, создание сети заправочных стоянок [8, с. 21].

В связи с возрастанием грузооборота в 1938 г. началась капитальная реконструкция Чуйского тракта, гидронирование, расширение, замена старых мостов. За эти годы изменилась структура дорожной сети: сократилась протяженность грунтовых дорог, увеличилось количество дорог с твердым покрытием. Чуйский тракт, ввиду своего стратегического значения, имел статус союзной стройки, и государство уделяло его строительству особое внимание. Во второй пятилетке капиталовложения в дорожное строительство области составили 2560 тыс. руб. По сравнению с первой пятилеткой ассигнования увеличились в 2,7 раза [15, с. 38].

Однако в Ойротии стояла не менее важная задача – возведение межрайонных дорог, которые соединяли бы аймаки с Чуйским трактом. С началом второй пятилетки дорожное строительство местных дорог осуществлялось собственными силами аймаков. В условиях ограниченных средств и ресурсов, развернуть в Горном Алтае дорожное строительство в необходимых масштабах, не представлялось возможным. В течение второй пятилет-

ки (1933-1937 гг.) дорожные ведомства и управления РСФСР и Западно-Сибирского края не проявляли заинтересованность в строительстве местных дорог [6, л. 126].

Основной рабочей силой на строительстве местных дорог стали сельские жители Ойротской автономной области, которых привлекали к трудовой дорожной повинности на ремонтные работы. Дорожная повинность в форме обязательного трудового участия сельского населения была введена Постановлением ЦИК и СНК СССР в конце ноября 1928 г. Она заключалась в обязанностях сельского населения участвовать в строительстве и ремонте дорог, дорожных сооружений. В 1930-е гг. происходило становление этой повинности как системы: устанавливаются нормы, и формы ее исполнения. Согласно Постановлению ЦИК и СНК СССР от 3 марта 1936 г., трудоспособные сельские жители должны были отработать 6 дней в радиусе 15 км от селения. Единоличникам назначался срок в 12 дней. Дорожная повинность устанавливалась как бесплатная. Кроме того, на сельских жителей возлагалась обязанность предоставить на тот же срок в распоряжение дорожных органов тягловую силу, гужевой транспорт, инструменты и инвентарь. Постановление рекомендовало выделить от каждого колхоза дорожную бригаду [7, с. 98, 99].

Дорожное строительство силами привлеченных к повинности, было сосредоточено на дорогах областного и межрайонного значения, связывающие зимники с Чуйским трактом и городом Ойрот-Тура. Однако в условиях Горного Алтая, в силу низкой плотности населения, и протяженности дорог, допускались нарушения в отношении привлечения сельского населения к дорожной повинности. Так, в 1938 г. на участках Уймонского и Улаганского трактах работали жители селений, отстоявших от мест строительства более 15 и 30 километров, что нарушало Закон от 3 марта 1936 г. [4, л. 38]. При соблюдении же указанных требований Закона, строительство местных дорог жителями ближайших селений велось отдельными участками, а не одной сплошной линией. Подобная ситуация имела место в Чойском аймаке. При этом колхозы не могли осуществлять строительство собственными силами ввиду нехватки гужевого транспорта, и выступали с просьбами о привлечении дополнительной рабочей силы [4, л. 1, 2]. Строительство за счет привлеченных жителей села к трудовой повинности к концу второй пятилетки обнаружило свою слабую эффективность и невысокое качество дорог при больших расходах [6, л. 126]. Так, за 9 месяцев 1938 г. на строительство дорог в Ойротской автономной области было израсходовано около 154 тыс. руб., из них на доставку и содержание привлеченных к трудовому участию (дорожной повинности) – свыше 117 тыс.руб., или 76,3 % всех расходов [2, л. 83].

Из-за ограниченности материальных ресурсов, руко-

водители аймаков нередко обращались в Ойротский облисполком с просьбами строительства и ремонта дорог за счет областного бюджета [4, л. 2]. На содержание дороги и развитие ее инфраструктуры требовали серьезных дополнительных затрат [12, с. 36]. Облисполком, в свою очередь, обращался в Алтайский крайисполком и в центральные ведомства с просьбами о проведении качественного проектирования и технических изысканий [4, л. 126].

Однако, несмотря на ряд трудностей: невысокий уровень материально-технической базы дорожно-транс-

портной отрасли, и отсутствие кадров постоянных рабочих, в течение 1933-1941 гг. были достигнуты важные результаты: закончено строительство Чуйского тракта, проведена его реконструкция, возведены новые мосты, расширена сеть местных дорог областного и районного значения. Завершение строительства Чуйского тракта положило начало грузовому автосообщению в области. В результате время нахождения в дороге сократилось в 5 раз, а грузоподъемность увеличилась в 4,5 раза. Дорожно-транспортная сеть области сложилась в единую систему, которая послужила основой будущего дорожного развития Горного Алтая.

ЛИТЕРАТУРА

1. Государственный архив Республики Алтай (ГАРА). Ф. П-1 (Ойротский обком ВКП(б)). Оп. 1. Д. 853.
2. ГАРА. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 1046.
3. ГАРА. Ф. Р-33 (Ойротский облисполком). Оп. 1. Д. 954.
4. ГАРА. Ф. Р-33. Оп. 1. Д. 954.
5. ГАРА. Ф. Р-33. Оп. 1. Д. 1001.
6. ГАРА. Ф. Р-59 (Отдел планирования Ойротского облисполкома). Оп. 1. Д. 594.
7. Безнин М.А., Димони Т.М., Изюмова Л.В. Повинности российского крестьянства в 1930-1960-х годах. Вологда: Вологодский НКЦ ЦЭМИ РАН, 2001. 141 с.
8. Ойротия. Труды СОПС по изучению производительных сил Ойротской автономной области. М.-Л.: Изд.-во АН СССР, 1937. 477с.
9. Подрезов М.В. История Чуйского тракта. Автореф. дис. на соиск. уч. ст. канд. ист. наук. Томск, 2018. 20 с.
10. Политические репрессии в Горном Алтае (1922-1953 гг.): Коллективная монография / Редколл.: Н.В. Екеев (отв. ред.), М.С. Каташев, Г.Б. Эшматова; БНУ РА «НИИ алтаистики им. С.С. Суразакова». Горно-Алтайск: Литературно-издательский дом «Алтын Туу», 2017. 280 с.
11. Пустогачева Т.С. Социально- бытовые условия жизни заключенных строителей Чуйского тракта в 30-е гг. XX века // Вестник Томского государственного университета. История. 2010. № 4. С. 67–73.
12. Пустогачева Т.В. История строительства Чуйского тракта в 30-е гг. XX в. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 2(8): в 3-х ч. Ч. II. С. 167-169.
13. Пустогачева Т.С. Развитие и взаимовлияние путей сообщения и торговли в условиях хозяйственного и экономического освоения Горного Алтая в 1861-1941 гг. автореф. дис. на соиск. учен. степ. д. ист. н. Кемерово, 2012. 47 с.
14. Санжиев Г.Л. Переход народов Сибири к социализму, минуя капитализм. Новосибирск: Наука, 1980. 367с.
15. Табаев Д.И. Чуйский тракт. Горно-Алтайск: Горно-Алт. отд. Алт. книжн. изд.-ва, 1975. 78с.
16. Шипилов В.Н. Изыскатели / «Наука, культура, образование». 2002. №10. С.7-19 [Электронный ресурс] // Живые дороги России. Информационный портал /— Электрон. дан. URL: <http://www.liveroads.ru/index.php?id=text&show=54> (дата обращения: 12 октября 2020).

© Каташев Максим Степанович (kms_37@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»