

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 из 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

машиностроения, оборонной, химической, лесной, легкой и пищевой промышленности, стройматериалов. Форсированная индустриализация способствовала динамичному росту крупных городов, расположенных в зоне Транссибирской железнодорожной магистрали, которые служили крупными индустриальными центрами западносибирского региона. К их числу относились Омск, Новосибирск, Томск, Кемерово, Сталинск (Новокузнецк), Прокопьевск и ряд других городских поселений, в которых происходило дальнейшее развертывание отраслей промышленного производства.

Начавшаяся война существенным образом изменила условия и механизмы индустриального развития Западной Сибири. Необходимость налаживания бесперебойного снабжения Красной Армии вооружением и боеприпасами требовала создания массового оборонного производства. Решение этой задачи осложнялось тем, что летом 1941 г. западные и центральные регионы СССР, где была сосредоточена основная доля промышленного потенциала страны, оказались под угрозой немецкой оккупации. В связи с этим государство с помощью командно-административных рычагов осуществило мероприятия, способствовавшие изменению территориальной структуры народного хозяйства в пользу восточных районов Советского Союза. 16 августа 1941 г. ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР утвердили «Военно-хозяйственный план на IV квартал 1941 г. и на 1942 г. по районам Поволжья, Западной Сибири, Казахстана и Средней Азии». По плану предполагалось эвакуировать заводы из прифронтовой полосы в глубокий тыл, перевести гражданские предприятия на выпуск военной продукции.

Эвакуация предприятий на восток страны проводилась в два этапа: во втором полугодии 1941 и в мае-октябре 1942 г. Всего в начальный период войны в Омскую область прибыло 100 заводов, Новосибирскую область — 170, Алтайский край — более 100 (*Докучаев Г.А. Сибирский тыл в годы Великой Отечественной войны. М.: Наука, Сиб. отд-ние, 1968. С. 66*). Примерно треть всего количества эвакуированных предприятий относилось к отраслям оборонной промышленности. Основная масса их оборудования, перевозимого в железнодорожных эшелонах, поступила в Омск, Тюмень, Новосибирск, Томск, Кемерово, Барнаул и другие города западносибирского тыла. К концу 1942 г. на базе эвакуированных производственных мощностей в регионе произошло значительное расширение действующих и введение в строй десятков новых заводов. В 1943—первом полугодии 1945 гг. объемы промышленного строительства сократились, что было связано с прекращением эвакуации предприятий.

Эвакуационные мероприятия, способствовавшие размещению сотен производственных объектов в глубоком тылу, стали основным фактором еще более мощного по сравнению с довоенными пятилетками скачка в развитии производительных сил Западной Сибири. К началу 1943 г. в крае было введено в эксплуатацию около 50 оборонных заводов, относившихся к Наркоматам авиационной, танковой промышленности, воо-

ружения, боеприпасов, военного судостроения, электропромышленности (Шуранов Н.П. *Создание оборонной промышленности Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны*. Кемерово: Кузбасс, 2004. С. 192–194). Примерно половина из них была сосредоточена в Новосибирске, ставшего одним из крупнейших центров выпуска продукции для фронта. В составе авиационной промышленности города действовали заводы № 153 (им. В.П. Чкалова), № 296, № 9, 51. В распоряжении Наркомата вооружения (НКВ) оказались заводы № 69 им. Ленина (приборостроительный), 350, 188 (завод низковольтной аппаратуры). Производство боеприпасов первоначально было развернуто на комбинате № 179 («Сибсельмаш»), заводах № 4, 386 («Искра»), 635, 564 («Точмаш»). После разукрупнения комбината №179 возникли заводы № 65 им. Сталина, 325, 556 («Сибтекстильмаш»), 677 («Луч»). Заводы №208 (им. Коминтерна), 590 («Электросигнал»), 617 (электровакуумный), 644 («Электроагрегат») относились к электропромышленности.

Помимо развития военной индустрии, в городах западносибирского тыла появились новые предприятия гражданских отраслей. Например, в Новосибирске возникли 2 машиностроительных, 3 металлургических завода, 2 завода химической промышленности, также выполнявших оборонные заказы. В Кузбассе на базе эвакуированного оборудования был вновь создан станкостроительный завод «Красный Тигель», завод металлоконструкций, ферросплавов, алюминиевый, химические заводы «Карболит», № 11, 510, 530. В Томске возник подшипниковый завод, завод режущих инструментов «Фрезер».

Введение в строй целого ряда крупных предприятий в районах западносибирского региона создало условия для интенсивного роста промышленного производства, обеспеченного динамичным развитием его оборонных отраслей. Предприятия наркомата авиационной промышленности выпускали боевые самолеты, наркомата вооружения — оптические приборы, винтовочные патроны, стрелковое оружие, наркомата боеприпасов — артиллерийские снаряды, противотанковые мины, авиационные бомбы, наркомата электропромышленности — радиостанции различного назначения, приемно-усилительные лампы, зенитные прожекторные станции, электромоторы для танков и кораблей, измерительные приборы для военной техники. С 1941 по 1944 г. выпуск товарной продукции промышленности Новосибирска вырос с 762,4 до 4 449,4 млн р., в частности в военной отрасли — 263,8 до 3 394,9 млн р. Ее удельный вес в общем объеме промышленного производства города вырос с 34,6 до 76,3% (Савицкий И.М. *Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны (1941–1945)*. Сб. документов. Новосибирск: Институт истории СО РАН, 2005. С. 797). В целом возрастание удельного веса и доминирование оборонной индустрии в отраслевой структуре промышленности являлось типичной характеристикой экономического развития городов западносибирского тыла.

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны специфическим условием интенсивного индустриального развития западносибирского региона служил механический сдвиг производительных сил из европейской части СССР в восточные районы страны. Его осуществление стало возможным в процессе широкомасштабной эвакуации предприятий, способствовавшей значительному укреплению промышленного потенциала сибирского тыла. Важнейшей составляющей этого потенциала являлось массовое производство оборонной продукции. В связи с этим динамичный рост выпуска вооружения и боеприпасов для действующей армии являлся основным механизмом развития тяжелой индустрии Западной Сибири, обеспечившим быстрый подъем военной экономики края.

В.М. РЫНКОВ

МЕЖДУ ПОЛИТИКОЙ И ЭКОНОМИКОЙ: ИРКУТСКИЙ КООПЕРАТИВНЫЙ ЦЕНТР В 1918–НАЧАЛЕ 1920-х гг.*

В последние годы история кооперации активно изучается не только в общероссийском, но и в региональном масштабе. Но, несмотря на наличие специальных исследований по истории кооперативного движения в Восточной Сибири, информация о деятельности Иркутского отдела Всероссийских кооперативных съездов до сих пор не вводилась в научный оборот.

В годы Первой мировой войны кооперация стала высказывать явную тенденцию к централизации. В октябре 1916 г. возник Иркутский губернский союз потребительских обществ (Ирсоюз). С его созданием все самостоятельные районные союзы были заменены конторами Ирсоюза. Это привело к формированию мощнейшей губернской кооперативной структуры, которая и выступила инициатором дальнейшего углубления кооперативной интеграции. В 1918 г. Ирсоюз объединял около 300 отдельных потребительских обществ. Наряду с ним действовало созданное еще в 1900 г. Потребительское общество Забайкальской железной дороги, насчитывавшее в своих рядах более 30 тыс. пайщиков. Крупнейшим городским кооперативом в регионе являлся Иркутский союз «Труженик-кооператор», в рядах которого состояло около 10 тыс. членов. Иркутский союз кредитных товариществ, образованный в 1917 г., спустя несколько месяцев объединял большинство кредитных кооперативов губернии.

Осенью 1917 г. в Иркутске было открыто отделение Московского народного банка, быстро превратившееся в центр финансового притяжения кооперации в восточно-сибирском регионе. Его возглавил бывший работник Ирсоюза А.И. Погребецкий. 4 декабря 1917 г. он созвал совещание представителей крупнейших кооперативов и союзов губернии для обсуждения

* Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ (проект № 07-01-00-551а).