

Литягина Алла В., Литягина Анна В.
Бийский филиал им. В. М. Шукшина Алтайского государственного
педагогического университета

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЧУЙСКОГО ТРАКТА И ЗАБОТА О НЕМ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация. В статье ставится цель выявить особенности использования Чуйского тракта в годы Великой Отечественной войны, и какая была проведена деятельность по его содержанию в пригодном состоянии. Сделан вывод о загруженности тракта перевозками грузов на машинах, лошадях и верблюдах, о перегоне скота и коней из Монголии по Чуйскому пути, о содержании тракта в приемлемом состоянии силами Управления дороги и за счет трудовой повинности населения.

Ключевые слова: Чуйский тракт, Великая Отечественная война, перевозка грузов, перегон скота, Бийск.

Lityagina Alla JV., Lityagina Anna V.
Biysk branch of State Pedagogical University named after V.M. Shukshin

THE USE AND CARE OF THE CHUYSKY TRAKT IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract. The article aims to identify the features of the Chuysky Trakt's during the Great Patriotic War, and what activities were conducted on its maintenance in a suitable condition. The conclusion was drawn on the congestion of the road with freight transportation by cars, horses and camels, the cattle drive, the maintenance of the road in an acceptable state by the Road Administration and through the expense of the labour service.

Key words: The Chuysky trakt, the Great Patriotic War, freight transportation, cattle drive, Biysk.

Чуйский тракт – дорога федерального значения. Бесспорна красота этой дороги, очаровательные горные пейзажи, окружающие ее. Но также всегда имела и чрезвычайная важность Чуйского пути для России. Особенно значение Чуйского тракта усиливалось в кризисные для нашей страны годы, например, в период Великой Отечественной войны. Между тем, в историографии вопросам состояния дороги, ее использования в 1941–1945 гг., заботе о ней не уделялось достаточного внимания; были публикации в газетах, касающиеся этой тематики, затрагивались в отдельных исследованиях.

Цель нашей статьи – рассмотреть использование Чуйского тракта в 1941–1945 гг. и деятельность по содержанию этого пути в приемлемом состоянии.

Исследователи подходили к освещению вопроса о Чуйском тракте в военный период вкупе с другими аспектами. Наработки и выводы предыдущих авторов помогают понять общую ситуацию, связанную с дорогой в годы войны и в предвоенный период. Так, Т. С. Пустогачева отмечала об устремлениях местных властей строить и заботиться о дорогах в Горном Алтае, что являлось адекватной позицией по отношению к экономическому развитию региона. «От строительства именно этого пути зависела экономическая стабильность прилегающих к нему территорий и населенных пунктов, находящихся на достаточно далеком расстоянии от места его прохождения» [1, с. 35–36]. С 1933 г. тракт стал считаться военизированным (ЧВТ), в 1935 г. было завершено его строительство. Чуйский тракт на всем своем протяжении: Бийск – Майма – Усть-Сема – Черга – Онгудай – Иня – Кош-Агач – Ташанта был сдан в эксплуатацию 1 января 1935 г. [2, с. 22]. Строительство Чуйского тракта обошлось государству в 19 млн. 654 тыс. руб. [3, с. 169]. В дальнейшем велись работы, в основном, по расширению и улучшению полотна дороги.

Чуйский тракт имел протяженность 620 км. [4, л. 60–61]. В настоящее время установлено, что историческая часть дороги от Монголии до Бийска составляет 630 км. [5, с. 21]. Тракт соединяет две страны и обеспечивает их надежное сообщение. В военные годы продолжался обмен с Монголией; более того, дружественная страна увеличила поставки в СССР своей продукции, как на продажу, так и безвозмездно. Из Монгольской народной республики (далее МНР) в СССР перегоняли скот. Доставляли также грузы на верблюдах. И все это осуществлялось благодаря Чуйскому тракту.

В Бийске располагалось отделение Всесоюзной организации «Скотоимпорт». Именно Бийская контора занималась закупками скотосырья в Монголии. В 70 км. от границы располагался Кош-Агачский пункт. От Кош-Агача почти все 300 км. скот гнали по шоссейной дороге по трудным скалистым местам, включая перевал Чика-Таман (написание – как в источнике. А.Л.), вплоть до Семинского перевала. Этот отрезок пути для перегона был весьма сложный, скудный подножными кормами. После прохода Зайсанского пункта, находившегося у подножья Семинского перевала, «гурты сворачивают на вершине перевала в сторону от шоссейной дороги и идут до г. Бийска на расстояние 240 км. по трассе, которая в кормовом отношении обеспечена гораздо лучше» [4, л. 60–61].

В 1941 г. было пригнано по Чуйскому тракту только два гурта крупного и один гурт мелкого скота, в связи с распространением ящура. Это, тем не менее, составило свыше 21 тыс. голов крупного скота и свыше 195 тыс. мелкого скота [6, л. 138об.]. Перегон скота в 1942 г. осуществлялся в соответствии с предписаниями Всесоюзной конторы о сроках и количестве животных, подлежащих сдаче на Бийский мясокомбинат. Перегоняли 23 гуртов баранов (53 215 голов) и 5 гуртов коз (13 817 голов). Первые гурта вышли в конце июня и последние (козы) – во второй декаде сентября [4, л. 59]. Тяжело обстояло дело с перегоном в поздние сроки. Как следует из отчета, сентябрь – это уже поздно

и чревато дополнительными трудностями. Одна из проблем позднего перегона – отсутствие подножного корма для скота. После многочисленных перегонов тракт становится «выбитым» [4, л. 64].

Автомашин, грузовиков в войну остро не хватало, и из МНР на помощь приходили верблюжьи караваны. В 1942 г. мясо, масло и сало были погружены на 386 верблюдов. В феврале караван отправился в путь. Из отчета конторы «Скотоимпорта» следует, что из-за позднего выхода верблюдов, в середину зимы, почти половина груза была снята с животных по дороге и оставлена на тракте. Затем этот груз с Зайсанского пункта был отправлен гужевым обозом в Бийск. Помощь Монголии в транспортировке верблюдами была очень кстати, так как зимой было невозможно доставить груз гужевым путем (на санях или на колесах) от границы до Бийска без перевалки. Дело было в особенностях зимней дороги. От границы на протяжении 240 км. тракт бывает оголен от снега и на санях не проехать. А затем, от Онгудая до Бийска, тракт, наоборот, сильно заснежен и проезд возможен только на санях [4, л. 57].

Обстановка в Ойротии и Бийске, как и в целом в стране, была крайне напряженная. Так, освещая ситуацию в сельском хозяйстве в Горном Алтае в этот период, И.А. Кольцов отмечал: «За годы войны значительно упали производительные силы колхозов: число трудоспособных колхозников уменьшилось на 45 проц., в том числе мужчин — в 4,6 раза. Количество рабочих лошадей сократилось более чем наполовину, количество конных плугов, сеялок, сенокосилок, конных граблей, жаток-самосбросок, молотилок, повозок и других сократилось от 25 до 50 процентов. К концу войны в колхозах не осталось ни одной грузовой автомашины. ... сокращение рабочей силы, мобилизация в армию специалистов и техники, невыполнимые планы сдачи продовольствия государству и развития сельского хозяйства привели к упадку отрасли в начале 1943 года и не позволяли значительно улучшить ситуацию. Вместе с тем снижалась урожайность, уменьшались валовые сборы зерна» [7, с. 15].

Аналогичная ситуация складывалась и по обслуживанию Чуйского тракта. С войной проблемы усугублялись. В 1941 г. Управление Чуйским трактом было переведено из г. Бийска в пос. Иню. Это обосновывалось необходимостью приблизить руководство Управления к производственной деятельности дороги, усилить партийный контроль за работой, повысить производительность автопарка и снизить расходы на его содержание [5, с. 238]. В докладной о переводе Управления дорога характеризовалась следующим образом: «Чуйский тракт союзного значения является основной транспортной артерией, пересекающей всю область (Кош-Агачский, Онгудайский, Шебалинский аймаки и западную часть Ойрот-Турского) и связывающий Ойротию с железнодорожной станцией и водной пристанью (Бийск). Протяжение Чуйского тракта от г. Бийска до Цаган-Нур – 655 км., из них 547 км. по области. Перевозка импортных и экспортных грузов СССР – Монгольская народная республика, по Чуйскому тракту проводится автомобильным транспортом Управления Чуйского тракта. На территории

Ойротской области вдоль всего тракта, в населенных пунктах (Майма, Шебалино, Онгудай, Иня, Ербалык, Курай, Ташанта) – Управление Чуйского тракта имеет подсобные предприятия, авторемонтные мастерские, гаражи, заправочные станции, столовые, жилые дома, клубы и т.д.» [5, с. 238].

Документы свидетельствуют, что все работники системы Управления Чуйским трактом были участниками социалистического соревнования; ДЭУ дороги (дорожно-эксплуатационные участки) боролись за переходящее Красное Знамя» [5, с. 246]. Рабочие, служащие, инженерно-технические работники включились в сбор теплых вещей для бойцов Красной Армии. Всего в ноябре 1941 г. было собрано 927 предметов (полушубки, шапки, одеяла и т. п.), а также 1598 руб. денег [5, с. 245]. Всеми коллективами дороги было принято решение: ежемесячно отчислять однодневный заработок в фонд обороны страны. Кроме того, были собраны облигации, сданы индивидуально наличные деньги в этот фонд, отработано на воскресниках [5, с. 248]. Этим пожертвования не ограничивались; работники дороги принимали участие в благотворительных акциях края для приближения Победы [5, с. 249].

Из отчета Бийской конторы по закупкам скота в Монголии следует, что в отличие от предыдущих лет, когда помимо организации «Скотоимпорт» Чуйский тракт использовался местными районными конторами «Заготскот» и некоторыми животноводческими совхозами, в 1942 г. дорога «с большим напряжением» эксплуатировалась все лето и осень Военведом и многими другими организациями. Из Монголии пригоняли лошадей – тысячи голов [4, л. 61–62]. Работа была проделана в «особенно трудных условиях». Поздний перегон осуществлялся по выбитому тракту, так как «Военведом перегонялось вдвое больше лошадей, чем в прошлом году. Также перегонялось большое количество скота по линии «Заготскот» [8, л. 11об.]. В 1943 г. из Монголии на Бийск перегоняли 58 517 голов мелкого и 1551 голов крупного скота [8, л. 4]. Успешно в целом завершилась приемка мясных лошадей, план по их получению был даже перевыполнен на 156 %, принято 4685 лошадей [8, л. 9об.]. К осени 1944 г. контора приняла от Монголии 17,5 тыс. голов крупного скота и свыше 307 тыс. голов мелкого скота. План был перевыполнен. Лошадей приняли 5420 голов [9, л. 549].

Война тяжело сказалась на всем народном хозяйстве СССР и конечно отразилась на функционировании Чуйского тракта. Из отчета о деятельности политотдела Управления дороги Чуйского тракта ГУШОСДОР НКВД за 1941 г. следует, что из дорожного хозяйства тракта уже в июле было мобилизовано в ряды Красной Армии 220 человек из числа сотрудников, рабочих и служащих, передано фронту 44 машины, «т. е. весь ходовой автопарк дороги». В хозяйстве Управления осталось «на резине» всего 3 машины Яг-6. Также хозяйство дороги передало фронту несколько лошадей, брички, горючее, походные кухни и т.д. [5, с. 247].

30 октября 1942 г. появляется решение Исполкома Алтайского краевого Совета депутатов трудящихся «О содействии Чуйскому тракту «Совмонгтувторга» в перевозке экспортно-импортных грузов». В нем значилось: 1. Обязать Ойротский

облисполком, Бийский горсовет и Старо-Бардинский райисполком: а) обсудить на заседаниях доклад начальника Чуйского тракта «Сомонгтувтург» тов. Барнетова о подготовке к приему караванов и наметить практические мероприятия по оказанию помощи «Совмонгтувтург» в обеспечении успешного приема караванов. Разъяснить руководителям местных советских органов и колхозникам, проживающим на линии тракта, о политическом и военно-хозяйственном значении этих перевозок; б) учитывая, что караваны верблюдов будут сопровождать до 2-х тысяч человек монголов, впечатления которых от пребывания на нашей территории должны служить делу дальнейшего укрепления дружбы СССР и МНР, обязать местные советские органы организовать надлежащее культурное и бытовое обслуживание караванщиков в пути: показ кино, проведение бесед о текущем моменте, медицинскую и ветеринарную помощь, а также организовать охрану грузов и верблюдов от хищения, поддерживать дисциплину движения автомашин по тракту с тем, чтобы не пугать верблюдов; в) оказать содействие Чуйскому тракту «Совмонгтувтург» в комплектовании аппарата для обслуживания перегона верблюдов (начальника пунктов, уполномоченные по районам, переводчики, сторожа на пунктах, фуражиры). 2. Обязать управление Чуйского тракта ГУШОСДОР НКВД в опасных местах дороги, не имеющих обходных путей, своевременно делать подсыпку дороги песком во избежание гибели верблюдов от гололедицы» [5, с. 253].

В ноябре 1942 г. для обеспечения бесперебойного движения по Чуйскому тракту в Ойрот-Турском аймаке была введена трудовая повинность по борьбе со снежными заносами, по расчистке дороги от снега, пропуску ледохода через мосты Чуйского тракта на весь срок военного времени [5, с. 253–254]. Дорожная повинность была древнейшей для российских крестьян [10, с. 9], которая, как видим, сохранялась и в первой половине XX в. Согласно решению исполкома Ойрот-Турского аймачного Совета, привлечение граждан к трудовой повинности в военное время было допустимо на срок до 2-х месяцев с продолжительностью рабочего времени 8 часов и обязательных сверхурочных работ 3 часа. Все привлеченные к трудовой повинности должны были по первому требованию дорожной администрации Чуйского тракта явиться с лопатами [5, с. 254].

В 1942–1943 гг. из МНР в Бийск отправился великий караван 1200 верблюдов с вещами и продуктами для фронта. Он шел под руководством молодого человека Борондона Лувсана с осени 1942 г. и к февралю 1943 г. дошел до Бийска [11, с. 214]. Можно себе представить, каким тяжелым был этот путь. Сняв груз с верблюдов, караванщики приняли и ответные дары от русских (пшеницу, пшено, сахар, муку и ткани) и отправились в обратный путь, прибыв в г. Ховд 5 мая 1943 г. [11, с. 215].

Намив документах обнаружена помощь в содержании тракта организациями, активно его в этот период использующими (Заготскот, «Скотимпорт» и др.). А вот для восстановления Уймонского тракта Бийская контора «Скотоимпорт» 6 мая направила 50 человек рабочих для проведения расчистки тракта и ремонта помещений пунктов. Отремонтированы и частично восстановлены мелкие мосты

по речкам Юбея и Можы, а также проведен ремонт мостов через реки Большая и Малая Казанда. Всего отремонтировано и восстановлено до 20 мостов, где 50 человек были заняты в течение целого месяца (8, л. 4об. – 5).

Не случайно 15 мая 1942 г. начальник политотдела ГУШОСДОР НКВД СССР батальонный комиссар Мишин направил письмо секретарю Алтайского крайкома ВКП(б), начальнику политотдела Чуйского тракта Никитину. В нем, по сути, содержалась жалоба на отсутствие помощи дороге, дорожному Управлению со стороны многих организаций, использующих этот путь [5, с. 250].

Ситуация на тракте осложнялась тем, что технику и работников дороги запрашивали многие организации и местные власти. Так, в январе 1943 г. рабочих и трактора снегоочистителя ДАК 2с отозвали на работы в Кулунду [12, л. 7]. В результате участок Бийск – Усть-Иша остался без средств по снегоочистению.

В 1945 г. на Бийск перегнали крупного рогатого скота 17,5 тыс. голов, и мелкого скота 306,7 тыс. голов [13, л. 474].

О том, что великий монгольский караван Б. Лувсана прибыл в Бийск и доставил ценный груз, может, на наш взгляд, свидетельствовать такой документ: «Распоряжение № 59 Исполнительного комитета Бийского Городского Совета депутатов трудящихся от 4 февраля 1943 г. Ввиду отправки импортных товаров по государственному заданию обязать директора лесоторгового склада т. Жданова отпустить Совмонгтувтуру двадцать пять кбм. горбыля для устройства подтоварников за наличный расчет. Зам. пред. горисполкома Лисин» [14, л. 71].

Благодаря помощи Монголии и сотрудничеству с монгольским народом были загружены работой предприятия г. Бийска: мясокомбинат, швейная фабрика. Бийчане также могли приобретать продукты и изделия из монгольского сырья.

Впечатления о работе шоферов в военное время до нас донес известный краевед Ф. Гришаев. Вот что ему поведала бывший шофер бийской межрайбазы А. Е. Давыденко: «Шофёрами в автотранспортной конторе работали в основном женщины ... Было среди них немало опытных, со стажем. В первую голову, конечно, надо назвать Марусю Панкову. Её знали по всему Чуйскому тракту. Ещё в тридцатом году она первой из женщин стала работать на дальних рейсах, возила грузы в Монголию. Чуйский тракт тогда был – не приведи Бог! Теперь что? Жми всю дорогу на сорок-шестьдесят да природой любуйся. А тогда на одних бобах, на перевалах с ума сойти можно было: каменистая узенькая тропа, с одной стороны – стена, вверх глянешь – шапка сваливается, с другой – пропасть, внизу – Катунь клокочет. Сумасшедшие повороты, спуски, подъёмы. А какая грязь непролазная была, особенно перед Семинским перевалом, какие сугробы зимой наметало! Маруся по нему зимой и летом на своей «АМО» гоняла. Сколько раз замерзала в сугробах, и от волков в Курайской степи отбивалась, и на бобах над Катунью на одном колесе зависала...

Из опытных были ещё Юлия Крюкова, Маша Майбородова, остальные в войну пришли, молоденькие девчонки. ... За каждой из нас, опытной, был закреплен ещё и санитарный автобус. Когда приходил военно-санитарный поезд, мы развозили

раненых по госпиталям. Я теперь те годы вспоминаю и часто сама удивляюсь, как мы выдерживали!»

Из данного фрагмента рассказа мы можем почувствовать и понять, как было сложно женщинам-шоферам преодолевать дальние расстояния по Чуйскому тракту в годы войны. Ведь фактически каждая из них совершала подвиг. Так как во время войны тракт был в ужасном состоянии. Не все шофера возвращались живыми из рейсов.

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны Чуйский тракт активно использовался как для внутригосударственных, так и для международных перевозок. Автомобилей, тракторов в участках Управления Чуйским трактом катастрофически не хватало. Не хватало и работников, так как многие были мобилизованы на фронт. Однако важность дороги в военные годы возросла. Именно по этому пути фронт и тыл в значительной мере снабжались продуктами сельскохозяйственного производства. Последние поступали как из Ойротии, так и из Монголии. В соседнюю страну отправлялись сотрудники и рабочие Бийской конторы «Скотоимпорт», занимавшейся приемом крупного и мелкого скота и лошадей у аймачного населения западной Монголии. Скот и лошади перегонялись по тракту. Военное ведомство также занималось перегоном лошадей по этой дороге. «Заготскот» занимался доставкой скота по региону. Зачастую для перевозки грузов Монгольская народная республика предоставляла верблюдов. Нужды фронта и тыла требовали бесперебойного функционирования дороги в любое время года, в любую погоду и сезон. Однако для этого требовалось расчищать дорогу от нанесенного снега после бурана, ремонтировать мосты, укреплять снегоградительные постройки и т.п. В условиях острой нехватки рабочих рук была введена трудовая повинность для населения, живущего вдоль дороги. Оставшиеся после мобилизации коллективы дорожно-эксплуатационных участков дороги также самоотверженно трудились, участвуя в соцсоревновании и в благотворительных акциях военного времени.

Источники, литература

1. Пустогачева, Т. С. Развитие и взаимовлияние путей сообщения и торговли в условиях хозяйственного и экономического освоения Горного Алтая в 1861–1941 гг.: специальность «отечественная история» 07.00.02: автореферат диссертации на соискание степени доктора исторических наук / Т. С. Пустогачева; Кемеровский государственный университет. – Кемерово, 2012. – 46 с.
2. Табаев, Д. И. История строительства Чуйского тракта / Д. И. Табаев // Ученые записки / Горно-Алтайский научно-исследовательский институт истории, языка и литературы. – Вып. 8. – Барнаул, 1969. – С. 12–22.
3. Пустогачева, Т. С. История строительства Чуйского тракта в 30-е гг. XX в. // 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. – URL: <https://www.gramota.net/journal/history> (дата обращения: 26.05.2025).

4. Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф.Р-241. Оп. 1. Д. 8. Л. 60–61.
5. Чуйский тракт: от выючной тропы до дороги федерального значения. Сборник архивных документов. – Горно-Алтайск: АУРА «ЛИД «Алтын Туу», 2020. – 316 с.
6. Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф.Р-241. Оп. 1. Д. 7.
7. Кольцов, А. И. Сельскохозяйственное развитие Ойротской автономной области в годы Великой Отечественной войны / А. И. Кольцов // Сборник материалов республиканской научно-исторической конференции «Горный Алтай в годы Великой Отечественной войны». – Горно-Алтайск. – 2010. – С. 11–16.
8. Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф.Р-241. Оп. 1. Д. 9.
9. Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф.Р-241. Оп. 1. Д. 11.
10. Бензин, М. А., Димони, Т. М., Изюмова, Л. В. Повинности российского крестьянства в 1930–1960-х гг. / М. А. Бензин, Т. М. Димони, Л. В. Изюмова. – Вологда: Вологодский НКЦ ЦЭМИ РАН, 2001. 141 с. – URL: https://vk.com/wall-176345677_9942?ysclid=mb4vgh2mp8457985939 (дата обращения: 26.05.2025).
11. Мунхбат, Д. Верблюжий караван, доехавший из Западной Монголии до Бийска / Д. Мунхбат // Сохранение и изучение культурного наследия Алтайского края. – 2014. – Выпуск XX. – С. 212–216.
12. Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф.Р-230. Оп. 2. Д. 8.
13. Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф.Р-241. Оп. 1. Д. 12.
14. Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф.Р-144. Оп. 1. Д. 76.
15. Гришаев В. Ф. Бийчане рассказывают... – Барнаул: Изд-во АлтГУ, 2003. – 148 с.

© Алла В. Литягина, 2025

© Анна В. Литягина, 2025

УДК 93

Махадов А. К., Кельбеханова М. Р.

Колледж информационных технологий IT-HubCaspian,
ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет»

КЛАССОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ И АНТИФЕОДАЛЬНАЯ БОРЬБА КАРАБУЛАКОВ В XVIII В.

Аннотация. Авторы данной статьи ставят задачу проанализировать и интерпретировать доступный материал о классовых отношениях и антифеодальной борьбе среди карабулаков в XVIII в. Карабулаки (самоназвание – «орстхой», «арштхой», «эрхустойцы») представляли собой достаточно большую локальную группу вайнахов и проживали в центральных районах нынешних Чеченской Республики и Республики Ингушетия. Это ущелье реки Фортанги, нижнее и среднее течение реки Ассы, часть среднего течения реки Сунжи. До 60-х гг. XVIII в. карабулаки жили в основном в горах, а затем массово перешли в предгорья и на равнину.