

Пустогачева Татьяна Станиславовна

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУЙСКОГО ТРАКТА В 30-Е ГГ. XX В.

Работа посвящена истории строительства Чуйского тракта - дороги государственного значения. Рассмотрены этапы строительства дороги. Проанализировано значение ударничества в возведении тракта. Определена роль трудового участия населения в дорожном строительстве.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/2-2/40.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 2 (8): в 3-х ч. Ч. II. С. 167-170. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/2-2/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 902

Работа посвящена истории строительства Чуйского тракта - дороги государственного значения. Рассмотрены этапы строительства дороги. Проанализировано значение ударничества в возведении тракта. Определена роль трудового участия населения в дорожном строительстве.

Ключевые слова и фразы: Чуйский тракт; социалистическое соревнование; дорожная повинность.

Татьяна Станиславовна Пустогачева

Кафедра истории России

Горно-Алтайский государственный университет

hf@gasu.ru

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУЙСКОГО ТРАКТА В 30-Е ГГ. XX В. ©

Статья подготовлена при финансовой поддержке РГНФ, проект № 10-01-61104а/Т.

Интенсивные преобразования всех сфер экономики страны в 30-е гг. XX в. требовали усиления дорожного строительства. Проводимая в стране индустриализация с форсированным развитием отсталых национальных районов также оказывала влияние на увеличение сети путей сообщения. Не исключением в этом плане стала и Ойротская автономная область. Руководству области в сложных экономических условиях приходилось решать ряд проблем, связанных с дорожным строительством, и далеко небезуспешно. Именно в 30-е гг. XX в. удалось решить одну из самых важных и сложных задач того времени - завершить строительство Чуйского тракта.

В связи с возросшим значением дорожного хозяйства и созданием автотранспорта в 1931 г. Центральное управление дорожным транспортом (Цудортранс) было преобразовано в самостоятельное всесоюзное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совнаркомом СССР на правах объединённого наркомата. Данное ведомство занималось планированием и общим руководством строительством и содержанием шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта [1, с. 6].

Уже 22 марта 1931 г. Управление дорожного строительства (Удорстрой) было преобразовано в Государственный республиканский трест по строительству безрельсовых дорог РСФСР. 5 апреля 1931 г. вышло распоряжение Главного дорожно-транспортного управления (Главдортранса) РСФСР, согласно которому Бийская контора Дорожного строительства (Дорстроя) объединялась с конторой Удорстроя. В результате такого рода реорганизаций все строительные работы, производившиеся на Чуйском тракте, были переданы во вновь образованную структуру.

Начиная с 1933 г. Чуйский тракт находился в ведении Управления дороги Бийск-Кош-Агач Ойротской шоссейной дороги Управления народного Комиссариата Внутренних дел НКВД по Западно-Сибирскому краю.

Учитывая большое значение Чуйского тракта в общей системе народного хозяйства страны, для обеспечения бесперебойной работы тракта при экспортно-импортных перевозках правительство приняло специальное Постановление. Согласно Постановлению правительства, приказом по народному комиссариату внешней торговли СССР от 5 июня 1933 г. № 333 Чуйский тракт стал считаться военизированным (ЧВТ) [2].

В связи с военизацией тракта была реорганизована вся система управления дорогой. Вводились: производственно-технический, транспортно-эксплуатационный, планово-экономический, финансово-счётный отделы, административно-хозяйственный с комендатурой, отделы материального и рабочего снабжения. В целях усиления политико-массовой работы для организации «социалистического соревнования» на всём тракте (в том числе и среди заключённых) был создан политотдел Чуйского тракта, первым начальником которого был назначен А. И. Кокорин.

На Чуйском военизированном тракте было образовано три автомобильные роты. Бийская автобаза реорганизовывалась в первую автороту с делением на четыре взвода по четыре отделения в каждом. В отделениях имелось по пять машин. Ининская автобаза становилась второй авторотой с делением на пять взводов по четыре отделения. В каждом отделении также имелось по пять машин. Шестой взвод роты занимался обслуживанием хозяйственных перевозок. Чергинская гужевая база преобразовывалась в третью гужроту с делением на четыре взвода по три отделения в каждом. Каждое отделение состояло из тридцати повозок.

С 1939 г. Чуйский тракт находился в ведении Управления дороги Чуйского тракта Главного управления шоссейных дорог НКВД СССР.

В Ойротской автономной области к началу 30-х гг. XX в. протяжённость дорог составляла 2782 км. К 1936 г. добавился ещё 91 км дорог. Из них только 69 км находились под каменной одеждой. Кроме этого - 236 км профилированных и 16 км улучшенных грунтовых. 79% всей дорожной сети или 1872 км являлись дорогами естественного наката, а оставшиеся 170 км представляли собой вьючные тропы [3, с. 4]. Существенное увеличение дорожного покрытия региона произошло к 1940 г. Таким образом, на рубеже десятилетия общая протяжённость дорог в Ойротии составила 3413 км. Из них 1043 км являлись автомобильными дорогами [13, с. 147].

Большие пространства Ойротской автономной области, разнообразные естественные условия, сравнительно короткие сроки строительного сезона создавали большие трудности для дорожного строительства. Кроме всего прочего при строительстве дорог приходилось учитывать рельеф местности, климат, почвенные и гидрологические условия.

Чуйский тракт продолжал оставаться основной транспортной артерией в Ойротии в 1930-е годы. Кроме него в области имелись дороги республиканского, краевого, областного значения и значительная сеть более мелких дорог.

Все дороги Ойротии были увязаны с Чуйским трактом в единую транспортную сеть. От строительства именно этого пути зависела экономическая стабильность прилегающих к нему территорий и населённых пунктов, находившихся на достаточно далёком расстоянии от места его прохождения. Поэтому в строительстве и обустройстве дороги было заинтересовано население изучаемого нами региона. Тракт помимо важного внутриэкономического значения для Ойротии, играл важную роль в налаживании внешних экономических связей, так как имел выход к границе. В силу этого государство было заинтересовано в дальнейшей обустройстве дороги и её финансировании. Несмотря на то, что значительная часть дороги к 1930 г. была построена, всё же завершить начатое из-за нехватки средств не получалось. Нужны были значительные финансовые вливания со стороны государства. Чтобы определить необходимую сумму затрат на предстоящее строительство дороги было запланировано новое обследование пути.

Для этих целей начальник Доротдела и экономист Сибкрайдортранса организовали необходимое обследование дороги. Согласно итоговому акту, выяснилось, что дорога находилась в плохом состоянии. Участок дороги от границы Бийского округа до с. Туэжты был разрушен на 80-85%. Иными словами, проезд на автомобиле был невозможен, а для гужевого транспорта осуществим лишь на 50%.

Подтверждал заключение проверяющих и заведующий дорожным отделом Михалёв. Он сообщил, что одним из самых непроезжих и трудных участков тракта являлся Семинский перевал (Топучая-Туекта). В момент обследования (с 25 мая по 5 июня 1930 г.) данный район представлял собой «... нечто кошмарное - течет вода, колеи по ступицу колёс, грязь. Пара лошадей с трудом везёт легковой экипаж. Трудно идти пешком. На полотне родники и топкое болото, ноги пешехода увязают по колено. Вода идёт с вершины до низа и по горным канавам и по полотну. На самой вершине полотна лёд, болото, трасса занесена снегом» [11].

В первую очередь, предлагал Михалёв, необходимо соорудить водоотвод (нагорные, осушительные и боковые канавы). Кроме этого, по мнению заведующего, необходимо было в самые короткие сроки построить дорогу, как со стороны деревни Топучей, так и на вершине самого перевала. Указал Михалёв и на препятствия, с которыми могли столкнуться рабочие при прокладывании пути. Иначе говоря, климатологические и гидрологические условия, в совокупности со слабым грунтом, не давали возможности сделать полотно дороги пригодным для проезда без дополнительных затрат на его укрепление.

Таким образом, общая сумма затрат на приведение Семинского перевала в проезжее состояние для автомашин, не считая затрат на снегоборьбу и его содержание, определялось в 51 360 руб. [Там же].

В 1931 г. на реконструкцию и строительство дороги государственного значения было выделено 4574,02 тыс. руб. [12]. Однако все выделенные на эти цели средства распределялись по кварталам неравномерно. Наибольшая часть работ (как по заготовке материалов, так и по строительству) падала на первые три квартала, и, главным образом, на третий. Так, из общей суммы на него приходилось 2682,14 тыс. руб., или 58,64% [Там же]. Но запланированные на данный период работы не были выполнены, а потому они продолжились в последнем квартале.

Требования времени заставляли Главтранспорт обратить внимание не на отдельные участки дороги, а на весь путь. Уже в 1931 г. правительство приняло постановление, которое обязало Главтранспорт завершить строительство Чуйского тракта для бесперебойного проезда от Бийска до Монголии. В мае текущего года на строительстве дороги уже работало 270 рабочих, 70 подвод, 2 гусеничных трактора, 1 камнедробилка, 5 катков, 3 грузовых автомашины [5].

В ходе строительства ощущался острый недостаток техники. К примеру, в декабре работало всего три трактора и три автомашины. Из семи имеющихся камнедробилок работала только одна (причина этого - отсутствие квалифицированной рабочей силы). Из-за недостатка бензина на нефтескладах простаивал и компрессор. Многие дорожные механизмы часто и подолгу находились в капитальном и среднем ремонте, поскольку необходимые запасные части отсутствовали.

Несмотря на то, что в Ойротии ежегодно выделялись кредиты на дорожное строительство, дороговизна перебросок материалов, продовольствия, инструментов, рабочей силы, дорогостоящие скальные условия работ, съедали эти кредиты на 20-30% [8].

Одним из выходов в сложившейся ситуации многие видели привлечение населения к участию в дорожном строительстве, что было своего рода трудовой натуральной дорожной повинностью. Так, если в 1930 г. на дорожное строительство было заложено 400 000 руб. госкредитов, то трудовое участие населения вложило 10 000 руб. В 1931 г. вкладывалось денег государством - 100 000 руб. и 37 000 руб. трудового участия населения, в 1932 г. - 400 000 руб. и 200 000 руб. соответственно [9]. Иными словами, доля трудового участия населения в дорожном строительстве возросла с 2,5% в 1930 г. до 50% в 1932 г.

Но, несмотря на предпринятые меры - привлечение трудового участия населения, выделение государственных кредитов - полностью решить проблемы, имевшиеся в дорожном строительстве, не удалось. Требуемые временем темпы борьбы с бездорожьем в области достигнуты не были. В результате, из-за дороговизны подвозки сырья и вывоза обработанных продуктов, в первую очередь, страдала экономическая составляющая региона. Причина сложившейся ситуации - отсутствие благоустроенных дорог. Чтобы содержать дороги в надлежащем состоянии необходимо было проводить целенаправленную разъяснительную работу среди местного населения.

Возникшая необходимость строительства государственной дороги способствовала тому, что на Чуйском тракте, как и на всех крупных стройках страны, было организовано ударничество. Если к первому июля следующего года ударников на тракте было 86 человек, то 20 октября их стало уже 222 человек. Количество соревнующихся за это же время увеличилось с 293 до 645 человек [7]. В начале октября того же года состоялся первый слет ударников, а 2 ноября был выпущен первый номер газеты «Ударник Алтайдорострой», посвященный передовым работникам тракта.

Отличившимся строителям вручались премии, почетные грамоты, присваивалось звание почетного ударника, выдавался билет ударника. Так, в 1932 г. за работу по составлению годового отчета и аккуратную работу в бухгалтерии грамоту и билет ударника получил В. И. Уланов; за восстановление машин и перевыполнение норм выработки, и общественную работу - слесарь Д. Карабельников; за организацию ударной бригады на производстве и перевыполнение нормы выработки на 90% - рабочий-бурильщик П. Липунов [10].

В связи с рядом мер, проводимых в отношении финансирования дороги, организацией ударничества, увеличением доли трудового участия в строительстве Чуйского тракта, дорожное строительство в Ойротии приобрело особенно большой размах по сравнению с предыдущими годами. В результате только в 1933 г. были значительно улучшены участки тракта: Майма - Муны, Семинский перевал - Онгудай - Улита - Хабаровка. Значительно увеличились темпы дорожных работ и на других участках. В результате, к 1 октября 1933 г. годовой план дорожного строительства был выполнен на 106,1%.

Значительные скальные работы по расширению полотна дороги и выпрямлению трассы на опасных участках и поворотах в 1934 г. были произведены в горной части тракта, за селом Иня. Вновь большое значение при проведении строительных работ отводилось организации социалистических соревнований между коллективами. Количество соревнующихся в этот год составило 64,2% от общего числа работающих, ударничеством было охвачено 565 чел. или 33,8% [6].

Чуйский тракт на всем своем протяжении: Бийск - Майма - Усть-Сема - Черга - Онгудай - Иня - Кош-Агач - Ташанта - был сдан в эксплуатацию 1 января 1935 г. [14, с. 22]. Строительство Чуйского тракта обошлось государству в 19 млн. 654 тыс. руб. [4, с. 202]. В дальнейшем велись работы, в основном, по расширению и улучшению полотна дороги.

Таким образом, несмотря на объективные трудности, связанные с ходом дорожного строительства в Ойротии в 30-е гг. XX в., можно констатировать, что задачи, которые ставились перед Управлением дороги, в целом были выполнены. В их числе была решена самая главная - построен и сдан в эксплуатацию Чуйский тракт. Но, несмотря на достигнутое, содержание дороги в надлежащем состоянии, благоустройство пути требовали дополнительных финансовых затрат. В силу дефицита денежных средств государство нашло решение данной проблемы в организации социалистического соревнования, введении дорожной повинности среди населения, проживавшего вблизи дороги. От качества труда этих людей в значительной степени зависела экономическая составляющая Ойротии.

Список литературы

1. **Автомобильный транспорт к VII съезду Советов СССР.** М.: Гострансиздат, 1935. 71 с.
2. **Архивный отдел администрации г. Бийска.** Ф. Р-120. Оп. 1. Д. 7. Л. 55.
3. **Гурьевич Л. С.** Пути сообщения и транспортные проблемы Ойротии // Ойротия. М.-Л.: Издательство академии наук СССР, 1937.
4. **Демидов В. А.** К социализму, минуя капитализм: очерк социалистического строительства Горно-Алтайской автономной области. Новосибирск: Наука, 1970. 224 с.
5. **Звезда Алтая.** 1931. 16 мая.
6. **Комитет по делам архивов Республики Алтай.** Ф. 1. Оп. 1. Д. 185. Л. 87.
7. **Там же.** Д. 785. Л. 82.
8. **Там же.** Ф. 46. Оп. 1. Д. 35. Л. 8.
9. **Там же.** Л. 10.
10. **Там же.** Д. 44. Л. 345.
11. **Там же.** Ф. Р-59. Оп. 1. Д. 37. Л. 34.
12. **Там же.** Д. 174. Л. 1.
13. **Республика Алтай в цифрах:** юбилейный статистический сборник. Горно-Алтайск: Алтайстат, 2006. 194 с.
14. **Табеев Д. И.** Из истории строительства Чуйского тракта // Ученые записки. Барнаул, 1969. Вып. 8.

HISTORY OF CHUYSKY TRACT BUILDING IN THE 30S OF THE XXTH CENTURY**Tat'yana Stanislavovna Pustogacheva***Department of Russian History
Gorno-Altai State University
hf@gasu.ru*

The article is devoted to the history of Chuysky Tract (Chuya Highway) building - the road of the state importance. The stages of the road building are considered. The role of the drive for stepped-up work productivity in tract erection is analysed. The role of labour participation of population in road building is determined.

Key words and phrases: Chuysky Tract; socialist competition; road duty.

УДК 947(470.4) 1914/1918

В статье раскрывается отношение горожан Поволжья к введению ограничений на продажу и употребление алкоголя в Первую мировую войну. Выявлены спектр суждений обывателей о «сухом законе», эффективность мер по ограничению продажи и употребления спиртного. Определены социальные практики, присущие горожанам в связи с «сухим законом».

Ключевые слова и фразы: Первая мировая война; мировоззрение; городское население; Поволжье; «сухой закон».

Екатерина Юрьевна Семенова, к.и.н., доцент
*Кафедра социологии, политологии и истории отечества
Самарский государственный технический университет
dashka129k@yandex.ru*

ОБЫВАТЕЛЬ ПОВОЛЖСКОГО ГОРОДА В УСЛОВИЯХ ДЕЙСТВИЯ «СУХОГО ЗАКОНА» ПЕРИОДА ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ: НАСТРОЕНИЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПРАКТИКА[©]

Употребление спиртного и сегодня вызывает противоречивые суждения. В условиях Первой мировой войны внедрялся комплекс мер по ограничению производства, продажи, распития алкоголя, которые можно определить понятием «сухой закон». Они затронули широкие слои россиян, в том числе, и горожан Поволжья. Исследование вопроса позволит установить эффективность деятельности по борьбе с социальным пороком - злоупотреблением спиртным, выявить настроения и социальные практики, присущие обывателю в Первую мировую войну в связи с вводимыми запретами.

Борьба со злоупотреблением алкоголем не стала в годы войны новым явлением в российском законодательстве. Например, в высочайшем рескрипте на имя управляющего Министерством финансов от 30 января 1914 г. указывалось, что «благосостояние казны должно быть поставлено в зависимость... от производительного труда, не подрываемого нетрезвой жизнью», полиции предписывалось «принять всяческие меры к сокращению злоупотреблений спиртными напитками в народе», помогать должностным лицам и учреждениям «в их борьбе с пьянством» [10, д. 14024, л. 1]. Но кардинальных действий в ограничении производства, продажи, употребления алкоголя не осуществлялось, разрешалось открывать новые питейные заведения [29, д. 253, л. 1-25].

Вступление России в войну потребовало концентрации людского потенциала для достижения победы. Одной из мер стало ограничение возможности употреблять спиртное. На основе высочайшего указа, в июле-октябре 1914 г. губернаторами были изданы обязательные постановления о запрете продажи алкоголя, его отпуска лицам, не имеющим на это разрешения; распития крепких напитков и появления в состоянии алкогольного опьянения в открытых местах [12, д. 10301, л. 14; 16, д. 1132, л. 3, 5]. Срок действия постановлений в годы войны продлевался, вводились новые ограничения. По Ярославской губернии в августе 1915 г. было запрещено хранение денатурата лицам, не имеющим права его приобретать, в июле 1916 г. введен запрет на изготовление дома напитков на основе процесса брожения, предназначенных «для целей опьянения»; хранение, подвоз, продажу, передачу, приобретение таких напитков; их изготовление «путем тайной перегонки» и употребление [15, д. 985, л. 19, 42]. По Нижегородской губернии в ноябре 1916 г. запрещалось продавать, покупать, изготавливать, ввозить денатурированный спирт без разрешения губернатора или чиновников акцизного надзора по губернии [25, д. 2875, л. 9].