

мии ВЦСПС и Наркомата промстройматериалов. В мае 1945 г. коллектив фабрики одобрил инициативу горняков Мамского рудоуправления и взял обязательства выполнить годовой производственный план «К 100-летию Сталинской конституции» 5 декабря. За 1941–1945 гг. численность работающих на фабрике выросла до 1 020 человек, объем валовой продукции увеличился в 4 раза и в 1945 г. составил 2872 тыс. р. (*Архивный отдел администрации муниципального района муниципального образования «Нижнеудинский район». Нижнеудинск. Ф.Р-41, оп.1, д.412А, л.14, 20*).

В июле 1945г. обкомом ВКП(б) констатирует что в годы войны промышленные предприятия области справились с выполнением производственной программы, отмечая при этом значительное перевыполнение плана всеми предприятиями слюдяной промышленности. Большая группа работников слюдяной промышленности была представлена к правительственным наградам, в их числе главный инженер Нижнеудинской слюдяной фабрики В.В. Листов, начальник цеха М.П. Бичевина, шпальщицы Т.Ф. Максимова и П.И. Джефар, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» награждено 294 человека (*Там же, ф.20, оп.1, д.18, л.2*).

Таким образом, созданная в начале 1930-х гг. Нижнеудинская слюдяная фабрика стала одним из ведущих предприятий слюдяной промышленности, что позволило тресту «Союзслюда» в годы Великой Отечественной войны бесперебойно обеспечивать оборонную промышленность стратегическим сырьем — слюдой и изделиями из нее.

Т.С. ПУСТОГАЧЕВА

ВЛИЯНИЕ ЧУЙСКОГО ТРАКТА НА ЖИЗНЬ НАСЕЛЕНИЯ ГОРНОГО АЛТАЯ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX в. *

Развитие сети автомобильных дорог является показателем экономического развития региона. Создание широко разветвленной сети автодорог имеет первостепенное значение для развития государства, так как от дорожных условий в значительной степени зависят стоимость перевозки грузов и производительность дороги. В России с ее огромной территорией именно транспорт объединяет в единый комплекс все отрасли экономики и обеспечивает нормальную жизнедеятельность государства.

В начале XX в. транспортная система Сибири (сложившаяся в предшествующий исторический период) не позволяла справиться с масштабами освоения имевшегося там потенциала.

* Работа выполнена в рамках единого государственного заказа (ЕЗН 1.4.10).

Особенности заселения территории Горного Алтая, прилегающей к Чуйскому и другим трактам, нашли свое отражение в тенденциях влияния тракта на жизнь населения. Так, местное население для содержания дорожного полотна в состоянии пригодном для проезда, отбывало трудовую повинность. В основу принципа ее распределения в Бийском уезде с 1913 г. были приняты размеры и степень плодородия земли, а не число работников. Для равномерного распределения натуральных повинностей Бийский уезд был распределен на четыре части. В волостях с малопродуктивной землей крестьянам были установлены небольшие льготы по отбыванию повинности. В хозяйствах переселенцев, где только закончилось землеустройство, и у кочевых инородцев каждые пять наличных десятин учитывались за одну десятину освоенной земли.

Чуйский тракт, являясь одним из видов транспортной системы, на всех этапах своего развития в той или иной степени оказывал влияние на материальную и духовную деятельность, систему ценностей, поведение, интересы местного населения. Все участки дороги были распределены между селами и закреплены за ними, т.е. жители каждого села обязывались следить за своим участком дороги и содержать его в проезжем состоянии. Для выполнения дорожной повинности были установлены дневные нормы ее выработки (уроки) на одного работника.

Вопросы содержания и строительства Чуйского тракта не раз становились предметом обсуждения и спора между отдельными представителями руководства Ойротской области.

С целью уточнения трассы Чуйского тракта, отыскания лучшего его варианта на отдельных участках, а также для определения материальных затрат в различные годы были произведены дополнительные изыскания дороги. При этом учитывались предложения, выдвинутые в свое время экспедицией В.Я. Шишкова.

После обследования двух направлений Чуйского тракта, комиссия определила, что Катунское направление, при возможности сделать его главной дорожной магистралью, дало бы значительное преимущество и экономическую выгоду Ойротской области (*Комитет по делам архивов Республики Алтай (КПДА РА), ф.Р-59, оп.1, д.37, л.161*).

В отношении профиля дороги преимущество оставалось на стороне Катунского варианта. На существовавшем тракте были два перевала Комаринский и Семинский. Новый вариант дороги предполагал один вариант перевала, который был ниже Семинского на 62 метра (*Государственный архив Новосибирской области (ГАО), ф.П-2, оп.2, д.251, л.76*).

Проблема перехода тракта с одного направления на другое является лишь малой частью задач, с которыми сталкивалось руководство дороги. Но и этот вопрос требовал немало затрат, как физических, так и финансовых. Несмотря на это, в исследуемый период определялись основные направления деятельности, выявлялись приоритеты с одной

целью — сделать Горный Алтай регионом с развитой сетью дорожного сообщения, как внутри страны, так и за ее пределами.

Нередко прокладка новых участков дороги ущемляла интересы крестьян, проживавших на территории ее прохождения. В 1929 г. была проложена дорога по крестьянским угодьям на территориях Бийского округа и Ойротской области. Это, естественно, вызвало недоразумение своего рода между владельцами угодий и Доротделом, что приводило к конфликту между сторонами. Чтобы его избежать, техника-строителям приходилось дожидаться уборки урожая, и только тогда продолжать работу. Поскольку существовал плановый подход в дорожном строительстве, то такой выход из сложившейся ситуации был не приемлем.

Чтобы избежать аналогичных ситуаций в будущем руководство Доротдела стало предупреждать население о будущем строительстве дороги, а именно о месте и времени начала строительных работ. Но, несмотря на такие превентивные меры избегать жалоб крестьян не всегда удавалось. Если проблемы такого рода удавалось решать, то вопрос о порче посевов многолетних культур вставал более остро. Владельцы таких полос, подавали иски в суд для взыскания с дорожного отдела причиненных убытков.

По одному из таких исков на суде 1-го участка Ойротской области принял решение, по которому Доротдел должен был уплатить владельцу полосы клевера не только компенсацию за семена и запашку, но и за предстоящий урожай (*КПДА РА, ф.46, оп.1, д.6, л.9*).

Во всех сферах общественной жизни населения, связанных с трактом, происходили процессы развития экономических и социальных отношений, изменения в укладе жизни людей. Под влиянием транзитных перевозок чая, шкур сурка и других товаров по нему, в хозяйстве населения, проживающего на прилегающих территориях, все большее значение приобрел извозный промысел.

Перевозками на тракте занимались вначале крестьяне Смоленского, Алтайского, Черги, Шебалина и других сел. В последующие годы к этому «промыслу» подключились крестьяне Онгудая, Хабаровки, Чибита, Кош-Агача и других сел, которые прилегали к дороге. Все необходимые предметы экипировки лошадей возчики должны были иметь свои, либо их им предоставляла заинтересованная сторона по перевозке товаров.

Вольный ямщик имел одну лошадь, а остальные арендовал на различных условиях — у зажиточных крестьян. Самые беднейшие слои населения самостоятельным извозом, естественно, заниматься не могли, а потому и нанимались либо в артели ямщиков, либо в бригады вольных извозчиков.

Отвлечение на извоз значительной массы работников и лошадей, создавало для властей определенные трудности, связанные с исполнением ими всего комплекса «государственно-управленческих функций».

Эти обстоятельства и заставили их ввести ямскую повинность, в соответствии с которой жители края обязаны были своевременно и бесплатно доставлять к месту службы государственных чиновников, врачей, священнослужителей, местных администраторов и др.

Тракт являлся жизненно важной артерией для населения, проживавшего вдоль его прохождения. Он давал жизнь не только извозу, но и промыслам, обслуживавшим его (кожевенный, шорный и т.д.)

Развитие сети путей сообщения способствовало изменению социальных возможностей населения. Под влиянием Чуйского тракта происходило формирование дорожной культуры населения, в том числе таких ее составляющих как способы и средства передвижения, стиль одежды.

Отметим, что Чуйский тракт способствовал развитию общероссийской и региональной экономики. Экономические выгоды вызывали изменения условий жизни населения. На прилегающих к тракту территориях по мере его становления формировались зоны активной хозяйственной деятельности, так как увеличивался спрос на комплекс товаров и услуг, сформированный его строительством.

Расширявшийся с каждым годом ассортимент ввозимых и вывозимых товаров по Чуйскому тракту, способствовал росту покупательского спроса в стране и за рубежом. Благодаря этому, в домах местных жителей появились новые вещи: стеклянная посуда, различные стеклянные украшения, которые до этого были большой редкостью.

Нередко, успехи в развитие торговых отношений напрямую зависели от достижений в области народного хозяйства. Стимулирование и улучшение работы промышленных предприятий, повышение производительности труда населения способствовали повышению спроса на продукцию сельского хозяйства.

Увеличение числа занятых рабочих в области промышленности, повышение заработной платы благоприятным образом сказались на повышении спроса городского населения на продукты сельского хозяйства, что в значительной степени способствовало росту цен на них и увеличивало покупательную способность сельского населения. В этих условиях правительство проводило правильную политику в области регулирования цен на промышленные и сельскохозяйственные товары. Улучшилось обслуживание потребителей кооперативами, которые к концу 1920-х гг. настолько окрепли, что стали главной силой в розничной торговле. Кооперация способствовала заготовке сельскохозяйственных продуктов для промышленных предприятий.

Хотя состояние транспортной системы региона оставляло желать лучшего, но нельзя не отметить, что работы по ее улучшению не прекращались. Благодаря этому в Ойротию завозился новый ассортимент товаров: мебель, персики, Ташкентский арбуз, дыни, яблоки, виноград, абрикосы (*Там же, д.2, л.117*). При этом учитывались и потребности ко-

ренных жителей в определенном ассортименте товаров: чай, табак, пшено, кочевая посуда и т.д. (*Там же, д.706, л.98 (об.)*).

Принимая во внимание тот факт, что большая часть алтайского населения проживала в наиболее удаленных от центра районах. К числу таковых относились два пограничных национальных района, где проживало 80% коренного населения — Кош-Агачский, Улаганский, и два смешанных района — Коксинский и Усть-Канский. Эти районы располагались на расстоянии 600 км от железной дороги, 400–500 км от Облпотребсоюза, что, безусловно, затрудняло переброску товаров в эти аймаки. При недостаточном снабжении Облпотребсоюза резиной и бензином, доставка товаров в вышеуказанные районы становилась еще более затруднительной.

Вследствие этого отдельные аймаки и сельпо испытывали частые перебои товаров первой необходимости (хлеб, соль, керосин и прочее), которые полностью завозились из Бийска, а это в свою очередь негативно отражалось на настроении населения области.

В связи с этим возобновились и стали активно развиваться торговые связи между Советским Союзом и Монгольской Народной Республикой. Основными товарами, как и раньше, были: чай, выделанная кожа, металлические изделия, ткани, маральи панты.

Год от года создавались благоприятные условия для работников тракта не только в области их непосредственной деятельности, но и в обеспечении качественного уровня их жизни. Управление Чуйским трактом располагало жилой площадью, на которой проживало 94 семьи рабочих и служащих, что составляло 11% от всех нуждавшихся (*Там же, д.954, л.19*). Жилищная нужда усугублялась еще и крайней не благоустроенностью квартир, которые в большинстве своем были либо сырые, либо полуподвальные.

Для улучшения культурно-бытовых условий рабочих и служащих тракта силами общественности был организован стадион, карусели. За счет средств профсоюза был создан пионерский лагерь. В связи с окончанием строительства клуба в п. Иня значительно оживилась массовая и кружковая работа. Проводились концертные выступления, организовывались фотолюбительские кружки.

Строительство новых дорог (особенно, если говорить о Турачакском направлении) позволяло активизировать лесозаготовительную деятельность региона. Налаживались культурные связи с прилегающими к Горному Алтаю районами: Кемеровской областью, Алтайским краем и др.

Таким образом, подводя итог вышеизложенному, можно говорить о том, что одним из определяющих фактов в развитии экономики области явилось активное строительство транспортной инфраструктуры. Прежде всего, быстрыми темпами налаживалась как внутренняя, так и внешняя торговля. Строительство периферийных дорог между небольшими насе-

ленными пунктами дало возможность не только ввозить товары повседневного спроса, но и активизировать просветительскую деятельность посредством передвижных библиотек.

Внедрение в хозяйственную деятельность автотранспорта способствовало увеличению производительности труда в сельском хозяйстве. Возможность подвоза сырья и вывоза готовой продукции, позволили развиваться и промышленным предприятиям, хотя в Горном Алтае их было не так уж и много.

Вместе с тем, в процессе строительства дорог, руководство региона сталкивалось с различного рода препятствиями, не позволявшими в полном объеме реализовать задуманное. Прежде всего, речь идет о недофинансировании и нехватке рабочей силы. Если первую причину устранить было практически невозможно, то со второй справлялись по средствам привлечения сельского населения в процесс строительства и реконструкции дорог, как государственного, так и местного значения.

Выполняя свою производственную функцию, Чуйский тракт создавал условия для получения доходов, как государства, так и населения, чья деятельность напрямую зависела от его развития.

С.А. СОЛДАТОВ

СТРУКТУРА, СОСТАВ И ФОРМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВЕТОВ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ ПОСЛЕ ПРИНЯТИЯ КОНСТИТУЦИИ СССР (1977–1985 гг.)

Конституция СССР 1977 г. закрепила полномочия Советов на основе реализации в советской системе управления государством формулы «власти народа». Столь объемная формула предполагала широкие полномочия и статус Советов. Принятая Конституция определяла СССР как «социалистическое общенародное государство», в котором «вся власть принадлежит народу», осуществляющему ее через «Советы народных депутатов, составляющие политическую основу СССР».

Принципиальное значение в системе власти было отведено 2-ой статье Конституции 1977 г. «Все другие государственные органы подконтрольны и подотчетны Советам народных депутатов» (*Конституция СССР. М., 1978. С. 34*).

Конституция 1977 г. расширяла и конкретизировала полномочия Советов. основополагающим принципом деятельности Советов стала система всеобъемлющей вертикали власти. Согласно ст. 89 Конституции Советы народных депутатов — Верховный Совет СССР, Верховные Советы союзных республик, Верховные Советы автономных республик, краевые, областные Советы, Советы народных депутатов автономных