

В 1965 г. Иркутским областным судом была отмечена работа Черемховского народного суда по борьбе с хищениями, растратами и недостачами государственной собственности. В частности, высказывалось мнение, что работа в данном направлении проводилась, но все равно имел место в суде рост дел этой категории. Следственные органы допускали волокиту при разрешении материалов по отдельным уголовным делам, не производя описи имущества. Мало было опубликовано статей в печати по борьбе с хищениями и растратами. Недостаточно привлекалась общественность.

Таким образом, работа правоохранительных органов на протяжении первой половины 1960-х гг. заключалась в усилении контроля и борьбе с растратами, хищениями, недостачами и другими экономическими преступлениями. С одной стороны, в рассматриваемый период, на данном этапе исследовательской работы, невозможно сделать полный анализ преступности по этой категории преступлений в связи с отсутствием количественных данных, которые показывают рост или снижение преступности. С другой стороны, можно с уверенностью сказать, что в законодательном плане по этому вопросу работа продвигалась. Были приняты постановления, которые правоохранительные органы Иркутской области должны были соблюдать и следовать букве закона.

*Т.С. ПУСТОГАЧЕВА*

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУЙСКОГО ТРАКТА В ГОРНОМ АЛТАЕ В НАЧАЛЕ 1930-х гг. XX в.**

Завершив гражданскую войну, Советская Россия приступила к восстановлению разрушенного хозяйства. Программа его подъема была определена решениями XIV и XV съездами партии. В связи с этим, «исключительно важное народно-хозяйственное значение приобрели индустриализация и кооперация сельского хозяйства» (*Комитет по делам архивов республики Алтай (КПДА РА) Ф. Р-59. Оп. 1. Д. 174. Л. 28*). Реализуя намеченную программу, Советское правительство стало уделять внимание строительству дорог государственного и местного значения.

Развернувшееся дорожное строительство в стране не обошло стороной и Горный Алтай. В данной статье мы рассмотрим некоторые аспекты строительства Чуйского тракта — главной транспортной артерии горного края.

В соответствии со стройфинпланом, в 1931 г. на реконструкцию и строительство дороги государственного значения было выделено 4 574,02 тыс. р. 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 2 682,14 тыс. р., или 58,64% (*Там же. Л. 1*). Но запланиро-

ванные на данный квартал работы не были выполнены, а потому они продолжались в последнем квартале. Таким образом, выполнение работ в декабре составило 641,6% вместо 104,95% по плану.

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 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. Одной из самых острых проблем было отсутствие квалифицированных специалистов. Эту нелегкую задачу строители пытались решать собственными силами: в декабре при двух машинодорожных отрядах были организованы курсы по повышению квалификации трактористов, машинистов. Но, несмотря на предпринимаемые меры, «кадровый голод» продолжал наблюдаться. Если по плану «стройке» требовалось 1 882 рабочих и служащих, то реально она имела только 1 567 чел. Кроме того, в соответствии с планом, ей требовалось 835 конных рабочих, фактически же было 131 или 15,7% от потребности (Там же. Л. 1а). И в этой нелегкой ситуации власти постоянно искали выход. Им приходилось заниматься вербовкой рабочих, которая проходила большей частью неудачно. И тому есть свое объяснение: во-первых, отсутствие транспортных средств для быстрой переброски завербованных на место работы; во-вторых, недостаточное финансирование (на оплату суточных, квартирных, выдачу пайков и т.д.). Так, если для рабочих требовалось 4 094 пайка, то в наличии имелось только 2 811. И, наконец, в-третьих, перевербовка рабочих-дорожников другими организациями.

Наиболее уязвимым местом стройки была низкая трудовая дисциплина: те, кто все же числился на рабочем месте, не всегда отличался порядочностью в выполнении своих должностных обязанностей. Так, только за декабрь 1932 г. имели место 1 174 невыхода на работу по неуважительным причинам и 362 по уважительным (Там же. Л. 2). Недостаток рабочей силы в сфере дорожного строительства, поставил президиум Ойротисполкома перед необходимостью, принять самые решительные меры. Повсеместно был введен план по проведению натуральной трудовой дорожной повинности. Выполняя его, Союзгинский сельский совет «привлек» к трудовому участию в строительстве Чуйского тракта 55 чел. Каждый из них должен был отработать на строительстве 6 дней и получить за работу 18 р. (Манжерокский сельский совет отправил на работу 98 чел., Чергинский — 199, Онгудайский — 331 и т.д.). Всего же к трудовому участию в строительстве Чуйского тракта было привлечено 2 881 чел. (Там же. Л. 97).

Для полного обеспечения строительства дороги рабочей силой и в целях выполнения намеченной программы в полном объеме, строительное управление облисполкома заключило договор с Сиблагом ОГПУ, по которому Сиблаг обязывался обеспечивать строительство Чуйского трак-

та рабочей силой в количестве — 300 чел., включая службу и охрану. В случае необходимости, Управление строительства оставляло за собой право на дополнительную заявку рабочей силы в размере 1 000 чел. Согласно договору, уже к 1 мая 1933 г. на работу должны были прибыть 1 000 чел., а к 25 мая — 500 чел. Две «поставки» планировались в июне: к 1 июня — 1 000 чел. и к 15 июня — еще 500 чел. Прибытие рабочих по (договору с Сиблагом) обязывало управление обеспечить их оборудованными жилищно-бытовых помещениями, а также приобрести жилые дома для размещения охраны и т.д.

В 1933 г. руководство работами на государственной дороге осуществлял Н.В. Вишнеvский, его правой рукой был Начальник 7-го отделения «Сиблага» Волков. Относительно работы заключенных на строительстве Чуйского тракта он высказывал следующее: «ОГПУ, проводя на практике исправительно-трудовую политику партии системой исправительно-трудовых лагерей, участвует в создании таких материальных ценностей как Беломоро-Балтийский канал, Байкало-Амурская железная дорога, Свирстрой, канал Москва-Волга, канал Волга-Дон, Чуйский тракт и другие. Противоположно медленному умиранию заключенных в тюрьмах буржуазных стран или их хищнической, капиталистической эксплуатации, в СССР труд лишенных свободы является основным методом исправления в минимальный срок любого правонарушителя до возврата его обратно в общество в качестве сознательного труженика социалистического великого отечества. Мы перенесем образцы четкой чекистской работы на Беломорстрое на наш Чуйский тракт» (*Грехова, Е. Чуйский тракт до Монгольской границы. Бийск, 2006. С. 28*).

С осени 1932 г. главной рабочей силой на дороге Государственного значения стали заключенные 7-го отделения Сибирских лагерей, основная масса которых состояла из бывших крестьян, которым по воле случая пришлось стать дорожными рабочими. Вдоль всего тракта на расстоянии 15–20 км друг от друга строили «командировки», рассчитанные на 300–400 заключенных, концентрационные лагеря.

О тяжелом труде людей, находящихся по другую сторону закона, но работавших на благо Родины, можно судить по материалам, сохранившимся в архивах, а также по воспоминаниям очевидцев. Так, один из современников того времени шофер Б.А. Ялунин вспоминал о том времени следующее: «Семинский перевал мы проезжали сначала через седловину, что вела вправо от Топучей, а в 1933 г. «сиблаговцы» стали делать прямую дорогу. Лагерь тогда по тракту много было, а во всех местах работы эзков делали объезды по 6–8 км. На Коркучах они долго стояли, и мы всегда, проезжая на паром, видели, как лагерники висели по отвесным скалам над Катунью. Работали вручную: кайло, лопата и тачка. Бурили отверстия в скалах, взрывали. Тяжело они работали, и хоронили их в общую яму тут же, возле «командировки», на поляне...» (*Шипилов, В. Века и версты // Алтай. 2007. № 6. С. 42*).

Старики говорили, что на каждый километр Чуйского тракта приходилось по 12–15 могил. Всех кто умирал на строительстве дороги, сваливали друг на друга в близ лежащие карьеры. Чтобы воспользоваться пайком умершего, его зачастую закапывали незаметно для начальства прямо в дорожное полотно.

Работа на тракте шла более чем, ударными темпами. И тому была причина. В июне 1933 г. для организации «социалистического соревнования» на всем тракте (в том числе и среди заключенных) был создан политотдел Чуйского тракта, первым начальником которого был назначен А.И. Кокорин. Политуправление тракта обязалось к открытию VII партийного съезда не только выполнить годовую строительную программу, но и произвести все подготовительные работы к следующему дорожному сезону. В обязанности заключенных входило не только строительство дороги. С наступлением зимы их бросали на борьбу со снежными заносами.

Новый 1933 г. принес с собой не только увеличение численности рабочих, но, и численный рост машинной техники. Теперь у дорожников имелось: автомобилей Форд А — 3 шт., Форд АА — 20, АМО-3 — 26, АМО f-15 — 1, Я-5 и Я-6 — 7 (КПДА РА Ф. Р-59. Оп. 1. Д. 160. Л. 25).

Следует заметить, что, несмотря на увеличение их количества, качество машин оставляло желать много лучшего. Так, Форды АА, Я-5, Я-6 имели большой износ. Многие машины побывали в авариях. Именно эти причины, а также отсутствие горючего и стали главными причинами низкого коэффициента использования автопарка и невыполнения плана по тонно-километрам перевозок.

Исходя из вышеизложенного, можно заключить, что, не смотря на многие негативы, в начале 30-х гг. XX в. наметился новый подход в исследовании и реконструкции Чуйского тракта. Все изменения происходили благодаря введению в действие единой государственной политики, направленной на улучшение дорожного строительства в стране.

**Р.Е. РОМАНОВ**

## **ПРОМЫШЛЕННЫЙ БУМ В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1941–1945 гг. : СПЕЦИФИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ И МЕХАНИЗМЫ**

Период Великой Отечественной войны является одним важнейших этапов промышленного освоения Западной Сибири в первой половине XX в. Он стал логическим продолжением первых трех пятилеток (1928–июнь 1941 г.), в ходе которых в регионе было построено 725 заводов и фабрик (Акулов М.Р. *Промышленное развитие Сибири в годы Великой Отечественной войны. Ставрополь, Ставропольский гос. пед. университет, 1967. С. 174*). В это время в крае была развернута вторая по производительности в СССР угольно-металлургическая база, созданы крупные предприятия