

**СОГУШТАН КИЙИНКИ МЕЗГИЛДЕ КЫРГЫЗСТАНДА АВТОУНАА
ЖОЛДОРУНУН КУРУЛУШ ТАРИХЫНАН (1945-1960-ЖЖ.)**

**ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В КЫРГЫЗСТАНЕ В
ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД (1945-1960 ГГ.)**

**THE HISTORY OF AUTOMOBILE ROAD CONSTRUCTION IN KYRGYZSTAN IN THE
POST-WAR PERIOD (1945-1960)**

Арстанов Сабыркул Абдимананович

Арстанов Сабыркул Абдимананович

Arstanov Sabyrkul Abdimanapovich

т.и.к., доцент, Ош мамлекеттик университети

к.и.н., доцент, Ошский государственный университет

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Osh State University

sarstanov@oshsu.kg

Жумабекова Айсулуу Мамасабыровна

Жумабекова Айсулуу Мамасабыровна

Zhumabekova Aisulu Mamasabyrovna

магистрант, Ош мамлекеттик университети

магистрант, Ошский государственный университет

Master's student, Osh State University

aisuluu1994@mail.ru

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В КЫРГЫЗСТАНЕ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД (1945-1960 ГГ.)

Аннотация

В статье исследуется процесс восстановления и развития автомобильных дорог в Кыргызстане в трудный послевоенный период. Автор анализирует основные этапы дорожного строительства в период с 1945 по 1960 годы, трудности, возникавшие в ходе его реализации, достигнутые успехи и вклад развития автомобильных дорог в экономическое и социальное развитие республики.

Ключевые слова: Кыргызстан, послевоенный период, автомобильные дороги, дорожное строительство, транспортная инфраструктура, экономическое развитие

СОГУШТАН КИЙИНКИ МЕЗГИЛДЕ КЫРГЫЗСТАНДА АВТОУНАА ЖОЛДОРУНУН КУРУЛУШ ТАРИХЫНАН (1945-1960-ЖЖ.)

THE HISTORY OF AUTOMOBILE ROAD CONSTRUCTION IN KYRGYZSTAN IN THE POST- WAR PERIOD (1945-1960)

Аннотация

Макалада Экинчи дүйнөлүк согуштан кийинки оор жылдарда Кыргызстанда автоунаа жолдорун калыбына келтирүү жана өнүктүрүү процесси изилденет. Автор 1945-1960-жылдар аралыгындагы жол курулушунун негизги этаптарын, аны ишке ашыруудагы кыйынчылыктарды, жетишкендиктерди жана автоунаа жолдорунун өнүгүшүнүн республиканын экономикалык жана социалдык өнүгүүсүнө кошкон салымын талдайт.

Abstract

The article examines the process of restoration and development of automobile roads in Kyrgyzstan during the difficult post-World War II period. The author analyzes the main stages of road construction from 1945 to 1960, the challenges encountered during its implementation, the achievements made, and the contribution of automobile road development to the economic and social progress of the republic.

Ачкыч сөздөр: Кыргызстан, согуштан кийинки мезгил, автоунаа жолдору, жол курулушу, транспорттук инфраструктура, экономикалык өнүгүү

Keywords: Kyrgyzstan, post-war period, automobile roads, road construction, transport infrastructure, economic development

Киришүү. Экинчи дүйнөлүк согуштун аякташы Советтер Союзунун жана анын курамындагы республикалардын, анын ичинде Кыргызстандын тарыхында жаңы барак ачты. Согуштан кыйраган экономика тез арада калыбына келтирүүнү талап кылды жана бул процессте транспорттук инфраструктураны, атап айтканда, автоунаа жолдорунун тармагын өнүктүрүү негизги ролду ойноду. Согуш аяктаган учурда Кыргызстандын жол чарбасы оор абалда болгон: көптөгөн жолдор капиталдык ремонтко муктаж болгон, техниканын жана квалификациялуу кадрлардын өтө жетишсиздиги сезилген. Мындай шарттарда автоунаа жолдорун калыбына келтирүү жана жаңыларын куруу мамлекеттин экономикалык өсүштү камсыз кылууга, региондор аралык байланыштарды чыңдоого жана калктын жашоо деңгээлин жогорулатууга багытталган биринчи кезектеги милдеттеринин бири болуп калды.

Бул изилдөөнүн актуалдуулугу Кыргызстандын транспорттук инфраструктурасынын өнүгүүсүнүн тарыхый тажрыйбасын түшүнүү зарылчылыгында турат, бул тажрыйба азыркы учурдагы бул тармактагы маселелерди чечүүдө пайдалуу болушу мүмкүн. Бул макаланын максаты согуштан кийинки мезгилде (1945-1960-жж.) Кыргызстанда автоунаа жолдорунун курулуш тарыхын изилдөө, бул процесстин негизги тенденцияларын, көйгөйлөрүн жана жетишкендиктерин аныктоо, ошондой эле анын республиканын социалдык-экономикалык өнүгүүсүнө тийгизген таасирин баалоо болуп саналат.

Негизги бөлүк. 1930-жылдары республика ичиндеги жолдордун басымдуу бөлүгү элдик ашар ыкмасы менен курула баштаган болчу. Колхоздоштуруу жылдары карапайым эл маанилүү курулуштарга жигердүү катышкан. Мисалы, 1930-1935-жылдар аралыгында Боом капчыгайы аркылуу эки катмар шагыл төшөп Фрунзе – Балыкчы жолу курулган. Жалпысынан Кыргызстанда 1930-1940-жылдары төмөнкү жолдор ишке берилген:

Балыкчы – Нарын, 179 чакырым;

Бүргөндү – Таш-Көмүр – Кербен, 110 чакырым;

Ош – Сары-Таш, 185 чакырым;

Ош – Мырзаке, 77 чакырым;

Жалал-Абад – Көк-Жаңгак;

Үч-Коргон – Таш-Көмүр;

Нарын – Ак-Бейит [4].

Ал эми өлкөнүн түндүгү менен түштүгүн байланыштырган, стратегиялык делген Фрунзе – Ош унаа жолунун курулушу 1940-жылы башталган болчу. Алгач бул долбоор Фрунзе-Балыкчы-Нарын-Торугарт-Ош авто жолу катары пландалып, ВКП (б) Кыргыз обкому менен Кыргыз АССР Эл комиссарлар кеңешинин биргелешип чыгарган чечиминде анын курулушу 1935-жылга бүткөрүлүшү каралган. Бирок, белгиленген курулуш багыты өзгөрүп, кийин жол Фрунзе-Кара-Балта-Суусамыр-Ош багыты менен салынуусу чечилген болчу [5]. 1940-жылы май айында колуна күрөк, кетмен, чукулдугун көтөргөн 18 миң колхозчулар ашарга чыгып, аталган трассанын 83 чакырымын 65 күндө жасап, Төө-Ашуу аркылуу Суусамыр жайлоосуна жол ачылган. Ошол эле маалда Жалал-Абад – Токтогул жолу пайдаланууга берилип, Фрунзе менен Ош шаарын ортодо Чычкан капчыгайы, Ала-Бел, Көк-Бел ашуулары гана бөлүп турган.

«Ички жолдорду салууга элдин аракети күч. Алар жолчуларга кол кабыш кылууда. Бирок мал менен алектенгендер техниканы жакшы колдоно албай жатат. Ошондой эле тактай менен иштей алган жыгач усталардын тартыштыгы да бар. Мунун аркасында көпүрөлөрдү салуу кыйын болуп, айрым учурда иш токтоп калууда. Автоунаалар тартыш, жолчулардын турак жайы дагы жок», – деп ошол кездеги расмий документтерде [4] эскерилген. Бирок согуштун башталышы менен бул жумуштар токтотулган.

Согуш өлкөнүн транспорттук системасына олуттуу зыян келтирди жана Кыргызстан да четте калган жок. Иштеп жаткан автоунаа жолдорунун тармагы эскирген, көптөгөн көпүрөлөр жана жол катмары тез арада калыбына келтирүүнү талап кылган. Техниканын жана квалификациялуу адистердин жетишсиздиги кырдаалды ого бетер курчутту. Ошого карабастан, экономиканы калыбына келтирүү жана калктын мобилдүүлүгүн камсыз кылуу үчүн автоунаа жолдорунун стратегиялык маанилүүлүгүн түшүнүү аларды калыбына келтирүү боюнча кечиктирилгис чараларды көрүү зарылдыгын шарттаган.

Согуш аяктагандан кийин негизги милдет бүткүл эл чарбасын тынчтык нугуна буруу болуп калды. Бүткүл өлкө боюнча, анын ичинде Кыргызстанда дагы калыбына келтирүү иштери кеңири кулач жайды. 1945-жылы фронттон миндеген чакырым алыс жайгашкан республиканын өнөр жайы жарым-жартылай, ал эми кийинки жылы толугу менен эл чарбасынын жана калктын муктаждыктары үчүн зарыл болгон продукцияны чыгарууга өттү. Жумушчулар жана кызматкерлер үчүн 8 сааттык жумуш күнү калыбына келтирилди, милдеттүү түрдөгү кошумча жумуштар жоюлду, эмгек өргүүлөрү кайрадан башталды ж.б.

1946-жылы 18-мартта СССР Жогорку Советинин сессиясы эл чарбасын калыбына келтирүү жана өнүктүрүү боюнча жаңы беш жылдык план жөнүндөгү мыйзамды бекитти. Ушунун негизинде ошол эле жылдын августунда Кыргыз ССР Жогорку Советинин сессиясында 1946–1950-жылдарга карата беш жылдык план кабыл алынды. Бул документте төмөнкү негизги милдеттер коюлган: 1950-жылы эл чарбасын согуштан кийинки кайра курууну аяктоо, эл чарбасынын жана калктын муктаждыктарын канааттандыруу үчүн өндүрүштүк кубаттуулуктарды толугураак пайдалануу [3].

Аскердик чыгымдардын кескин кыскарышы республиканын эл чарбасына капиталдык салымдарды жана социалдык-маданий иш-чараларга болгон чыгымдарды бир кыйла көбөйтүүгө мүмкүндүк берди. 1950-жылы улуттук кирешенин 74% калктын материалдык жана маданий муктаждыктарын канааттандырууга жумшалса, 26% өндүрүштү кеңейтүүгө жана башка жалпы мамлекеттик жана коомдук муктаждыктарга пайдаланылган [1].

Колхоз-совхоздордо иштеген элге керектүү продукция, курулуш материалдарын аймактарга өз убагында жеткирүүдө жаңы жолдордун зарылдыгы жаралган. Анткени өлкөдө автоунаалардын саны, ташылуучу жүктөрдүн көлөмү өсө баштады. Эгер Республикада 1930-жылы 30, 1935-жылы 200 автоунаа болсо, 1946-жылы анын саны 2500гө чукулдаган [4]. Ишкана, мекемелердин азык-түлүк, күйүүчү май, курулуш материалдарына болгон суроо-талабы жогорулап, аларды жеткирүү үчүн ички каттамдарды ишке киргизүү зарыл болгон [3]. Автоунаалардын көбөйүшү жолдорду кеңейтип, трассаларды автоунаа, оор жүк ташууга ыңгайлаштырууну талап кыла баштаган.

Баштапкы этапта негизги күч-аракеттер негизги экономикалык борборлор менен калктуу конуштардын ортосундагы байланышты камсыз кылган эң маанилүү жол участкторун жана

көпүрөлөрдү калыбына келтирүүгө багытталган. Чектелген ресурстардын шартында кол эмгеги жана согуштан калган техника кеңири колдонулган. Жолдорду калыбына келтирүүдө жергиликтүү бийлик органдары жана ремонттук иштерге тартылган калк чоң роль ойноду. Кыйынчылыктарга карабастан, биринчи согуштан кийинки беш жылдыктын аягына чейин иштеп жаткан жол тармагынын бир кыйла бөлүгүн калыбына келтирүүгө жана республиканын региондорунун ортосунда минималдуу транспорттук байланышты камсыз кылууга жетишилди.

Республикабыздын автожолдорундагы чоң иштер 1950-жылдары кызуу жанданып, мурдагыдай кетмен, күрөк, чукулдук менен эмес, ири техниканын жардамы менен башталган. 1950-жылы республикада техникалык талаптарга жооп берген, автоунаа каттаганга ылайыктуу 420 чакырым эле жол болгон. Аймактын экономикалык жактан алга жылуусу үчүн жалпы республикалык жолдор дагы салынган. Жамбыл – Киров – Талас – Суусамыр магистралынын курулушу 1956-жылы соңуна чыгып, Талас облусу менен Казакстандын Жамбыл облусу темир жол аркылуу туташкан. Өлкө ичинде айыл чарба, мал чарбачылыгы үчүн маанилүү делген курулуштар улана берген.

1956-жылы августта СССРдин Министрлер советинин №518 Токтому менен Фрунзе-Суусамыр-Ош унаа жолдорун куруу боюнча чечим кабыл алынган. Бир айдан соң, ошол эле жылдын сентябрь айында аталган көлөмдүү долбоорду ишке ашыруу максатында №16 Курулуш башкармалыгы негизделген. Курулуш иштери үч тилкеге бөлүнгөн, алардын ар бирине Сосновка айылындагы, Токтогул шаарындагы (ал кезде шаар тибиндеги айыл) жана Таш-Көмүрдөгү үч курулуш башкармалыктар жооп беришкен [2].

Жолдун курулушун баштоо иштери 1957-жылы башталган. Сегиз жыл ичинде куруучулар аянты 11 миллион кубду түзгөн жер иштерин жүргүзгөн, алардын ичинде 7 миллион куб метр тоо таш породасы иштелип, узундугу 2 500 погондук метрди түзгөн көпүрөлөр, 13 мин миң метр узундуктагы 924 суу өткөрүүчү түтүктөр, көчкүлөргө туруктуу алты галерея жана 35 эксплуатациялык комплекстер курулган. Төө-Ашуудагы тоннелди, кар көчкүгө каршы курулушту Москвадагы «Метрогипротранс» менен жергиликтүү «Кыргызжолтрансдолбоор» институттары долбоорлогон [2]. Узундугу 2,5 чакырымды түзгөн, азыр Көлбаевдин ысымын алып жүргөн, Борбор Азиядагы бийик тоолуу шарттарда курулган алгачкы тоннелдин курулушу 1964-жылы аяктаган. 1965-жылы узундугу 678 км болгон Фрунзе-Ош автоунаа жолу толугу менен курулуп пайдаланууга берилген.

Фрунзе-Суусамыр-Ош өтмөгүндөгү тоннельдер менен көчкүгө каршы курулган галереялардын курулушун атактуу москвалык метролорду курган СУ-128 ишке ашырган. Курулуш аянтчаларындагы жардыруу иштерин СССРдин транспорт жана курулуш министрлигинин №5 Трансвзрывпромдун атайын башкамалыгынын адистери жүргүзгөн. Ал эми 97 көпүрөнүн курулушун СССРдин Главмостройунун №467 Мостпоездинин башкармалыгынын адистери көзөмөлдөгөн. Аталган стратегиялык трассанын курулушуна өлкөнүн мыкты адистери тартылган. Бул курулушту ал кездеги советтик гезиттериндн “Улуу кыргыз тракты” деп аташкан. Ал бүткүл союз боюнча өзүнө тендиги жок бийик тоо шарттарында жүргөн уникалдык курулуш болгон, анткени курулуш иштеринин дээрлик жарымы деңиз деңгээлинен эки-үч миң метр бийиктикте жүргүзүлгөн.

Ал жылдары бул тармактын башына Кусеин Көлбаев келип, 18 жыл Транспорт жана жолдор министрлигин башкарган. «Кусеин Көлбаевич 1935-жылы Ленинграддагы институтту

бүтүп келип, Ош облусунда көп жыл жолчу болуп иштеп, 1953-жылы министр кызматына бекитилген. 1971-жылга чейин иштеп, кыргыз жигиттерин өстүрүүгө чоң салым кошкон. 1957-жылы Фрунзеде Автоунаа-жол техникумун, студенттер үчүн жатакана, мугалимдерге бир имарат куруп, кадр даярдоого катуу көңүл бурду. Ар бир райондо окуу бөлүмдөрүн ачып, ал жактан айдоочуларды окутту. Кийин жогору жактагыларга кайрылып Политехникалык институтта жол жана механика факультеттерин ачтырды. Ал жакты бүткөн балдар кийин автотранспорт, жол тармагын башкарып калды. Чоң жыйналыштарда дайыма жол маселесин көтөрүп, ага акча бөлдүрүп көптөгөн трассаларды оңдотту. Облустардагы жолдорду кеңейтип, оңдоп өзүнүн тайманбастыгы менен бат эле курулушка элди мобилизациялай койчу», – деп эскерет кесиптеши К.Орозалиев [4].

1950-жылдары, экономиканын өсүшү менен жол курулушунун көлөмү бир топ жогорулады. Мамлекет транспорттук инфраструктураны өнүктүрүүгө барган сайын көбүрөөк каражат бөлүп, жаңы курулуш техникаларын жеткирүү, квалификациялуу кадрларды даярдоо иштери жүргүзүлдү. Бул мезгилде борборду облустук борборлор жана алыскы райондор менен байланыштырган көптөгөн маанилүү автоунаа магистралдары курулуп жана реконструкцияланды. Айыл чарба продукциясын ташууну жана өнөр жай товарларын жеткирүүнү камсыз кылган жолдорду курууга өзгөчө көңүл бурулду. Курулуштун механикалаштырылган ыкмаларын активдүү колдонуу башталды, бул жол иштеринин темпин жана сапатын бир кыйла жогорулатууга мүмкүндүк берди.

Ал эми 1960-жылдары республика ичиндеги жолдордун абалы жакшырып, алыскы Сары-Жаз, Сөөк, Ак-Сай, Арпа, Ак-Шыйрак, Эңилчек өрөөндөрүнө чейин жолдор ачылган. Гидроэлектростанция, завод-фабрикаларды куруу, баалуу металлдардын кору бар кендерди иштетүү үчүн облустардагы калктуу конуштарды байланыштырган жолдор колдонууга берилген. Ата мекендик жолчулардын күжүрмөндүгүнүн аркасында 1980-жылы республикада ар кандай категориядагы жолдордун жалпы узундугу 23 миң чакырымга жеткен.

Корутунду. Согуштан кийинки мезгил (1945-1960-жж.) Кыргызстанда автоунаа жолдорунун өнүгүү тарыхындагы маанилүү этап болуп калды. Олуттуу кыйынчылыктарга карабастан, мамлекеттин жана элдин аракетинин аркасында жол тармагын калыбына келтирүү жана куруу боюнча чоң иштер аткарылды. Бул республиканын мындан аркы экономикалык жана социалдык өнүгүүсү үчүн бекем негиз түздү. Бул мезгилдеги жол курулушунун тажрыйбасын изилдөө транспорттук инфраструктуранын өнүгүүсүнүн мыйзам ченемдүүлүктөрүн жакшыраак түшүнүүгө жана бул тармактагы азыркы учурдагы маселелерди чечүү үчүн сабак алууга мүмкүндүк берет. Архивдик материалдарга жана статистикалык маалыматтарга негизделген мындан аркы изилдөөлөр каралып жаткан мезгилде Кыргызстанда автоунаа жолдорунун өнүгүүсүнүн толук картинасын калыбына келтирүүгө жана айрым долбоорлордун республиканын жалпы өнүгүүсүнө кошкон салымын баалоого мүмкүндүк берет.

Пайдаланылган адабияттардын жана булактардын тизмеси:

1. Аттокуров С. Промышленность Киргизии в послевоенные годы: 1946–1955 гг. Фрунзе, 1990.

2. Исманов А. Оштон Фрунзеге карай жол кантип курулган // <https://www.nlkg.kg/kg/projects/little-kirghizstan/kak-stroili-dorogu-iz-frunze-v-osh>
3. Нур уулу Д. Послевоенная перестройка экономики Кыргызстана (1946–1953 гг.) // Вестник КРСУ. 2016. Том 16. № 12
4. Сакенов М. Россиянын жолдорун курган. Кыргызстандык жолчулардын баскан жолу // <https://sputnik.kg/20231202/kyrgyzstan-transport-zhol-kurulush-taryh-1080930969.html>
5. Фрунзе-Ош жолу // https://www.azattyk.org/a/Kyrgyzstan_History/1970966.html