

ЖАЛИЕВА Ж. Х.

МУК, Бишкек

JALIEVA J. H.

IUK, Bishkek

Zhalieva63@gmail.ru

РАЗВИТИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ КЫРГЫЗСТАНА (1966 - 1980 ГГ.)

Кыргызстандын унаа жолдорун куруу жана өнүктүрүү (1966 - 1980 жж.)

Development of construction of highways of Kyrgyzstan (1966 -1980)

В статье исследуется история важной для республики отрасли народного хозяйства - строительство автомобильных дорог в 1955 - 1980 гг. Впервые проанализирован и обобщен опыт ее развития с использованием новых архивных и статистических материалов. Статья является продолжением научной работы автора по теме «История автомобильного транспорта и дорожного строительства в Кыргызстане (1950-1980гг).

Ключевые слова: строительство автомобильных дорог; асфальт; магистраль; битум; асфальтобетон; автотранспорт; история автомобильного транспорта и дорожного строительства.

Макалада республиканын эл чарбасынын эң маанилүү тармагы - жол курулушунун 1965 - 1980 - жж. тарыхы иликтенет. Архивдик жаңы материалдарды жана статистикалык материалдарды колдонуу менен жолдорду куруу тажрыйбасы анализденген жана жалпыланган. Макала автордун «Кыргызстанда автомобиль транспортунун жана жол курулушунун тарыхы (1950 - 1980 - жж.)» деген илимий эмгегинин уландысы болуп саналат.

Урунттуу сөздөр: автоунаа жол курулушу; асфальт; магистраль; битум; асфальтобетон; автоунаа; автоунаанын жана жол курулушунун тарыхы.

The article studies the history of the important for the republic branch of the national economy - the construction of highways in 1965 - 1980. For the first time, the experience of its development is analyzed and generalized using new archival and statistical materials.

Keywords: construction of highways; asphalt; highway; bitumen; asphalt concrete; motor transport; history of the motor transport and road construction.

1966 – 1980 годы можно называть годами реконструкции шоссейных дорог и строительства дорог между селами. Предшествующие годы семилетки были временем разукрупнения автомобильных хозяйств, ликвидации мелких автохозяйств и передачи их в ведение Министерства автотранспорта. В результате росло количества автопредприятий и организаций при министерстве. В 1966 году их количество достигло 173, из них, 8 автопредприятий, 16 строительных предприятий, 24 ДЭУ, 28 РДЭУ [1].

В исследуемые годы в дорожно-строительных организациях были проведены реформы. В 1966 году были созданы районные дорожно-эксплуатационно - строительные управления (РДЭСУ) в селе Ысык–Ата Кантского района, селах Аламедин и Ленинское Аламединского района [2], все автодороги местного значения в селах были переданы в ведение РДЭСУ. За 1966 – 1980 годы были образованы 24 – 31 РДЭСУ [3], Ысык–Атинское, Кара–Балтинское и Алайское дорожно-строительные управления (ДЭУ) [4]. А в 16 января 1979 года в селе Сосновка была организована дорожно– испытательная станция.

В 1967 – 1968 годы в Кочкорском, Джаны–Жольском районе и Канте были созданы машин-

но-тракторные станции (МТС). В 1966 – 1979 годы образованы строительно-монтажные управления (СМУ) в Сокулукском районе (1968 г.), «Аэропорт курулуш» (1973 г.) [5].

Существовавшее Эксплуатационно–линейное управление автомобильных дорог (ЭЛУАД) было разделено на две части: Южное в Ошской области и Северное. При Южном ЭЛУАД и в Иссык– Кульской области были организованы участки по озеленению автодорог [6].

Северное ЭЛУАД обслуживало автомобильные дороги Чуйской, Нарынской, Иссык–Кульской и Таласской областей. Ему подчинялись 20 ДЭУ и 18 РДЭСУ.

Южное ЭЛУАД обслуживало дороги в Ошской области. В городе Ош также был организован трест «Юждортрасстрой». В связи с этим «Дортрансстрой» был переименован «Севдорт-рансстрой». В 1978 году «Севдортрансстрой» разделили на «Севдортрансстрой» (находился в Токмаке) и «Чуйдортрансстрой» (находился во Фрунзе). «Севдортрансстрой» обслуживал автодороги Иссык–Кульской и Нарынской областей. Позже трест «Севдортрансстрой» разделился на Иссык–Кульское, Нарынское и Таласское управления.

Трест «Чуйдортрансстрой» обслуживал автодороги города Фрунзе, Таласской области и автодороги республиканского подчинения. 1 июня 1967 года был создан проектный институт «Кыргыздорпроект».

К 1980 году дорожно-строительные работы вели 40 ДЭУ, 38 РДЭСУ и 5 ЭЛУАД.

В исследуемые годы в связи с ведением в эксплуатацию Фрунзенского и Ошского полигонов по изготовлению железобетонных конструкций происходили большие изменения в дорожном строительстве, особенно в строительстве городских дорог. Так, в строительстве тротуаров начали применять разной формы железобетонные плиты. Между тротуарами и автодорогами и вдоль дорог стали ставить бордюры, что способствовало, с одной стороны, уменьшению автоаварий, с другой стороны – украшению улиц.

В 1970 году в городе Рыбачье был введен в строй завод железобетонных конструкций для строительства мостов. Он стал первым заводом такого типа. Это позволило заменить все старые деревянные мосты на новые – бетонные мосты. В 1977 году в Караколе, 1979 году в Рыбачье, 1980 году в селе Ленина Аламединского района были построены заводы по изготовлению железобетонных конструкций. Эти меры привели к коренному улучшению дорожного строительства в республике. В 1980 году в Рыбачье был открыт керамзитовый завод.

В 1966 – 1980 годы для улучшения обеспечения строительства дорог асфальтобетоном во всех областных центрах были открыты асфальтобетонные заводы; технический парк дорожно-строительных организаций пополнился новой техникой.

Большое внимание уделялось механизации дорожного строительства в республике, огромный вклад в ее развитие внесли ученые. Например, в 1980 году доктор технических наук С.Б. Бекболов предложил при прокладывании тоннелей не взрывать горные породы. Эту идею поддерживали ученые института машиностроения Академии наук Киргизской ССР. Они изобрели буровую установку АО – 1 «Аскатеш», которая успешно прошла испытание при строительстве Камбар-Атинской ГЭС.

Ученые республики внесли свой вклад и в производство дорожно-строительных материалов для холодного и жаркого климата, а также для горных условий. В этом деле огромная заслуга принадлежит ученым Академии наук и Политехнического института республики. К примеру, ученый С.А. Аблесов внес предложение использовать золу угля с ТЭЦ в строительстве дорог. Золу применяли при асфальтировании и латании дыр в старом покрытии дорог.

В восьмой пятилетке основной упор было решено сделать на строительстве сельских межхо-

зяйственных дорог. Так, IX Пленум ЦК КП Кыргызстана поставил перед Министерством автотранспорта и шоссейных дорог задачу в 1968 – 1970 годы построить 305 км сельских дорог [1].

В постановлении ЦК КПСС от 5 августа 1968 года «О дальнейшем развитии в СССР дорожного строительства» была поставлена задача увеличить темпы строительства асфальтобетонных дорог на 20 %, довести (длину) строительство дорог до 49 тыс. км. Но в республике эта задача не была выполнена, и строительство асфальтобетонных автодорог росло только на 5–6 %. [2]

В 1975 году ЦК Компартии и Совет Министров Киргизской ССР приняли постановление «О дополнительных мерах по улучшению дорог в республике на пастбищах и сенокосах». На эти цели было выделено в Ошской области 1,3 млн. рублей, Иссык-Кульской области – 1,0 млн., Нарынской области – 1,0 млн., в районах республиканского подчинения – 1,7 млн.руб. {1}

В восьмой пятилетке в республике на строительство автодорог республиканского, союзного и местного значения из госбюджета было выделено 76,0 млн. руб., из республиканского бюджета – 11,3 млн. руб. На строительство, ремонт и обслуживание местных автодорог было израсходовано 56,8 млн. руб. В целом в 1966 – 1980 годы на строительство дорог всего израсходовано 1441,1 млн. руб [4]. Основным направлением развития дорожной сети было строительство дорог с твердым покрытием и реконструкция старых дорог. На эти работы было выделено 1963, 97 млн. руб. На монтаж дорог выделено 79,55 млн. руб., это было на 1,7 раз больше, чем в восьмой пятилетке.

Государственные автотранспортные и кооперативные предприятия и организации выделяли 2 % дохода от использования автотранспорта на строительство дорог. Так, в 1971 году от них поступило – 2,6 млн. руб., в 1972 году – 3,1 млн. руб [4].

В 1966 – 1980 годы в связи с завершением строительства крупных автодорог государственные капитальные вложения сократились. Учитывая нехватку средств, Президиум Верховного Совета Киргизской ССР 28 июня 1968 года принял Указ «О принятии участия государственных и кооперативных предприятий, хозяйственных органов в строительстве и ремонте местных автомобильных дорог» [1]. В Указе была отмечена необходимость мобилизации местных средств на это важное дело.

Он был дополнен Указами Верховного Совета Киргизской ССР от 27 ноября 1972 года и от 29 октября 1980 года [2].

В 1960 году была начата стройка автодороги Ош – Исфана, соединяющей юг республики с Таджикистаном. Но в связи с нехваткой денежных средств в 1965 году стройка была приостановлена. В восьмой пятилетке было продолжено строи-

тельство дороги Сох – Баткен – Исфана, общей протяженностью 150 км. [3].

В 1969 году была введена в эксплуатацию автодорога Фрунзе – Казарман, соединяющая То-гуз-Тороусский район с городом Фрунзе. В результате осуществлялась прямая связь населения дальнего района Нарынской области с центром республики. Если раньше от города Фрунзе до Казармана можно было добраться за трое суток, то теперь этот путь занимал 19 часов.

В исследуемый годы были построены такие высокогорные автодороги как Барскоон – Ак-Шыйрак, Дорболжун – Орто-Сырт – Ак-Бейит, Ново- Вознесенка – Энилчек, а также дорога Балыкчы – Каракол – Балыкчы, соединяющая южный и северный берега Иссык-Куля. В целом за 1966 – 1970 годы в высокогорных районах было построено автодорог общей протяженностью 2000 км. [4].

В девятой пятилетке были введены в эксплуатацию 374 км дорог с твердым покрытием [5], в том числе важные для народного хозяйства дороги в высокогорных Кировском, Тогуз-Тороузском районах Чаткальской долины. Было завершено строительство первой очереди автодороги в город Фрунзе [6].

В 1973 году была сдана в эксплуатацию дорога Токтогул – Сары-Камыш, соединяющая Ошскую, Иссык-Кульскую и Нарынскую области. До этого жители села Сары-Камыш добирались в районный центр трое суток. Теперь на автомашине можно было доехать за три часа. Дорога проходила через перевал Торпу на высоте 1,5 км.

В эти годы было начато строительство автодороги первой категории в аэропорт Манас. В 1975 году началось строительство участка автодороги Фрунзе – Суусамыр – Ош в объезд водохранилища Курп-Сайской ГЭС.

В исследуемые годы, наряду со строительством новых автодорог, был проведен капитальный и средний ремонт старых дорог и мостов.

Происходили и качественные изменения. В Нарынской области автодороги местного значения село Кочкор – совхоз Кочкор – совхоз «Москва» – совхоз «Чолпон» – колхоз «Коммунизм», автодороги Тогуз-Тороузского района Нарынской области: колхоз имени Кирова – Ка-зарман – Туз (Чаткарагай), Кош – Тук – Бчан, колхоз имени Ленина – Додомол – Кош – Булак – Теке – Уюк – Акталчат, Кочкор – Чаек – Минкуш переведены в разряд автодорог республиканского значения.

Строительство сельских межхозяйственных дорог имело большое значение для народного хозяйства. Это привело к сокращению транспортных расходов в перевозке

сельхозпродуктов, а также сокращению расходов при уборке урожая.

По сведению Научно-исследовательского института, потеря веса овец при перевозке их на автомашинах сократилась, сравнительно с их перегоном. Сократились падеж овец на 20%, расход перегона – на 12–15 % [7].

В исследуемый период большое внимание уделялось строительству межреспубликанских автодорог. Постановлением №531 Совета Министров Киргизской ССР от 7 октября 1967 года был выделен земельный участок для строительства северного полукруга автодороги Ташкент – Фрунзе – Алма-Ата.

В эти годы строительство автодорог в республике росло очень быстро. Если в 1970 году протяженность автодорог в Таджикистане достигла – 13,4 тыс. км, Туркменистане – 8,7 тыс. км, то в Кыргызстане – 19,6 тыс. км. [8]. Кыргызстан по протяженности автодорог занимал третье место по Средней Азии после Узбекистана (29,5 тыс. км.) и Казахстана. А по густоте автодорог Кыргызстан в Союзе занимал первое место. Если по Союзу на 1000 км территории приходилось 60,87 км автомобильных дорог, в Узбекистане на 1000 км территории приходилось 65,6 км, Таджикистане – 93,6 км, то в Кыргызстане – 98,7 км.

По автодорогам с твердым покрытием Киргизская ССР по Союзу занимала первое место. Так, в целом по стране в 1970 году на 1000 км автодорог приходилось 22,8 км дорог с твердым покрытием, в Средней Азии из 1000 км автодорог 35,6 км составляли дороги с твердым покрытием, в Узбекистане – 47,8 км, Таджикистане – 55,9 км. В Кыргызстане же автодороги с твердым покрытием достигали 57,4 км.

Показатели строительства автомобильных дорог в Средней Азии были очень высокие. Так, в Средней Азии протяженность автодорог в 1970 году по сравнению с 1940 годом выросла в 6,2 раза, в Узбекистане – в 4,5 раза, Таджикистане – в 8,9 раза, Туркменистане – в 9,4 раза, то в Кыргызстане – в 9,5 раза [9].

В Кыргызстане в 1970 году протяженность автомобильных дорог достигла 19,6 тыс. км, из них 9,8 тыс. км составляли дороги государственного значения, 3,1 тыс. км – дороги республиканского значения, 5,4 тыс. км – автодороги местного значения. Однако только 5,8 тыс. км из них было покрыто асфальтобетоном. Эти цифры говорят о

том, что в республике все еще преобладали грунтовые дороги. Например, в Ошской области асфальтированные дороги составляли только 32 % общих автодорог [10].

К сожалению, в дорожном строительстве было все еще много было недостатков. Низкое качество строительных работ приводило к тому, что много средств уходило на их ремонт и исправление брака.

Постановления правительства по строительству дорог не всегда выполнялись. Указ Верховного Совета Киргизской ССР от 19 мая 1959 года «О принятии участия колхозов, совхозов, предприятий и организаций в строительстве дорог» и Постановление № 116 Совета Министров Киргизской ССР от 18 марта 1963 года «О мерах по улучшению строительства и ремонту местных автомобильных дорог в республике» не полностью выполнены [11].

Эти недостатки были распространены в Жумгалском районе Нарынской области и Ошской области. Колхозы и совхозы, предприятия и организации Жумгалского района план строительства и ремонта местных автодорог в 1966 – 1967 годы выполнили всего на 17,8% и задолжали 96,3 тыс. руб. По Ошской области колхозы и совхозы, организации и предприятия Джалал-Абадского, Таш-Кумырского, Жаны-Жольского, Кара-Суйского, Ленинского, Лейлекского районов также слабо участвовали в строительстве автомобильных дорог, годовой план по строительству местных автодорог за 9 месяцев 1967 года был выполнен только на 34 %.

Одной из причин некачественного и несвоевременного строительства дорог было строительство дорог без проектов. Из-за применения некачественных стройматериалов в строительстве дорог они быстро выходили из строя. Поэтому Совет Министров СССР поставил задачу перед нефтеперерабатывающими предприятиями о выработке с 1 января 1967 года битума соответствующего стандарта. Но ни на одном

предприятии не выпускался битум нового типа. Эти недостатки на предприятиях по выпуску дорожно-строительных материалов были отмечены в по-

становлении Комитета народного контроля СССР от 28 февраля 1967 года [12].

Строители дорог в эти годы не ограничивались только строительством, они оказывали и другую помощь скотоводам. Так, были построены коша-ры для 35 тыс. голов овец, вырыты ямы для 60 тыс. тонн силоса, для сельской авиации построены аэродромы.

Строители треста «Чуйдортрансстрой» участвовали в строительстве дорог в Ярославской области Российской Федерации. ЦК КПСС и Совет Министров СССР в 1974 году приняли постановление «О мерах по развитию сельского хозяйства нечерноземных зон РСФСР» [13]. Трудящиеся республики, поддерживая это постановление, организовали совхоз «Киргизстан» в Ярославской области. А строители дорог, чтобы обеспечить совхоз транспортом, построили в области автодорогу.

Таким образом, в исследуемые годы в республике был проведен огромный объем работ по строительству автодорог. В результате республика по строительству автодорог вышла на третье место в Союзе, а по строительству дорог с твердым покрытием – на первое место. Строительство дорог превратилось в механизированную отрасль.

За 1966 – 1980 годы в республике были построены 5,3 тыс. км автодорог, общая протяженность которых достигла 23,1 тыс. км. Из них 15,8 тыс. км были дороги с твердым покрытием. По сравнению с 1950 годом это на 7 раз, а с 1965 годом – на 2 раза больше

Список цитируемых источников

- Центральный государственный архив Кыргызской Республики. Ф. 2685, оп. 2, д. 18, л. 5
Там же, ф. 99, оп. 1, д. 158, л. 53.
Там же, ф. 2685, оп. 1, д. 7, л. 68.
Там же, ф. 1445, оп. 14, д. 52, л. 144.
Там же, оп. 13, д. 246, л. 161.
Там же, ф. 1351, оп. 4, д. 97, лл. 29 – 30.
Центральный государственный архив научно – технической документации КР (ЦГА НТД КР), ф. 9, оп. 1, д. 1. С. 1
8. Политический архив КР, ф. 56, оп. 2, д. 1185, с. 177
9. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций, пленумов ЦК. Т. 9. – М., 1986, с. 365
10. КП Киргизии в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов обкома и ЦК. Ч. 2. – Фрунзе 1956. – с. 138
11. Кыргызстан в цифрах. (Стат. сборник) – Фрунзе, 1971, - с. 131
12. Народное хозяйство Киргизской ССР.
13. В 1960 году. (Стат. ежегодник). – Фрунзе, 1961, - с. 147

Рецензенты: *Галиева З. И.* - доктор исторических наук, профессор КНУ им. Ж.Баласагына *Асанов Т. И.* – кандидат исторических наук, доцент КНУ им. Ж. Баласагына