



Published in the Russian Federation  
Oriental Studies (Previous Name: Bulletin of the Kalmyk Institute  
for Humanities of the Russian Academy of Sciences)  
Has been issued as a journal since 2008  
ISSN: 2619-0990; E-ISSN: 2619-1008  
Vol. 16, Is. 5, Pp. 1167–1176, 2023  
Journal homepage: <https://kigiran.elpub.ru>



УДК / UDC 94(47).084.9

DOI: 10.22162/2619-0990-2023-69-5-1167-1176

## Зарождение автодорожного хозяйства в советской Калмыкии в конце 1950-х гг.

Намсыр Александрович Шиханов<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Калмыцкий научный центр РАН (д. 8, ул. им. И. К. Илишкина, 358000 Элиста, Российская Федерация)

младший научный сотрудник, аспирант

 0000-0001-7273-7253. E-mail: [nshikhanov\[at\]gmail.com](mailto:nshikhanov[at]gmail.com)

© КалмНЦ РАН, 2023

© Шиханов Н. А., 2023

**Аннотация.** *Введение.* В статье рассматривается зарождение дорожного хозяйства Калмыкии в конце 1950-х гг., раскрываются особенности и значение строительства сети автомобильных дорог в этот период. *Материалами* послужили архивные документы фондов Р-218 «Калмыцкое проектно-строительное объединение автомобильных дорог Калмыцкой АССР» и Р-309 «Совет Министров Калмыцкой АССР» Национального архива Республики Калмыкия, посвященные исследуемой тематике. В работе с архивным материалом применялись историко-генетический и историко-сравнительный *методы*. *Результаты.* В статье раскрываются особенности дорожной сети Калмыкии после восстановления автономии, основные векторы строительства современных автодорог Калмыцкой АССР в конце 1950-х гг., материально-техническое обеспечение и финансирование дорожного хозяйства. Руководство республики понимало, что автотранспорт имеет большое значение для восстановления экономики Калмыкии, и прилагало большие усилия для строительства современных автодорог. *Выводы.* Несмотря на приложенные усилия, процент дорог с твердым покрытием в Калмыцкой АССР оставался крайне низким, что было вызвано недостаточным финансированием, кадровыми проблемами и нехваткой дорожно-строительной техники.

**Ключевые слова:** автомобильные дороги, транспорт, Калмыцкая АССР, ремонт автодорог, строительство автодорог, транспортная инфраструктура, дорожное хозяйство

**Благодарность.** Исследование проведено в рамках государственной субсидии — проект «Юго-восточный пояс России: исследование политической и культурной истории социальных общностей и групп» (номер госрегистрации: 122022700134-6).

**Для цитирования:** Шиханов Н. А. Зарождение автодорожного хозяйства в советской Калмыкии в конце 1950-х гг. // Oriental Studies. 2023. Т. 16. № 5. С. 1167–1176. DOI: 10.22162/2619-0990-2023-69-5-1167-1176

## How Soviet Kalmykia's Public Road Industry Emerged in the Late 1950s

Namsyr A. Shikhanov<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Kalmyk Scientific Center of the RAS (8, Ilishkin St., 358000 Elista, Russian Federation)

Junior Research Associate

 0000-0001-7273-7253. E-mail: nshikhanov[at]gmail.com

© KalmSC RAS, 2023

© Shikhanov N. A., 2023

**Abstract.** *Introduction.* The article deals with the beginnings of Kalmykia's public road industry, reveals some features and significance of motorways network construction across the region in the late 1950s. *Materials and methods.* The paper examines archival documents contained in collections P-218 ('Highways Design and Construction Association of the Kalmyk ASSR') and P-309 ('Council of Ministers of the Kalmyk ASSR') at the National Archive of Kalmykia. The study employs the historical/genetic and historical/comparative methods. *Results.* The article reveals certain features of Kalmykia's road network after the restoration of autonomy, identifies key vectors of the then modern highways construction agenda in the Kalmyk ASSR, clarifies some issues pertaining to logistics and financing of the emerging road industry. The leading executives of the republic did understand that motor transport was of utmost importance for Kalmykia's economic recovery, and invested great efforts to build modern highways. *Conclusions.* However, despite the mentioned efforts, the share of paved roads remained extremely small, which was caused by insufficient funding, staffing problems, and shortage of road construction equipment.

**Keywords:** public roads, transport, Kalmyk ASSR, road repair, road construction, transport infrastructure, public road industry

**Acknowledgements.** The reported study was funded by government subsidy, project no. 122022700134-6 'The Southeastern Belt of Russia: Exploring Political and Cultural History of Social Communities and Groups'.

**For citation:** Shikhanov N. A. How Soviet Kalmykia's Public Road Industry Emerged in the Late 1950s. *Oriental Studies*. 2023; 16(5): 1167–1176. (In Russ.). DOI: 10.22162/2619-0990-2023-69-5-1167-1176



### 1. Введение

История дорожного строительства в советской Калмыкии является малоизученной темой и не была предметом специального исследования, хотя в некоторых работах есть сведения о деятельности этой сферы [Максимов 2009: 618].

В 1957 г. состоялось восстановление автономии калмыцкого народа [Очерки 1970: 352]. Это стало отправной точкой восстановления исторической справедливости и возрождения региона, и калмыки, подвергшиеся насильственной депортации в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР № 115/114 от 27 декабря 1943 г. в восточные регионы СССР, стали возвращаться на историческую родину. Согласно документу «О льготах и пособиях переселяющимся калмыцким семьям», предполагалось при-

нять 82 тыс. калмыков из восточных районов страны [Максимов 2009: 612]. Для того чтобы осуществить это масштабное мероприятие, нужна была хорошо развитая транспортная сеть в области. Однако воздушное и железнодорожное сообщения в регионе практически отсутствовали, поэтому автомобильные дороги оказались единственным способом передвижения. При этом современных автодорог в регионе было очень мало: в 1956 г. общая протяженность дорог составляла 2,8 тыс. км, а дорог с твердым покрытием — всего 0,1 тыс. км [Максимов, Лиджиева 2017: 382]. Качество дорог было очень низким. Например, ближайшая к Элисте железнодорожная станция находилась в Дивном, а связывавшая с этим населенным пунктом автомобильная дорога была грунтово-профилированной, она была построена еще в 1940 г. методом народ-

ной стройки и становилась непроходимой в сложных погодных условиях.

Слабое развитие сети благоустроенных дорог в значительной мере сдерживало дальнейшее развитие экономики республики и в особенности сельскохозяйственное производство [Максимов 2013: 398]. Основная часть строительных материалов завозилась из других областей через такие железнодорожные станции, как Дивное, Абганерово, Астрахань, Сальск, отдаленные от основных строительных площадок на сотни километров, что увеличивало стоимость капитального строительства [Манджиев, Клюкин 1979: 129]. Отсутствие хороших дорог в период осенней и весенней распутицы вело к срыву планов строительных работ в республике. При этом строительство дорог с твердым покрытием велось весьма низкими темпами.

Руководство восстановленной автономии осознавало, как жизненно необходимы для восстановления и дальнейшего развития народного хозяйства Калмыкии строительство новых современных дорог и замена уже существующих грунтово-профилированных дорог на шоссе с асфальтобетонным покрытием. Создание дорожного хозяйства должно было решить проблему строительства автомобильных дорог.

## 2. Материалы исследования

Целью данной статьи является рассмотрение вопросов формирования и функционирования дорожного хозяйства в Калмыкии в конце 1950-х гг. Основной источниковой базой данной статьи послужили архивные документы фондов Р-218 «Калмыцкое проектно-строительное управление автомобильных дорог Калмыцкой АССР» и Р-309 «Совет Министров Калмыцкой АССР, Аппарат Правительства Республики Калмыкии» Национального архива Республики Калмыкии, где отложились копии указов, постановлений, протоколов сессий и деловая переписка аппарата Совета Министров Калмыцкой АССР. В этих документах имеется характеристика транспортной сети Калмыкии, состоявшей в конце 1950-х гг. в основном из грунтовых путей, в лучшем случае профилированных.

При проведении исследования к анализу привлекались данные из работ, посвященных развитию дорожного хозяйства в других регионах страны [Бекряев 1996; Веселов 2017; Веселов 2019; Веселов 2020; Демчик 2022; и др.].

## 3. Зарождение дорожного хозяйства

В конце 1950-х гг. в Калмыкии практически полностью отсутствовали автомобильные дороги с твердым покрытием. В период распутиц, половодий, буранов и иных сложных погодных условий такие коммуникации становились труднопроходимыми или вовсе непроезжими. Между тем активно развивающаяся экономика восстановленной автономии, крупные миграции населения, строительство многочисленных зданий, увеличение населенных пунктов и появление новых поселений требовали огромного количества перевозок, прежде всего грузового автотранспорта. Однако в стране за годы пятой пятилетки (1951–1955 гг.) протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась всего на 30 тыс. км: с 177 тыс. км в 1950 г. до 207 тыс. км в 1955 г. [Бекряев 1996: 95].

В одном из документов, направленном федеральному министру автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР Ф. В. Калабухову, указывалось, что в 1959 г. по территории Калмыкии проходят различные республиканские (федерального значения) дороги общей протяженностью 915 км, по которым движутся машины со среднегодовой интенсивностью 1 000 машин в сутки (и это с учетом прекращения движения в период распутицы и буранов, т. е. реальная нагрузка в рабочие дни была намного выше), и «автономно-республиканские» (регионального значения) дороги общей протяженностью 821 км со среднегодовой интенсивностью 500 машин в сутки [НА РК. Ф. Р-309. Оп. 1. Д. 251. Л. 10].

При этом инфраструктура по обслуживанию и ремонту этих дорог, а также строительству новых находилась в зачаточном состоянии. В послевоенный период районы бывшей Калмыцкой АССР сходили в состав соседних регионов и являлись окраинными, что не способствовало полноценному развитию экономики и особенно строительству сети дорог. Неудивительно, что руководство восстановленного региона в числе первоочередных мер стало выдвигать предложения о создании республиканского дорожно-строительного управления, машинно-дорожных станций, дорожно-эксплуатационных участков для эксплуатации и содержания дорог, об укреплении их материально-технической базы, в том числе за счет поставок новой техники (тракторов, бульдозеров, скреперов, грейдеров, автомашин, автокранов, бензовозов и т. д.), стройматериалов и строитель-

ства разборных домов. Отправной точкой для отрасли дорожного строительства Калмыкии является 13 февраля 1957 г. — день создания областного отдела автотранспорта и шоссейных дорог (далее — отдел автошосдор, Калмавтошосдор) и назначения Георгия Кирсановича Адыянова его первым заведующим [НА РК. Ф. Р-218. Оп. 1. Д. 2. Л. 1].

Областной отдел был выделен из Ставропольского краевого управления. Основным направлением деятельности отдела были строительство, ремонт и содержание автомо-

бильных дорог республиканского, областного и районного значений. В первый год работы были созданы 3 дорожно-эксплуатационных участка — № 377, 365 и 381, которые обслуживали дороги республиканского значения Ставрополь – Астрахань и Элиста – Сталинград общей протяженностью 523 км (из них 105 км с каменным покрытием, 418 км — грунтово-профилированные). Количество техники, переданной на баланс Калмыцкого областного отдела автошосдор, приведено в табл. 1.

Таблица 1. Количество автодорожных механизмов в Калмыцкой автономной области по данным на 1957 г. [НА РК. Ф. Р-218. Оп. Д. 13. Л. 8]  
[Table 1. Numbers of road vehicles in Kalmyk Autonomous Oblast as of 1957]

Наименование автодорожных механизмов	Всего	В том числе				
		МДС <sup>1</sup> № 22	ДЭУ <sup>2</sup> № 365	ДЭУ № 377	ДЭУ № 380	Районные отделы автошосдор
Легковая автомашина «Москвич»	1	—	—	1	—	—
Легковая автомашина «Победа»	2	1	—	1	—	—
Грузовая автомашина ГАЗ-51	9	3	1	2	1	2
Грузовая автомашина ЗИС-5	2	—	—	—	1	1
Грузовая автомашина ЗИЛ-164	3	2	1	—	—	—
Грузовая автомашина ЗИЛ-151	1	—	—	1	—	—
Грузовой самосвал ЗИЛ-585	4	3	—	—	—	1
Автобензовоз ЗИЛ-150	1	1	—	—	—	—
Автогрейдеры разные	8	2	1	2	—	3
Трактор С-80	1	—	—	—	1	—
Трактор ДТ-54	9	3	2	1	—	3
Бульдозер С-80-100	4	2	—	2	—	—
Бульдозер ДТ-54	3	1	1	—	1	—
Скрепер С-100	1	1	—	—	—	—
Скрепер ДТ-54	3	2	—	1	—	—
Грейдер Д-20 (тяжелый)	7	1	—	2	1	3
Грейдер Д-241 (средний)	2	—	1	—	1	—
Моторный каток	1	—	—	1	—	—
Прицепной каток	1	—	—	—	—	1
Экскаватор Э-153	2	2	—	—	—	—
Экскаватор Э-302	1	1	—	—	—	—
Гравиесортировщик	1	1	—	—	—	—
Кирковщик КП-4	2	2	—	—	—	—
Вагончик ВО	2	2	—	—	—	—
Бензовоз прицепной	3	1	1	1	—	—
Виброформы <sup>3</sup> разные	7	3	—	4	—	—

Бетономешалка С-371	2	2	—	—	—	—
Передвижная механическая мастерская	2	2	—	—	—	—
Прицеп одноосный	4	1	1	2	—	—
Грейдер-элеватор Д-192	1	—	1	—	—	—
Камнедробилка «АКМЭ»	1	—	—	1	—	—
Канавокопатель КМ-1400	1	—	1	—	—	—
Автомобильный снегоочиститель Д-180	1	—	1	—	—	—
Тракторный снегоочиститель Д-180	6	—	1	4	1	—
Велосипед В-110	37	—	4	11	4	18
Толь <sup>4</sup> пятитонный <sup>5</sup>	1	—	—	1	—	—
Бензоколонка	2	—	1	1	—	—

<sup>1</sup> Здесь и далее машинно-дорожные станции.

<sup>2</sup> Здесь и далее дорожно-эксплуатационные участки.

<sup>3</sup> Виброформы — металлические формы с установленными на них вибраторами. Выполняют главную роль при изготовлении железобетонных изделий [Ушаков 2005: 129].

<sup>4</sup> Толь — популярный в СССР кровельный и гидроизоляционный материал, представляющий из себя кровельный картон, пропитанный каменноугольным или сланцевым дегтем.

<sup>5</sup> В соответствии с ГОСТ толь выпускался в рулонах определенной ширины полотна, соответственно вес рулона определялся характеристикой веса картона (т. е. толя) при определенной влажности. См., например, ГОСТ 10999-64, утвержденный взамен ГОСТ 1886-52, ГОСТ 1887-51, ГОСТ 5176-54 [Толь кровельный].

Ставропольский край передал калмыцким автодорожникам небольшое количество дорожной техники. К тому же ее численность почти сразу стала сокращаться, о чем свидетельствуют данные о количестве строительных машин в Калмыкии на начало 1959 г., приведенные в таблице 2. Поэтому представители автодорожной службы Калмыкии обратились за финансо-

во-материальной помощью к центральному руководству. В первое время приходилось использовать труд колхозников для ремонта грунтовых дорог, но такие мобилизационные меры были малоэффективными, к тому же, как отмечалось исследователями на материалах других регионов, отвлекали сельское население от сельскохозяйственных работ [Веселов 2020: 71].

Таблица 2. Количество строительных машин в Калмавтошосдоре на 1 января 1959 г. [НА РК. Ф. Р-218. Оп. 1. Д. 10. Л. 9]

[Table 2. Numbers of road building vehicles at Kalmavtoshosdor as of 1 January 1959]

Тип машин	Количество машин, числящихся на балансе Калмавтошосдора на 1 января 1959 г.			
	количество	из них исправных	единица измерения	общая мощность
Экскаваторы одноковшовые с ковшом емкостью 0,15 м <sup>3</sup>	2	2	м3	0,30
Экскаваторы одноковшовые с ковшом емкостью выше 0,25 м <sup>3</sup>	1	1	м3	0,35
Скреперы	4	4	м3	17
Бульдозеры	6	6	м3	—
Автогрейдеры	3	3	м3	—
Автосамосвалы грузоподъемностью менее 10 тонн	3	3	тонна	10,5
Тракторы	3	3	л. сила	162
Бетономешалки	2	2	л. сила	1
Автогудронаторы	1	1	м3/час	—
Катки моторные	1	1	тонна	5
Катки прицепные	1	1	тонна	5

#### 4. Кадровый состав и финансирование

Личный состав дорожного хозяйства воссозданной автономной области составлял 93 человека, из них 20 входили в административно-управленческий персонал, 14 были дорожными мастерами и 59 — дорожными ремонтерами. Штат ДЭУ № 365 состоял из 32 человек, ДЭУ № 381 — из 18 чел., ДЭУ № 377 — из 38 человек, а сам Калмыцкий областной отдел автошосдор — из 5 человек [НА РК. Ф. Р-218. Оп. 1. Д. 13. Л. 10]. Рабочие обычно нанимались сезонно, летом велись дорожные работы, в зимний сезон — заготовка материалов. Нехватка рабочей силы была связана со сравнительно низкой заработной платой: дорожный рабочий получал 330 руб., тогда как на такой же земляной работе физически здоровый человек мог зарабатывать 500–600 руб. [НА РК. Ф. Р-218. Оп. 1. Д. 14. Л. 28].

Большой проблемой было отсутствие квалифицированных специалистов из местного населения, а специалисты из других областей и краев не хотели ехать в Калмыцкую АССР из-за сложных климатических условий и ряда других трудностей: низкий оклад, отсутствие жилищного фонда у дорожного хозяйства и пр. Вследствие такой ситуации приходилось ставить на должность начальника районного дорожного отдела людей без специального образования или имеющих незаконченное среднее образование.

Финансирование дорожников шло из нескольких источников: государственное финансирование, по указу «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог» [Указ 1959] и за счет трудового участия сельского населения, что в основном соответствовало источникам финансирования автодорожного хозяйства и в других регионах Советского Союза (см., например: [Демчик 2022: 113]). Государственное финансирование подлежало строгому учету и направлялось в основном на строительство дорог государственного и республиканского значения. В письмах в министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР (министр Ф. В. Калабухов) руководители региона обращают внимание на различные проекты, связанные с развитием транспортной сети в Калмыкии, и просят ускорить их про-

ектирование и строительство или выделить дополнительное финансирование [НА РК. Ф. Р-309. Оп. 1. Д. 171. Л. 1–2].

#### 5. Реализация первых проектов строительства автомобильных дорог

Первыми целями дорожного строительства в Калмыкии стали автодороги Дивное – Элиста и Элиста – Сталинград. В 1958 г. МДС № 22 и ДЭУ № 377 начали работы по подготовке первого маршрута (Дивное – Элиста) под покрытие из асфальтобетона. Дорога с булыжным покрытием была построена еще в 1940 г., с того времени ремонт не проводился. Ширина твердого покрытия была равна 3,0–4,5 метрам и на момент восстановления автономии находилась в полуразрушенном состоянии. Проектной документацией занималось Саратовское отделение Гипроавтотранса. Основной проблемой в работе стало строительство дамб, а затем мостов на рукавах р. Маныч-1 и Маныч-2 из-за природного ландшафта. Постановлением Совета Министров РСФСР от 22 февраля 1957 г. № 58 было предусмотрено строительство мостов и дамб через реку Маныч, на что выделялось 1,5 млн рублей [НА РК. Ф. Р-309. Оп. 1. Д. 66. Л. 4]. Большим подспорьем для работы стала железнодорожная станция в Дивном, куда поступало большое количество дорожно-строительных материалов: гравий, камень, щебень, битум и холодный асфальт. Строительство асфальтированной дороги позволило бы увеличить темпы строительства социально-экономической инфраструктуры в Элисте и создать локальную автодорожную сеть возле города.

При обсуждении второго маршрута (Элиста – Сталинград) руководство Целинного района предложило перенести его, обосновав свою точку зрения экономическими расчетами. Оно указало на то, что существующий грейдер Элиста – Красный (Улан-Эрге) – Чилгир – Заливной (Алцынхута) – совхоз им. Чкалова (Татал) – совхоз им. Чапаева (Ханата) – Малые Дербеты находится вдали от ключевых населенных пунктов Целинного района. Строительство отдельных дорог и мостов от указанных населенных пунктов к этой дороге приведет к существенному удорожанию проекта. «Целинники» доказывали с цифрами на руках, что асфальтобетонное шоссе следует вести через населенные пункты Целинного района и с. Садовое, что

заметно удешевит проект и сделает более доступными ряд сел и колхозов [НА РК. Ф. Р-218. Оп. 1. Д. 131. Л. 14–15].

Отметим, что современное шоссе Элиста – Волгоград проходит по маршруту Элиста – Троицкое – Ергенинский – Кетченеры – Аршань-Зельмень – Садовое, т. е. с некоторым отклонением повторяет маршрут, предложенный руководством Целинного района. Правда, потом пришлось прокладывать отдельные дороги к п. Аршан-Булг (Целинный), Бага-Чонос (Балковский), Алцынхута (Заливной), Овата (центральная усадьба совхоза «Балковский»), совхоз им. Чкалова, Ханата, но это уже тема другого исследования. Очевидно, что прокладывание дороги через три райцентра было более экономически выгодным. Такой маршрут улучшил бы снабжение города. Для представителей Целинного района, от которого предлагалось изменение маршрута строительства дороги до Волгограда, такое решение было важным в плане того, что сельские жители могли бы продавать свою продукцию (овощи, яйца, молоко, бахчевые).

Помимо государственного финансирования, активно привлекались и ресурсы местных организаций. Совет Министров Калмыцкой АССР 5 августа 1959 г. принял постановление «Об утверждении плана участия колхозов, совхозов, промышленных,

транспортных, строительных и других организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог» [НА РК. Р-309. Оп. 1. Д. 132. Л. 27]. Предполагалось привлечь организации, расположенные как в сельской местности, так и в городе, независимо от их подчиненности. Для каждой организации устанавливался объем работ, например, для совхозов, леспромхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций от 3- до 4-дневных норм на каждый принадлежащий им грузовой автомобиль, трактор, экскаватор, кран-погрузчик, землеройную и дорожную машину, для колхозов — от 4- до 6-дневных норм на каждого трудоспособного члена колхоза и от 2- до 4-дневных норм на каждый грузовой автомобиль, трактор, экскаватор, кран-погрузчик, землеройную и дорожную машину и на каждую единицу живой тягловой силы, принадлежащих колхозу. Районный исполком имел право налагать штраф на колхозы, совхозы, предприятия в размере до 50 % сметной стоимости невыполненных работ, а на их руководителей — в размере до 400 руб. в случае уклонения от дорожных работ [НА РК. Ф. Р-309. Оп. 1. Д. 132. Л. 16–17]. Объем работ по строительству и ремонту дорог можно увидеть в планах на 1958 г. и их реализации (см. табл. 3).

Таблица 3. Плановые показатели по республиканским дорогам на 1958 г. и их реализация [НА РК. Ф. Р-218. Оп. 1. Д. 13. Л. 12–14]

[Table 3. The 1958 planned targets for republican roads and their implementation]

Наименование	Един. измерения	План на 1958 г.		
		план	выполнено	%
I. Капитальный ремонт				
Сметная стоимость капитального ремонта	тыс. руб.	2 919,4	1 736,8	60
Капитальный ремонт дорог	км	7	4,4	63
В том числе мостовые		7	4,4	63
Устройство глухой земляной дамбы на переходе Маныч-2 и укрепительные работы	(тыс. м <sup>3</sup> ) / (тыс. м <sup>2</sup> )			
137,5 / 38,8	123			
Капитальный ремонт искусственных сооружений (долговременные трубы)	погон. м.	180	174	97
Капитальный ремонт гражданских зданий	(шт.) / м <sup>3</sup>	4/1218	1/188	15,6

II. Средний ремонт				
Сметная стоимость среднего ремонта	тыс. руб.	217	223	103
Средний ремонт дорог всего (грунтово-профилированные)	км	100	141	141
III. Финансирование по ремонту и содержанию дорог				
Общий объем финансирования	тыс. руб.	4 272	2 789	65
Из них работы, выполняемые подрядным способом	тыс. руб.	1 210	102,5	10
а) капитальный ремонт дорог и сооружений	тыс. руб.	2 919,4	1 736,8	60
б) средний ремонт дорог и сооружений	тыс. руб.	217	223	103
в) текущий ремонт	тыс. руб.	343	323,1	94
г) зимнее содержание	тыс. руб.	54,4	43	79
д) содержание ДЭУ и линии	тыс. руб.	701,9	415	59
е) капитальный ремонт механизмов	тыс. руб.	36,3	48,1	184
Источники покрытия затрат				
Бюджетные ассигнования	тыс. руб.	4 000	3 955,1	—
Трудовое участие	—	162	140	86
Численность платного персонала	—	262	210	—

В отчете ДЭУ № 381 за 1959 г. видны характерные проблемы ремонта дороги Ставрополь – Астрахань того времени. Год оказался весьма неблагоприятным для ремонта дорог, так как осенью, зимой и весной осадков было очень мало, а лето оказалось засушливым и сопровождалось сильными ветрами. В результате этого проведенный средний ремонт на участке с 319 по 402 км оказался безрезультатным, несмотря на то, что на полотне дороги был уложен грунт высотой 10–15 см, в низинах — до 50 см, а местами работы производились дважды. Всего уложено в низинах 4 861 м<sup>3</sup> грунта. Вследствие непрерывных сильных ветров, доходящих до ураганной силы, уложенный грунт выдувало и после среднего ремонта приходилось производить текущий ремонт, особенно на участке Красное – Яшкуль (трижды) [НА РК. Ф. Р-218. Оп. 1. Д. 26. Л. 65].

Испарительные бассейны занесло, и местами они оказались выше уровня дороги. На участке между 490 и 403 км в низинах грунт настолько сильно выдуло, что после прошедшего осенью дождя дорога оказалась под водой. Особенно тяжелое состояние дороги было на участке между Хулхутой и границей с Астраханской областью, где она проходит в выемках. Здесь постоянно производился текущий ремонт, но грунт (глина и песок) выдувался, и получалась выемка до 2 м глубиной с отвесными краями.

При этом песок выдуло, и дорога превратилась в сплошные ухабы. Вдоль всего этого участка была проложена параллельно вторая дорога-временка, но автомашины этой дорогой пользовались исключительно редко, и ее занесло. Для того чтобы этот участок привести в проезжее состояние, был необходим бульдозер — для засыпки низин и рытья испарительных бассейнов. Однако найти бульдозер дорожный участок не смог [НА РК. Ф. Р-218. Оп. 1. Д. 26. Л. 65].

#### 6. Строительные материалы

Особое место в дорожном строительстве занимают строительные материалы, потому что от них зависит тип покрытия дороги и состав многослойной конструкции дорог — так называемой «дорожной одежды». Калмыкия богата минерально-сырьевыми ресурсами, и их изучение и освоение развернулось в основном после Великой Отечественной войны [Манджиев, Клюкин 1979: 21]. С 1944 г. на территории региона проводились систематически геологическая и гидрогеологическая съемки, а также поисковые работы, в результате которых был найден целый ряд месторождений сырья для строительных материалов: глина для кирпича и черепицы, песок для силикатных и силикалитных изделий и строительных растворов, песчаник для бутового камня и щебня, глиногипс для строительного гипса, а также известняк-ракушечник для стенового камня и извести.

Однако их добыча началась в 1960-е гг., и поэтому в конце 1950-х гг. дорожникам приходилось заказывать строительный материал в других регионах страны, что в свою очередь увеличивало первоначальную стоимость дорожных проектов и сроки строительства. Например, щебеночный материал поставлялся с Нальчикского щебеночного завода, а каменный материал — с Грозненского механического карьера [НА РК. Ф. Р-309. Оп. 1. Д. 824. Л. 40]. Удаленность источников строительных материалов усложняла реализацию задач строительства дорог. Так, в других регионах карьеры располагались недалеко от строительства, а потоки строительных грузов в направлении регионов, где велись дорожные работы, были интенсивными, и, как отмечают исследователи, автодорожные коммуникации существенно отставали от их интенсивности движения [Веселов 2017: 45].

Руководство республики, учитывая объективные условия и задачи, себестоимость строительства дорог, в первые же годы поставило цель асфальтирования дорог как единственного решения проблемы строительства и ремонта автодорог. Но процесс возведения и восстановления автодорог затянулся на несколько десятилетий.

Понимая важность автодорожного строительства, Президиум Верховного Совета Калмыцкой АССР 23 марта 1960 г.

выделил из созданного после преобразования Калмыцкой автономной области в Калмыцкую АССР в 1958 г. на основе отдела автошоссе управления автомобильного транспорта и шоссейных дорог управление строительства и ремонта автомобильных дорог. В ведение этого Калмыцкого дорожного управления вошли 8 районных дорожных отделов и два ДЭУ, которые обслуживали дороги автономно-республиканского значения общей протяженностью 2 122 км и 748 погон. м искусственных сооружений.

### 7. Заключение

Дорожное строительство в автономной Калмыкии в конце 1950-х гг. было развито слабо. Процент дорог, имеющих твердое покрытие, был крайне низок и создавал серьезные проблемы для коммуникации города с районными центрами региона. Такое положение дел объясняется несколькими ключевыми факторами: окраинное положение в послевоенный период в составе существовавших административно-территориальных единиц районов, вошедших в состав воссозданной в 1957 г. автономной Калмыкии; недостаточное финансирование; недостаточная подготовка кадров, недостаток квалифицированной рабочей силы и низкий уровень обеспеченности дорожно-строительной техникой.

### Источники

НА РК — Национальный архив Республики Калмыкия.

### Литература

- Бекряев 1996 — Бекряев Б. А. Дороги России: исторический аспект. М.: КРУК, 1996. 403 с.
- Веселов 2017 — Веселов С. И. Создание локальной автодорожной сети в нефтедобывающих районах севера Западной Сибири в середине 1960-х – 1970-е гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 3-1(77). С. 44–48.
- Веселов 2019 — Веселов С. И. Опыт строительства первых автомагистралей в Ханты-Мансийском округе в 1960-е гг. // Северный регион: наука, образование, культура. 2019. № 1–2(41–42). С. 43–48.
- Веселов 2020 — Веселов С. И. Предпосылки формирования дорожно-строительной отрасли в Ханты-Мансийском национальном округе в 1930–1950-е гг. // Накануне

### Sources

National Archive of the Republic of Kalmykia.

- «Большой нефти»: Югра в послевоенные годы (1945–1950-е гг.): сб. науч. ст. Всеросс. науч. конф. (г. Сургут, 18 октября 2019 г.). Сургут: Альфа Принт, 2020. С. 61–71.
- Демчик 2022 — Демчик Е. В. Дорожная сеть районов Алтайского края на начальном этапе освоения целинных и залежных земель, 1954–1955 гг. // Историко-экономические исследования. 2022. Т. 23. № 1. С. 108–131. DOI: 10.17150/2308-2488.2022.23(1).108-131
- Максимов 2009 — Максимов К. Н. Репрессии против калмыцкого народа и его реабилитация // История Калмыкии с древнейших времен до наших дней: в 3 т. Т. 2. Элиста: Герел, 2009. С. 580–641.
- Максимов 2013 — Максимов К. Н. Калмыкия в советскую эпоху: политика и реалии. Элиста: Герел, 2013. 464 с.
- Максимов, Лиджиева 2017 — Максимов К. Н., Лиджиева И. В. Калмыкия в XX веке.

- Исторический опыт и его значение. М.: Наука, 2017. 461 с.
- Манджиев, Ключкин 1979 — *Манджиев С. В., Ключкин Н. В.* Калмыцкая АССР. Экономико-географический очерк. Элиста: Калм. кн. изд-во, 1979. 138 с.
- Очерки 1970 — Очерки истории Калмыцкой АССР. Т. 2. Эпоха социализма. М.: Наука, 1970. 432 с.
- Толь кровельный — Толь кровельный. Технические характеристики. ГОСТ 10999—64 [электронный ресурс] // URL: <https://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293790/4293790929.pdf> (дата обращения: 01.09.2023).
- Указ 1959 — Указ Президиума Верховного Совета РСФСР «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог» от 7 апреля 1959 г. [электронный ресурс] // URL: <https://www.consultant.ru/cons/ESU&n=14279#RfADwxT63o2yQ2UQ1> (дата обращения: 15.09.2023).
- Ушаков 2005 — *Ушаков В. В.* Справочник дорожных терминов. М.: ЭКОН – ИНФОРМ, 2005. 256 с.
- Road Building and Repair Activities. On: CONSULTANT PLUS Law Assistant System. Available at: <https://www.consultant.ru/cons/ESU&n=14279#RfADwxT63o2yQ2UQ1> (accessed: 15 September 2023). (In Russ.)
- Roofing tar paper. Specification. GOST 10999—64. On: Online Library of Engineering Guidelines and Technical Specifications. Available at: <https://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293790/4293790929.pdf> (accessed: 1 September 2023). (In Russ.)
- Ushakov V. V. The Handbook of Road Terms. Moscow: EKON – INFORM, 2005. 256 p. (In Russ.)
- Veselov S. I. Construction experience of the first motorways in the Khanty-Mansi Okrug in the 1960s. *Severnny region: nauka, obrazovanie, kultura*. 2019. No. 1-2 (41-42). Pp. 43–48. (In Russ.)
- Veselov S. I. Developing local road network in northern oil-producing areas of Western Siberia in the middle of the 1960-1970s. *Historical, Philosophical, Political and Law Sciences, Culturology and Study of Art. Issues of Theory and Practice (Manuscript)*. 2017. No. 3(77). Pt. 1. Pp. 44–48. (In Russ.)
- Veselov S. I. Preconditions for the shaping of public road industry in Khanty-Mansi National Okrug, 1930s–1950s. In: Stas I. N. (ed.) *On the Eve of the Oil Boom: Yugra in Post-War Years, 1945–1950s*. Conference proceedings (Surgut, 18 October 2019). Surgut: Alfa Print, 2020. Pp. 61–71. (In Russ.)

### References

- Bekryaev V. A. Roads of Russia: A Historical Aspect. Moscow: KRUK, 1996. 403 p. (In Russ.)
- Chugaev D. A. (ed.) Kalmyk ASSR: Historical Essays. In 2 vols. Vol. 2: Socialist Era. Moscow: Nauka, 1970. 432 p. (In Russ.)
- Demchik E. V. Road network of Altai Krai districts at the initial stage of development of virgin and fallow lands, 1954-1955. *Journal of Economic History & History of Economics*. 2022. Vol. 23. No. 1. Pp. 108–131. (In Russ.) DOI 10.17150/2308-2488.2022.23(1).108-131.
- Maksimov K. N. Kalmykia in the Soviet Era: Politics and Reality. Elista: Gerel, 2013. 464 p. (In Russ.)
- Maksimov K. N. Repressions against ethnic Kalmyks and the latter's rehabilitation. In: Maksimov K. N., Ochirova N. G. (eds.) *History of Kalmykia: From Earliest Times to Present Days*. In 3 vols. Vol. 2. Elista: Gerel, 2009. Pp. 580–641. (In Russ.)
- Maksimov K. N., Lidzhiyeva I. V. Twentieth-Century Kalmykia: Historical Experience and Its Significance. Moscow: Nauka, 2017. 461 p. (In Russ.)
- Mandzhiev S. V., Klyukin N. V. Kalmyk ASSR: An Essay in Economic Geography. Elista: Kalmykia Book Publ., 1979. 138 p. (In Russ.)
- Order of the Presidium of the RSFSR Supreme Soviet of 7 April 1959 on Participation of Kolkhozes, Sovkhozes, Industrial, Transport, Construction and Other Economic Organizations in Public

