

УДК 99(470)«18»

Н.В. Пак

ТРАНСПОРТ ГОРНОГО АЛТАЯ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

На основе впервые вводимых в научный оборот данных проанализированы основные проблемы работы транспорта Ойротской автономной области в годы Великой Отечественной войны. Определены пути их решения.

Ключевые слова: транспорт, дороги, пассажиры, перевозка грузов.

Великая Отечественная война повлияла на все сферы жизни общества. Жители всех регионов страны своим трудом старались приблизить победу советского народа в этой войне. Не оставалась в стороне от решения жизненно важных проблем в эти трудные годы и Ойротская автономная область. Особую нагрузку взяла на себя транспортная система. Хотя военные действия были в стороне, тем не менее транспортным предприятиям необходимо было заниматься мобилизацией на фронт как транспортных, так и людских ресурсов. На войну ушли шофёры, механики, трактористы. Именно поэтому уже в первые шесть месяцев войны обострилась проблема дефицита рабочих кадров. С предприятий области было призвано в армию около 30% квалифицированных рабочих [1. С. 381]. Согласно данным на 01.01.1941 г., в Ойротской автотранспортной конторе работало 34 квалифицированных водителя грузовых автомашин с многолетним стажем, 26 ремонтных рабочих. За период военных действий в армию призвали 42 водителя, 52 рабочих. По данным источника, на 29 декабря 1943 г. численный состав водителей и рабочих был обновлён более чем на 90%. Большую часть водительского состава (60 %) составляли женщины [2. Л. 416]. Иными словами, дорожная отрасль испытывала острую нехватку в квалифицированной рабочей силе. Преодолеть дефицит рабочих рук было очень сложно, поэтому уже в июне 1941 г. были отменены отпуска, узаконены сверхурочные работы. Рабочий день был продлён до 10–12 часов. Через год работники

строек и промышленных предприятий были объявлены мобилизованными на весь период военного времени [3. С. 194].

Нужды военного времени требовали мобилизации не только людских ресурсов, но и техники, средств передвижения – автомобилей, тракторов, лошадей. С каждым днём техники и тягловой силы в области становилось всё меньше и меньше. Об итогах первых трёх дней мобилизации Ойрот-Туринский райком сообщал обкому партии, что вместо 100 запланированных лошадей для выделения в РККА город и районы области поставили 112 [4. С. 21]. Из 64 грузовых автомашин, имевшихся в автотранспортной конторе Ойротской автономной области в начале 1941 г., к 1943 г. осталось не более 30. Из них только 15 машин были способны осуществлять перевозки. При этом всего 4 единицы техники были полностью исправны. Большая часть имевшегося автопарка простаивала из-за отсутствия запасных частей.

За период военных действий только Ойротская автотранспортная контора области из своего машинного парка передала в РККА 36 автомашин. Кроме того, в мастерских автотранспортной конторы было отремонтировано и отдано в РККА 190 автомашин, принадлежавших различным организациям области [2. Л. 416]. В рассматриваемый период, как и в предвоенные годы, всю деятельность в регионе, связанную с перевозкой пассажиров, транспортировкой грузов, содержанием и ремонтом автомашин, осуществляла Ойротская автотранспортная контора (АТК).

Само предприятие было организовано на основании приказа Барнаульского транспортного управления. Первоначально оно носило название «Хозяйство гужавтотранс» (гужевое автотранспортное хозяйство). В его распоряжении находились деревянные постройки, в том числе гаражи, склады, конные повозки. Позднее контора была оснащена 2 автомобилями марки «АМО-Ф-15» и 7 тракторами. Первоначальная численность работников на предприятии составляла не более 58 человек [5. С. 8]. Контора не располагала собственной ремонтной базой, не было оборудованных механических мастерских для выполнения средних и капитальных ремонтов автомашин. Выполнялись только монтажно-демонтажные работы ручным способом, при наличии деталей и запчастей, полученных со стороны.

В связи с резким сокращением автомобильного парка автопредприятий из-за мобилизаций машин для нужд фронта перед руководством встала сложная задача – резко повысить эффективность использования каждого автомобиля, работавшего в тылу. Значительное сокращение численности автомобилей на предприятиях, трудности с обеспечением их горюче-смазочными материалами, запасными частями требовали некоторой перестройки системы организации и управления АТК.

На предприятии в годы Великой Отечественной войны насчитывалось 47 автомашин. Из них грузовые: Зис-5 – 11 шт., Газ-АА – 2 шт., Газ-42 – 30 шт., Яг-6 – 1 шт., автобусы: Газ-АА – 1 шт., Зис-16 – 1 шт., лимузин 1 шт., лошади – 2 особи [6, л. 13]. В 1942 г. в порядке безвозмездной помощи в Алтайский край было передано несколько машин. В условиях войны автопарк области значительно сократился. Достаточно сказать, что из 80 машин АТК (до войны) в 1942 г. работало только 32 автомашины, в том числе 27 газогенераторных – марки Газ-42. Что касается ведомственного автотранспорта, то он практически был весь передан для нужд РККА [7. Л. 45]. Поэтому нагрузка на имеющийся автопарк АТК значительно увеличилась.

Рабочие предприятия своим трудом пытались приблизить день победы. Так, если в 1940 г. план грузооборота был выполнен на 23,3%, то в 1943 г. на 100,7%. В натуральном выражении фактический объем грузооборота составил в 1943 г. 7900 т, что дало увеличение против 1942 г. почти на 2000 т и составило к довоенному уровню

71,2%, несмотря на то, что грузовой автопарк сократился на 27% [7. Л. 83].

Однако при такой огромной грузонапряженности имевшийся автопарк использовался в лучшем случае на 25–30%. Объясняется это тем, что Ойротская автотранспортная контора с самого начала ее существования не имела собственной ремонтной базы [6. Л. 56]. Опыт работы автотранспортного предприятия в годы Великой Отечественной войны показал, что обеспечить эффективное использование каждого транспортного средства можно было только при финансировании АТК общего пользования, укреплении автотранспортных предприятий, усилении их материально-технической базы, внедрении достижений научно-технического прогресса.

Не только рабочие автотранспортной конторы занимались ремонтом автомашин, помогали в этом и жители ряда сёл. Не исключением стало и население с. Майма. Уже с первых дней войны ими был организован областной приёмно-сдаточный пункт автотранспорта. На пункте создали авторемонтную бригаду под руководством механика Нохрина. Вся бригада работала под лозунгом: «Дать Красной Армии образцовый автотранспорт» [8]. Небольшой коллектив проявлял исключительную организованность и чёткость. На восстановленных машинах уезжали водители, мобилизованные в Красную Армию.

Помимо основного транспорта, работники АТК обслуживали транспорт местной промышленности и контролировали состояние подъездных путей. Местная промышленность включала в себя: масло-сыродельные заводы, небольшой мясокомбинат, пивоваренный и хлебный заводы, валяльно-войлочную, мебельную и швейную фабрики. Работал небольшой лесозавод, два леспромхоза и несколько старательных артелей по добыче золота. Население региона было задействовано и в горно-рудной промышленности. Поскольку последняя в Ойротской автономной области являлась единственной отраслью тяжёлой промышленности, имевшей оборонное значение, то дороги в Акташское, Чаган-Узунское, Курайское ртутное месторождения ремонтировались и расчищались в первую очередь. Делалось это по причине стратегической важности названных объектов потому, что ртуть широко использовалась в электротехнике, радиотехнике, а также при изготовлении взрывчатых веществ, что в условиях войны было делом государственного значения.

Осуществление полноценной работы всех структур экономики региона невозможно без качественной работы транспорта и дорожного сообщения между населёнными пунктами. В связи с этим последнее приобретало особую актуальность и значимость среди многих проблем периода Великой Отечественной войны. Именно от уровня состояния путей сообщения во многом зависела победа русского народа в этой войне. В силу этого 28 июня 1941 г. Алтайский краевой дорожный отдел издал приказ под номером 48. По данному приказу все работники дорожных отделов должны были обеспечивать бесперебойное движение по хлебозовным и другим особо важным дорогам, ремонтировать и приводить в проезжее состояние просёлочные дороги, мосты и подъездные пути к заготовительным пунктам, пристаням, нефтебазам [9. Л. 17]. В связи с этим в особо сжатые сроки необходимо было выполнять работы по ремонту и строительству дорог, мостов, ведущих именно к стратегически важным объектам производства. От состояния дорог зависела возможность подвоза сырья и вывоза готовой продукции.

В целях своевременной вывозки зерна, подачи его на линию железной дороги для обеспечения Красной Армии хлебом облдоротдел был обязан принимать меры по очистке дорог от снега и содержать в проезжем состоянии Ябоганский, Кырлыкский перевалы, Громотуху, а также дорогу Катанда, Иня. Появилась возможность вывозки зерна из самых отдалённых территорий Ойротской автономной области. Приводились в порядок дороги, ведущие и к леспромхозам. В 1943 г. Дайбовский и Кебезенский леспромхозы выполнили план по заготовке леса, отправив новостройкам края и Новосибирской области более 60 тыс. кубометров древесины [4. С. 140]. В 1944 г. леспромхозы области отправили новостройкам Сибири и Средней Азии более 70 тыс. кубометров делового леса [4. С. 142].

Другая дорога (Майма – Ойрот-Тура – Чоя – Турчак) соединяла три аймачных центра с областным центром Ойротской автономной области – г. Ойрот-Тура. Кроме того, эта дорога являлась единственным путём сообщения для треста Ойрот-Золото, Кебезенского леспромхоза с последующим выходом к железнодорожной станции Бийск, поэтому данную дорогу власти области старались содержать в хорошем состоянии. Иначе говоря, строительство периферийных дорог между небольшими населёнными пунктами и содержание их в проезжем состоянии давало возможность вывозить продукты

питания, товары повседневного спроса, доставлять груз по назначению.

Помимо внутренних перевозок, осуществляемых по дорогам местного уровня, большое хозяйственно-политическое значение придавалось перевозкам экспортно-импортных грузов, необходимых для фронта, осуществляемым «Совмонторгом». Груз по Чуйскому тракту перевозили вместо машин на верблюдах. В связи с этим приходилось учитывать ряд обстоятельств, связанных с организацией такого рода перевозок. Во-первых, требовалась охрана верблюдов и груза от возможного хищения. Во-вторых, возникала необходимость поддержания дисциплины во время движения такого каравана, ибо шум двигавшихся автомашин по тракту пугал животных. В-третьих, для организации безопасного движения на дороге Управление Чуйского тракта ГУшосдор НКВД в опасных местах дороги было обязано посыпать дорогу песком. Делалось это для того, чтобы животные не пострадали из-за гололедицы [10. С. 205–206].

Таким образом, автомобильный транспорт в Ойротской автономной области являлся в годы Великой Отечественной войны ведущим в осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа. Но для качественного обеспечения такого рода деятельности необходимо было соблюдать несколько условий. Во-первых, своевременно производить ремонт имевшейся техники, что не всегда удавалось из-за дефицита квалифицированных рабочих. Только ценой немалых усилий жителей Ойротской автономной области появилась возможность осуществить весь комплекс мероприятий, связанных с обеспечением перевозок грузов по дорогам местного, областного и государственного значения. Всё это в комплексе способствовало приближению Победы.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Очерки по истории Горно-Алтайской автономной области* / Под ред. Л.П. Потапова. Горно-Алтайск, 1973.
2. *Комитет по делам архивов Республики Алтай* (КПДА РА) Ф.207. Оп. 1. Д. 14.
3. *Исупов В.А., Кузнецов И.С.* История Сибири. Ч. 3: Сибирь. XX век: Учебное пособие. Новосибирск, 2000.
4. *Бражников Я.И.* Горный Алтай в Великой Отечественной войне. Горно-Алтайск, 1966.
5. *Колдырин С.* От лошади до икаруса // Звезда Алтая. 1997. 12 мая.
6. КПДА РА. Ф. Р.-207. Оп.1. Д. 1.
7. КПДА РА. Ф. Р.-207. Оп.2. Д.7.
8. *Для обороны страны* // Красная Ойротия. 1941. 2 июля
9. КПДА РА. Ф. 46. Оп. 1. Д. 57.
10. *Память народа. 70 лет Горно-Алтайской автономной области* (Документы и материалы по социально-экономическому и культурному развитию). Горно-Алтайск, 1993.