

На правах рукописи

ШАРИПОВ НАХТУЛЛО АЙНУЛОЕВИЧ

**ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
КУЛЯБСКОЙ ОБЛАСТИ ТАДЖИКСКОЙ ССР
(20-е – 80-е гг. XX в.)**

Специальность 07.00.02. – отечественная история

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук**

Душанбе – 2016

Работа выполнена на кафедре истории таджикского народа
Таджикского государственного педагогического университета им.
Садриддина Айни

Научный

руководитель:

доктор исторических наук, профессор
Мухидинов Сайдали Раджабович

**Официальные
оппоненты:**

Расулиён К. Р. доктор исторических наук,
профессор, заведующий кафедрой истории
таджикского народа, Таджикского
национального университета

Одинаев С. кандидат исторических наук,
доцент, проректор по воспитательной
работе Таджикского государственного
института языков им. С. Улугзаде

Ведущая

организация: Кулябский Государственный университет им. А. Рудаки;

Защита состоится «22» декабря 2016 года в 10 часов на заседании
Диссертационного совета Д. 047.008.01 по защите диссертаций на
соискание ученой степени доктора исторических наук, на соискание
ученой степени кандидата исторических наук при Институте истории,
археологии и этнографии им. А. Дониша Академии наук Республики
Таджикистан по адресу: 734025 г. Душанбе, пр. Рудаки, 33.

С диссертации можно ознакомиться в Центральной научной
библиотеке им. Индиры Ганди Академии наук Республики Таджикистан
(734025, . Душанбе, пр. Рудаки 33) и на сайте WWW/taj-history.tj.

Автореферат разослан «_____» _____2016г.

**Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор исторических наук**

Додхудоева Л. Н.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. С дорожным строительством связаны многие аспекты социально-экономической и политической жизни таджикского народа. По дорогам уходили и возвращались караваны, приходили и уходили завоеватели.

Важнейшую роль в осуществлении социалистических преобразований Таджикистана сыграло дорожное хозяйство, которое обеспечивало экономические связи, как с центральными районами страны, так и внутри республики. Дороги составляют одну из областей материального производства во всех общественно-экономических формациях, впоследствии они являются показателем уровня развития любого государства, его внутренне-экономического потенциала возможностей внешних связей. Только при сохранении и развитии автомобильных дорог можно было улучшить социальное положение населения. Известно, что до становления советской власти Кулябский регион являлся одной из самых отсталых окраин нашей страны. До революции в Кулябском регионе по существу не было грунтовых дорог, в этот период Таджикистан считался страной классического бездорожья.

Огромные перспективы в развитии экономики и культуры Кулябской области определяли исключительно быстрые темпы дальнейшего развития транспорта и дорожного строительства, являющиеся важной отраслью общественного материального производства. Несмотря на значительное количество научных публикаций, посвященных дорожному строительству республики, до нашего времени остались недостаточно изучены многие важные проблемы, касающиеся дорожного хозяйства Кулябской области.

По сути, история строительства дорог Таджикистана – это история автомобильных дорог Сталинабад–Курган-Тюбе, Сталинабад–Куляб и десятка километров республиканских и местных дорог, строительство тысячи мостов на реках Вахш, Сурхоб, Пяндж, Зеравшан, Яхсу, Хингоб, Сир и др., подготовка сотен высококвалифицированных кадров, дорожников и т.д.

Изучение истории дорожного хозяйства Таджикистана, в частности, его регионов до настоящего времени является актуальным. К их числу относятся и проблемы изучения дорожного хозяйства Кулябской области 20-80-х гг. XX в.

Поэтому изучение данной темы представляет значительный научный и познавательный интерес.

Степень научной разработанности проблемы. После становления советской власти в Кулябской области¹ строительство дорог проводилось силами представителей всех народов Советского Союза.

¹ Надо отметить, что после образования Бухарской Народной Советской Республики (1920-1924 гг.), Кулябский область образовался в составе округа Восточной Бухары.

Без их помощи и чуткого руководства правительству республики трудно было решить проблемы бездорожья в этой области.

Вопросы дорожного хозяйства и дорожного строительства Кулябской области нашли отражение в таких капитальных научных трудах, как «История таджикского народа» и «Очерки истории Коммунистической партии Таджикистана». В работе М. Иркаева, Ю. Николаева, Я. Шарапова «Очерки истории Советского Таджикистана (1917-1957 гг.)»², публикациях «Очерки истории народного хозяйства Таджикистана (1917-1965 гг.)»³, «Народное хозяйство Таджикской ССР в 1960 г.», «Народное хозяйство Таджикской ССР в 1962 г.»⁴, «Очерки истории Коммунистической партии Таджикистана»⁵ освещается борьба трудящихся Таджикистана за построение экономического фундамента социализма в республике. В них показаны общие процессы борьбы таджикского народа за победу социализма и коммунизма, всесторонняя деятельность партийной организации. Несмотря на то, что указанные работы отражают всю хозяйственно-политическую жизнь трудящихся Кулябской области, однако в них, как и в трудах обобщающего характера, только в общих чертах освещены процессы формирования современного транспорта со всеми его отличительными особенностями, достижениями и трудностями.

Некоторые вопросы развития дорожного хозяйства и дорожного строительства республики, в частности Кулябской области, получили освещение в работах Д. Дустматова⁶. Так же проблемам дорожного строительства и развитию транспорта в республике посвящены работы А. Исмоилова «Транспорт Таджикистана» и «Транспорт и горные дороги Таджикистана»⁷.

В 60-х–70-х гг. XX в. было издано ряд монографий, брошюр, и научных статей по теме дорожного хозяйства и транспорта республики.

Диссертационное исследование А.Н. Заманова⁸ является первой работой по данной проблеме. В данной диссертации изложены пути развития автомобильного, железнодорожного, авиационного и речного транспорта, а также некоторые факты о ходе строительства дорог в Таджикской ССР. Главное внимание уделено роли грузового

² Очерки истории народного хозяйства Таджикистана (1917-1965 гг.); Иркаев М., Николаев Ю., Шарапов Я. Очерки истории Советского Таджикистана (1917-1957 гг.). Сталинабад, 1957; Народное хозяйство Таджикской ССР в 1960 г. Душанбе, 1961; Народное хозяйство Таджикской ССР в 1962 г. Ежегодник. Душанбе, 1963; Очерки истории Коммунистической партии Таджикистана. Душанбе, 1964.

³ Очерки истории народного хозяйства Таджикистана (1917-1965 гг.). Душанбе, 1967.

⁴ Народное хозяйство Таджикской ССР в 1962 г. // Стат. Ежегодник. Душанбе, 1963.345 с.

⁵ Очерки истории Коммунистической партии Таджикистана. Душанбе, 1964.

⁶ Дустматов Д. Работники автотранспорта в борьбе за новый расцвет хозяйства и культуры Таджикистана. Душанбе, 1961.

⁷ Исмоилов А. Транспорт Таджикистана (на таджикском языке). Душанбе, 1962; Он же: Наклиёт ва роҳҳои кишвари кӯҳӣ. Душанбе, 1974.

⁸ Заманов А. Н. Транспорт Таджикистана. Душанбе, 1964; Он же. Развитие грузового автомобильного транспорта Таджикской ССР и пути улучшения технико-экономических показателей его работы. Дисс. ... канд. эк. наук. Душанбе, 1965; Он же. Вопросы эксплуатации и строительства автомобильных дорог в Таджикистане. Душанбе, 1971; Он же. Транспорт Таджикистана и его развитие в девятой пятилетке. Душанбе, 1972.

автомобильного транспорта в народном хозяйстве. Автор характеризует технико-экономические показатели работы грузового автомобильного транспорта в горных условиях республики, влияние грузопотока на технико-экономические показатели и на себестоимость перевозок, взаимозависимость этих показателей от структуры автопарка и грузов. Кроме того, автором освещаются вопросы укрепления автохозяйств и развития централизованных перевозок грузов и их влияние на производительность автомобильного парка и на транспортные издержки, а также на рентабельность работы грузового автопарка, даются рекомендации и предложения, направленные на повышение производительности и рентабельности работы автопарка и на дальнейшее развитие грузового автотранспорта в республике.

Вопросы партийного руководства по развитию транспорта и дорожного строительства в республике в советский период рассмотрено в диссертации И. Н. Арефьева «Деятельность Компартии Таджикистана по развитию транспорта в период развертывания строительства коммунизма (1956-1965 гг.)»⁹. В данной работе вместе с обобщением опыта партийных и советских органов в борьбе за развитие промышленности дается краткое описание дорожного строительства и транспорта в Таджикистане. В своей диссертации автор показал всестороннюю деятельность партийных организаций по руководству транспортом и строительству дорог в период развернутого строительства социализма. Однако в работе недостаточно освещены вопросы дорожного строительства и формирования квалифицированных кадров рабочих и специалистов-дорожников в исследуемый нами период.

Обобщение огромного фактического и научно значимого материала по истории развития дорожно-строительной отрасли в Таджикистане освещено в книгах и статьях С. Назруллаева. В его работах широко использованы архивные материалы и периодическая печать, подробно рассмотрены проблемы дорожного строительства Таджикистана в 1917-1941 гг. Автор проанализировал все материалы, касающиеся дорожного строительства. Безусловно, главным исследованием в области дорожного строительства республики является его кандидатская диссертация «Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в (1917-1941 гг.)»¹⁰. В данной диссертационной работе анализируются вопросы становления и развития дорожного

⁹Арефьев И.Н. Деятельность Компартии Таджикистана по развитию транспорта в период развертывания строительства коммунизма (1956-1965 гг.). Дисс. ... канд. истор. наук. Душанбе, 1970.

¹⁰ Назруллаев С. Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в (1917-1941 гг.). Дисс. ... канд. истор. наук. Душанбе, 1972; Он же. Дорожное строительство и транспорт Таджикистана в годы III пятилетки. Душанбе, 1972; Он же. Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в 1917-1941 гг. Душанбе, 1979; Он же. Аз таърихи сохтмони роҳҳои Кӯлоб // Аз таърихи шаҳри Кӯлоб. Маҷмуи мақолаҳо. Душанбе, 2006; Он же. Таджикистан: выход из коммуникационной изоляции. Душанбе, 2011; Он же. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.). Краткая история. Душанбе. 2013.

строительства на разных этапах в Туркестанской АССР, Таджикской АССР и Таджикской ССР. Вместе с проблемами в этой отрасли автор рассматривает механизм государственной политики по организации работы дорожного строительства в определенном периоде, фрагментарно дает сведения о дорожном хозяйстве и строительстве в Кулябской области.

Наряду с последовательным освещением автором истории транспорта республики в его работе не уделено должного внимания проблеме транспорта, особенно дорожного хозяйства Кулябской области. Так же хронологические рамки исследования диссертационной работы С. Назруллаева охватывают лишь период 1917-1941 гг.

Развитие путей сообщения и транспорта Таджикистана раскрыты в исследованиях Юсуфи Шодипура. В 1992 году им была защищена диссертация по теме «История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX века – начале XX века»¹¹. В своем исследовании главное внимание автор придает караванным дорогам, водным путям и железнодорожному транспорту. Так же раскрыты первые шаги строительства грунтовых дорог на юге Таджикистана, особенно в Кулябской области.

В работе А. Шарифова «Реконструктуризация дорожного хозяйства Республики Таджикистан»¹² освещены проблемы дорожного строительства в Таджикистане в советский период, особенно в исследуемом нами периоде. Автор кратко излагает проблемы дорожного строительства в Кулябской области. Отражены лишь некоторые мероприятия Коммунистической партии и правительства Таджикистана по руководству развитием транспорта и строительству дорог в годы завершения строительства социалистического общества и постепенного перехода к коммунизму.

В годы независимости Таджикистана издан ряд статей и работ, освещающих историю дорожного хозяйства, развития отдельных видов транспорта Кулябской области, в том числе статьи Х. Пирумшоева и С. Назруллоева¹³. Авторы собрали большой фактический материал по исследуемому нами периоду и осветили вопросы дорожного хозяйства развития транспорта в общеисторическом и экономическом планах.

Развитие дорожного строительства и транспорта, как составной части народного хозяйства республики, в общих чертах освещается

¹¹ Юсупов Ш. Очерки истории Куляба в конце XIX - начале XX вв. Душанбе, 1964; Он же. История путей сообщения и транспорта Таджикистана во второй половине XIX века – начале XX века. Дисс. ... канд. истор. наук. Душанбе, 1992.

¹² Шарифов А. Реконструктуризация дорожного хозяйства Республики Таджикистан. Душанбе: Наклиёт. 2003; Он же. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010.

¹³ Пирумшоев Х. Город Куляб в конце XIX - начале XX вв. //Аз таърихи шаҳри Кӯлоб. Маҷмӯи мақолаҳо. Душанбе, 2006; Назруллоев С. Аз таърихи сохтмони роҳҳои Кӯлоб //Аз таърихи шаҳри Кӯлоб. Маҷмӯи мақолаҳо. Душанбе, 2006.

в работе С. М. Шарипова «История транспорта и профессионального союза работников транспорта Республики Таджикистан»¹⁴.

В большинстве опубликованных трудов различных авторов, которые внесли определенный вклад в изучение данного вопроса, дается анализ дорожного строительства и работы транспорта республики в годы советской власти. Однако во всех вышеуказанных работах вопросы дорожного строительства и транспорта в Кулябской области анализируются в общих чертах. Полная характеристика дорожного хозяйства Кулябской области, многогранная деятельность партийной организации и правительства Таджикистана по мобилизации трудящихся масс на борьбу против бездорожья не нашла в них своего освещения. В большинстве из них история дорожного строительства в Кулябской области крайне ограничен и носит иллюстративный и фрагментарный характер.

Объектом диссертационного исследования является история развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР в 20-80-е гг. XX в. и его аспекты.

Предметом диссертационного исследования являются процессы возникновения и развития дорожного хозяйства и дорожного строительства Кулябской области в исследуемый период.

Целью диссертационного исследования является комплексное изучение истории развития дорожного хозяйства Кулябской области Таджикской ССР в 20-е–80-е гг. XX в., выявление и определение специфических особенностей и коренных изменений в данной отрасли.

Для выполнения этой цели в исследовании были поставлены следующие задачи:

- определить предпосылки дорожного строительства в Южном Таджикистане в 20-х гг. XX в.
- проследить становление дорожного хозяйства и строительство новых дорог в 20-е – 30-е гг;
- выявить основные направления в работе по организации и развитию строительства дорог в Кулябской области в 30-е – 40-е гг.;
- осветить улучшение деятельности дорожного хозяйства и строительства новых дорог Кулябской области в 1950-1970 гг.;
- определить механизацию дорожного хозяйства и расширение дорожной коммуникации в 1971-1990 гг.

Источниковая база диссертационного исследования. Круг источников по истории дорожного хозяйства Кулябской области в 20-е – 80-е годы XX в. довольно обширен и разнообразен. В ходе исследования был привлечен широкий круг делопроизводственных документов, которые хранятся в Центральном Государственном архиве (ЦГА) Республики Таджикистан. Часть из них была издана, однако большое количество

¹⁴ Шарипов С. М. История транспорта и профессионального союза работников транспорта Республики Таджикистан. Душанбе, 2008.

делопроизводственных документов остается неопубликованным и неисследованным. В ходе работы над диссертацией были также изучены и материалы периодической печати. Большинство документов, использованных в диссертации, впервые введены в научный оборот.

В диссертационной работе широко использованы материалы из Центрального Государственного архива (ЦГА Республики Таджикистан). Материалы по истории дорожного хозяйства Кулябской области в 20-х – 80-х гг. XX в. сконцентрированы в следующих фондах:

- (фонд 9); (1924-1926 гг.) Революционный комитет ТАССР;
- (фонд 10); (1902-1917 гг.) Ходжентское уездное поземельно-податное присутствие;
- (фонд 13); (1931-1937 гг.) Съезд Советов Таджикской ССР;
- (фонд 17); (1926-1929 гг.) Совет Народных Комиссаров Таджикской АССР;
- (фонд 19); (1925-1929 гг.) Государственная плановая комиссия Таджикской ССР;
- (фонд 20); (1930-1947 гг.) Государственная плановая комиссия Совета Министров Таджикской ССР;
- (фонд 151); (1931-1937 гг.) Совет профессиональных союзов Таджикской ССР;
- (фонд 894); (1939-1952 гг.) Министерство транспорта и дорожного хозяйства Таджикской ССР, г. Душанбе;
- (фонд 1595); (1965-1973 гг.) Линейно-эксплуатационное управление местных дорог Министерства транспорта и дорожного хозяйства Таджикской ССР (ЛЭУ местных дорог).

Большая часть исследования выполнена на основе документальных материалов, включающих документы Министерства транспорта и дорожного хозяйства республики, планы дорожного строительства, решения местных органов власти, партийные и правительственные постановления, документы статистики.

Важнейшим источником для исследования истории дорожного хозяйства в Кулябском регионе является периодическая печать. В ней освещаются наиболее значимые события, которые зачастую отсутствуют в официальных источниках. Например, сообщения о прибытии первого автомобиля в Кулябский регион, в населённые пункты с описанием торжественной церемонии и текстом выступлений трудящихся. Информация и хроника периодической печати позволяет уточнить место и время происходящих событий. Особую научную значимость среди них представляют периодические издания на таджикском и русском языках: «Бедории тоҷик» (Пробуждения таджика), «Ҳақиқати Кӯлоб» (Кулябская правда), переименованная на «Роҳи Ленинӣ» (Ленинский путь), «Мубориз», «Гулистон», «Ҳаёти қишлоқ» (Сельская жизнь), «Коммунист Тоҷикистона», «Тоҷикистони советӣ» (Советский Таджикистан) и др. Эта группа источников содержит много ценных данных, касающихся истории дорожного строительства Кулябского региона в исследуемый нами период. Их можно разделить на несколько групп:

а) публикации официальных документов – решений и постановлений правительства Таджикской АССР;

б) материалы информационного характера;

в) статьи и заметки разъяснительного направления;

г) документы сельскохозяйственного характера.

Хронологические рамки исследования ограничены периодом 20-х – 80-х гг. XX столетия.

Методы исследования. В работе применяются системный и историко-сравнительный метод, который позволяет воссоздать наиболее полное изучение истории дорожного хозяйства Кулябской области в 20-х – 80-х гг. XX в.

Методологическая основа исследования базируется на принципах историзма, единства национальных ценностей и системного подхода к изучению исторических событий.

Применение различных методов и исторический анализ темы позволили раскрыть проблему изучения истории дорожного хозяйства в Кулябском регионе с максимальной точностью.

Исследования проводились в течение 2011 – 2014 гг. в трех этапах:

1. На первом этапе (2011-2012 гг.) проводилось научное изучение литературы из республиканских материалов, касающихся проблем исследования. Также разрабатывались программа и структура исследования, определялись цель, гипотеза и задачи исследования.

2. На втором этапе (2012- 2013 гг.) проводилось изучение и описание истории дорожного строительства Кулябского региона путем анализа специальной литературы, периодической печати и архивных материалов. Проводилось обобщение и систематизация полученных данных.

3. На третьем этапе (2013-2014 гг.) были систематизированы результаты исследования, обобщены и подведены итоги, сформулированы рекомендации, подготовлены и опубликованы статьи по теме диссертации.

Обоснованность и достоверность полученных результатов исследования обеспечивается четкостью методологических позиций автора в соответствии с методами исследования, его задачами и логики, привлечением широкого круга материала, в том числе новых архивных материалов и периодической печати по дорожному хозяйству Кулябской области.

Научная новизна диссертации заключается в том, что в ней впервые предпринята попытка комплексного анализа состояния и развития дорожного хозяйства и дорожного строительства Кулябской области в 20-х-80-х гг. XX в. Автор не только раскрывает историю строительства местных грунтовых, колесных и других видов путей и дорог, но и определяет этапы этого процесса, его торгово-экономическое, социальное, культурное и политическое значение. Диссертант вводит впервые в научный оборот ряд новых архивных документов, а также

опубликованные материалы отечественных исследователей, не ставшие еще объектом научного анализа.

Практическая значимость диссертации состоит в том, что содержащиеся в ней теоретические положения и выводы, разработанные на основе научно-исторических рекомендаций, вносят определённый вклад в систему дорожного хозяйства в республике. Научные результаты диссертационного исследования могут быть использованы при написании обобщающих работ по истории таджикского народа, в том числе истории дорожного хозяйства Таджикистана. Они могут быть использованы в процессе преподавания вузовского курса «История таджикского народа», при чтении спецкурса по истории дорожного хозяйства Республики Таджикистан.

Апробация результатов исследования. Диссертация обсуждена и рекомендована к публичной защите на кафедре отечественной истории Таджикского государственного педагогического университета имени Садриддина Айни и в отделе новейшей истории Института истории, археологии и этнографии им. А. Дониша Академии наук Республики Таджикистан. Основные положения и выводы, сформулированные в диссертационном исследовании, были изложены в докладах и выступлениях на республиканских и межвузовских конференциях, в том числе в сборнике, изданном по материалам международной научно-практической конференции «Великая Отечественная война: источники и исторические последствия Победы, посвящённой 70-летию Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)» (Душанбе, 2015 г., секция юных ученых) – статья «Из истории дорожного строительства Кулябского региона в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)» и других внутривузовских конференциях.

Структура диссертации соответствует поставленным в исследовании задачам. Диссертация состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованных источников и литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обосновывается актуальность темы, степен научной разработанности исследования, определяются его объект и предмет, цель и задача исследования, характеризуются источники исследования, методологическая основа, методы исследования, раскрывается научная новизна и практическая значимость исследования.

В первой главе «Дорожное хозяйство Кулябской области в 20-е – 40-е гг. XX в.» рассматривается предпосылки появления дороги и дорожного строительства в Южном Таджикистане в начале XX в. последующим в годы советской власти до 40-х гг. XX в.

Первый параграф «Предпосылки дорожного строительства в Южном Таджикистане» посвящено историю появления дорожного хозяйства Кулябской области до 20-х гг. XX в.

До Октябрьской революции Таджикистан находился в центре караванных путей. Караванные дороги соединяли Восточную и

Западную Бухару, Туркестанский край с Ферганой. По сведениям источников для перевозки грузов из Бухары в Северную Бухару было занято около 60 тыс. верблюдов. За год караван мог два раза пройти по этой дороге и перевезти более 24 тыс. тонн груза. Грузы поступали в Куляб по караванным дорогам через Термез–Кабадиан–Джиликуль–Сарай Камар¹⁵–Файзабад–Кала–Куляб. Куляб с Дарвазом соединяла труднопроходимая горная тропинка Калаи-Хумб–Нульванд–Зигар–Шурабад–Куляб. В то же время они использовали и другую тропинку Калаи-Хумб, перевал Хобу Рубот–Сагирдашт–Сари-Об–Шугнаб–Ховалинг–Куляб. Дорога Куляб–Дангара–Нурек–Янги-Базар–Дангара–Курган-Тюбе связывала Куляб с Гиссарской долиной¹⁶.

На территории нынешнего Таджикистана, как и во многих других районах Средней Азии, в досоветский период основным видом транспорта являлись верховые и вьючные животные: верблюд, лошадь, осел, як и другие.

Одним из основных видов местного транспорта являлась арба, которая долгое время служила единственным колесным транспортом по всей Средней Азии.

Несмотря на бездорожье, через труднопроходимые горные тропы происходила оживленная торговля между бекствами Восточной и Западной Бухары, а также с Ферганской долиной. Общая протяженность наиболее оживленных торговых путей в пределах Восточной Бухары не превышала 600 км¹⁷. В этих направлениях все перевалы для людей и животных были труднодоступными. Поэтому горные районы большее время года были отрезаны от внешнего мира, изолированы друг от друга, и население в этих местах вело натуральное или полунатуральное хозяйства¹⁸.

Юг Таджикистана из-за отсутствия дорог был вообще оторван от остального мира. В условиях отсутствия удобных путей сообщения определенную роль играл водный транспорт.

Население Кулябского региона использовало каюки для продвижения по реке Пяндж, которая проходила около села Чубек кишлака Богарак. В 1894-1898 гг. специальная комиссия России и Бухарского эмирата проверили эту часть реки и выяснили, что если убрать скалы, то можно плавать лодками с апреля по октябрь. Общий вес грузов, перевозимых по рекам Таджикистана, в год составляло около 700 000 пудов¹⁹.

¹⁵ Посёлок городского типа на юге Таджикистана, носивший до 1931 г. имя Сарай Камар. С 1931 по 1936 гг. назывался Бауманабад, в 1937 г. посёлок получил имя Кировабад, в 1963 г. и по наст.вр. стал называться Пяндж.

¹⁶ Назруллоев С. Аз таърихи сохтмони рохҳои Кӯлоб // Аз таърихи шаҳри Кӯлоб. Маҷмуи мақолаҳо. Душанбе, 2006. С.63.

¹⁷ Назруллаев С. Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в 1917-1941 гг. Душанбе, 1979. С. 15.

¹⁸ Кахоров А. Таджикистан ССР. М., 1961. С. 14.

¹⁹ ЦГА РТ. Ф. 19. Оп. 1. Д. 518. Л. 61-62.

В начале XX века на территории Таджикистана местное население пользовалось дорогами, проходившими по равнине и через несколько горных перевалов, в том числе колесной дорогой по левому берегу реки Амударья: Сарай Камар–Чубек–Анджерау–Зыгар–Калай-Хумб–Калай Вамир – 200 верст; вьючной дорогой из Дербенда на Байсун–Денау–Регар–Гиссар–Кафарниган–Гарм протяженностью 405 верст, пересекающей несколько горных перевалов.

До революции в Таджикистане существовало небольшое количество грунтовых дорог на севере и одна паромная переправа в Ходженте. Строительство грунтовых дорог в Кулябской области началось в 20-е годы XX века. С продвижением Красной Армии в Таджикистане военно-дорожно-строительные отряды в Средней Азии начали восстанавливать наземные дороги. Для восстановления связи между районами и населенными пунктами, предотвращения их разобщенности особое внимание уделялось именно строительству и восстановлению грунтовых дорог.

Естественно, что с первых же дней установления советской власти в Таджикистане основной стала транспортная проблема, как главная в числе проблем хозяйственного, политического и культурного строительства. В числе первоочередных встала задача строительства колесных дорог, мостов, без чего мероприятия советской власти не могли быть по-настоящему проведены в жизнь. На самой территории Восточной Бухары силами местного населения и красноармейских подразделений восстанавливались грунтовые дороги, мосты, паромные переправы.

С установлением советской власти в Восточной Бухаре необходимо было решить в числе первых транспортную проблему. Учитывая важное значение дорожного хозяйства, советская власть приняла все меры по механизации транспорта и грунтовых дорог. С этой целью в 1920-1921 гг. были предприняты первые попытки восстановления и строительства грунтовых дорог Средней Азии. Наиболее важных участков брали на себя военно-дорожными отрядами по заданиям Командования фронтом.

Во втором параграфе «Становление дорожного хозяйства и строительство новых дорог в 20-е – 30-е гг. XX в.» прослеживается история становления дорожного хозяйства Кулябской области в данный период времени.

Строительство дорог на территории Таджикской ССР имело несколько этапов. Первый период дорожного строительства начался с момента установления советской власти в Таджикистане и продолжался до 1929 г. Он характеризовался строительством грунтовых дорог на основных, наиболее важных направлениях, а также реконструкцией вьючных троп (преимущественно на равнинной местности) для пропуска колесного транспорта. Во второй половине 20-х и 30-х годов строились лишь грунтовые колесные дороги без покрытия, зачастую по направлению основных вьючных троп. В то время перед молодой,

экономически еще не окрепшей республикой стояли большие и трудные задачи по возрождению и развитию народного хозяйства, в том числе дорожного хозяйства, транспорта и т.д.

Республика постоянно получала помощь от РСФСР и других братских республик. Помогали квалифицированными кадрами, специалистами разного профиля для всего народного хозяйства и в том числе сфере транспорта и дорожного хозяйства.

Преобразование Таджикистана от автономии к союзной республике обязывало установление и развитие промышленности и сельского хозяйства. Для осуществления этих неотложных задач строительство путей сообщения стало главным и связующим звеном в их осуществлении. Для решения этого важного вопроса нужно было не только строительство железной дороги, но и автомобильных дорог.

В этот период грузы в Таджикскую АССР поступали со стороны Термеза по Амударье и по грунтовой дороге из Ферганы в Гарм, а также по направлениям Гузар–Душанбе, Самарканд–Пенджент, Урсатьевская–Ура-Тюбе (ныне Истаравшан)–Обурдан, Термез–Кабадиан–Джиликуль–Сарай Камар–Файзабад–Кала-Сарой–Куляб. Узловым пунктом колесной дороги был Джиликуль.

Поскольку Кулябский регион находится на юге республики, то о нормальной или современной дороге не могло быть и речи. Поэтому, естественно, одной из первоочередных задач советской власти в этот период было строительство дорог, которое обеспечивало эффективное развитие всех отраслей народного хозяйства в молодой республике.

В ноябре 1925 г. в Душанбе состоялся первый расширенный Пленум оргбюро КП (б) Узбекистана в Таджикской АССР, который особо отметил необходимость усиления темпов дорожного строительства. К участию в дорожном строительстве были привлечены непосредственно заинтересованные торгующие и кооперативные организации, части Красной Армии, трудящиеся и частные лица.

В 1925-1927 гг. были построены дороги Душанбе–Термез–Сарай Камар–Куляб. Строительство дороги Душанбе–Термез–Сарай Камар–Куляб вошло яркой страницей трудового героизма в историю становления и укрепления советской власти в Таджикистане.

С ростом сети автомобильных дорог рос и развивался автомобильный транспорт. В условиях Таджикистана, где свыше 92 процентов территории покрыто горами, автомобильному транспорту принадлежит решающая роль. В 1926 году Таджикская АССР имела 138 км дорог, годных для проезда автомобилей, 201 км колесных дорог и 1354 км вьючных троп²⁰. Протяженность государственных

²⁰ Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С. 18.

автогрузовых дорог в Таджикской АССР в конце года составила 1337 км, а дорог местного значения 648 км²¹.

Ревком Таджикской АССР 13 сентября 1926 г. принял постановление «Об обследовании почтовых трактов Душанбе–Курган-Тюбе–Джиликуль–Сарой–Куляб». Усилились работы также на дорогах Сарай Камар–Куляб и постановлением Ревкома от 9 июля 1926 г. срок окончания работ был установлен таким образом: Сарой-Куляб – первое апреля; Термез-Кабадиан–Джиликуль–Куляб – первое октября 1926 года²². С выполнением этого плана многие тропы были превращены в колесные дороги. Дорожно-строительная техника в ограниченном масштабе впервые в Таджикистане была применена на прокладке дороги Джиликуль–Сарай Камар–Куляб (240 км)²³. Дорожно-строительные работы велись главным образом рабочими местных национальностей²⁴.

Выход к магистралям до Пянджа обеспечивался вновь организованными районами пароходства до Термеза. Проездные пути Куляб–Сарай-Камарского направления составляли дороги: Бальджуан–Куляб, Кангурт–Куляб, часть дороги Джиликуль–Сарой-Камар, местные подъездные дороги Кулябского района от хозяйственных пунктов правобережья Пянджа²⁵. Дорога в Куляб через Файзабад также имела стратегическое значение. Дорога Файзабад–Куляб протяженностью 117 верст была включена в план. Путь проходил частично по карнизам до 1 аршина шириной, углы подъёмов достигали 30°.

Постановлением СНК Таджикской АССР от 20 января 1927 года отмечалось, что фактически дорожное строительство в Таджикистане, особенно в Кулябском регионе, начало своё развитие с 1927 года, когда вопросы автотранспорта в связи с общим развитием и экономическим ростом республики стали приобретать доминирующее значение²⁶.

1926-1927 гг. был первым годом, когда был создан ряд благоприятных условий для развития дорожного строительства в дальнейшем (приобретение техники, внедрение в производство проектных изысканий, создание аппарата – 1-го февраля 1927 года в ТАССР было сформировано дорожно-строительное управление).

10 февраля 1927 года в республике было организовано дорожно-строительное Управление САЗОМЕСа²⁷. За год работы дорожно-строительного Управления протяженность дорог республики увеличилась на 50 процентов, т.е. возросла до 1592 км, в том числе

²¹ ЦГА РТ. Ф. 20. Оп.1. Д. 14. Л. 2.

²² ЦГА РТ. Ф. 9. Оп. 1. Д. 33. Л. 291-292.

²³ ЦГА РТ. Ф. 19. Оп.1. Д. 519. Л. 200.

²⁴ Назруллаев С. Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в 1917-1941 гг. Душанбе, 1979. С.36.

²⁵ ЦГА РТ. Ф. 9. Оп. 1. Д. 41. Л. 512.

²⁶ Назруллаев С. Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в 1917-1941 гг. Душанбе, 1979. С. 35.

²⁷ Каримов Б. Дороги: связь времен. М., 1998. С. 122.

годных в сухое время под автомобильное и колесное движение 504 км, под вьючное движение - 1088 км.

План работ на 1926-1927 гг. был утвержден Совнаркомом Таджикской АССР 23 марта 1927 г. На дорожное строительство планом предусматривались ассигнования из бюджета НКПС в сумме 564991 рублей и из бюджета Таджикской АССР – 630 тысяч рублей. Сверх того НКПС отпустил 16 тысяч рублей на приобретение машин. В первую очередь намечалась к постройке колесно-автомобильная дорога Сарай–Куляб и Душанбе–Куляб. Дорога Сарай–Куляб на всем протяжении будет обеспечена грузовым колесным движением в 1-й год и автомобильным – в сухой период времени года²⁸.

В связи с чем было начато производство работ по приведению дороги Сарай Камар–Куляб в состояние, годное для автомобильного движения, протяженностью 110 верст, с грузооборотом линии 280 000 пудов. Дорога была необходима для соединения оживленного Кулябского региона с водной магистралью по Пянджу. Ввиду большого экономического значения Кулябского района в будущем при развитии грузооборота, возможно, потребуются прокладка узкоколейки от Куляба на Сарай Камар²⁹.

В связи с ростом восстановления народного хозяйства, ставшего на интенсивный путь своего возрождения, перед Таджикистаном встала задача приведения системы грунтовой дорожной сети в плане соответствия перспективам развития мощи страны, в целях включения оторванных своих районов в общую экономическую систему. Задача это составляла две основные группы работ: работы по прогрессивному улучшению существующих дорог и изысканию новых путей. К первой группе относились дороги:

1. Файзабад–Куляб протяжением 117 верст на 1927 год. Также окончание работ по приведению вьючного пути в проезжее и безопасное состояние³⁰.

2. Курган-Тюбе–Куляб протяжением около 90 верст. Дорога эта пересекает 24 горных перевала и целый ряд бродов, потому проезд по ней представляет значительные трудности. Вносились на 1927 год изыскания и составления проекта улучшения дороги.

3. Файзабад–Бальджуан–Куляб протяжением 117 верст. Дорога проходит по чрезвычайно пересеченной местности. Подъемы достигают угла 20 градусов. По интенсивным скалам имеются карнизы, достигающие 1 аршина, по которым вьется дорога. Через одну пропасть переброшен легкий, туземного типа мостик, опасный для прохода даже ишака без вьюка. Вносится на 1927 год продолжение изысканий для составления проекта улучшения дороги³¹.

²⁸ Назруллаев С. Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в 1917-1941 гг. Душанбе, 1979. С. 35.

²⁹ ЦГА РТ. Ф.9. Оп.1. Д. 41. Л.525.

³⁰ Там же. Л. 535.

³¹ Там же. Л. 537.

4. Чубек–Калаи-Хумб протяжением 190 км. Дорога соединяет Кулябский район с Дарвазским и Памиром³².

В 1927-1928 гг., основные средства были направлены на постройку дорог Душанбе–Сарай–Пархар–Куляб. Строительство дорог велось примитивными способами. Расчистка полотна, углов поворотов, профиля, верхнего слоя, утрамбовка – все производилось вручную.

Первые грузовые и землепашные машины в Кулябскую долину были привезены в 1928-1929 годах. Прибытие первой машины из Душанбе в Куляб было 2-го октября 1928 года.

4 октября 1928 г. была открыта грунтовая автомобильная дорога Душанбе–Сарай Камар–Пархар–Куляб. Она соединяла Душанбе с важнейшими хлопковыми центрами южного Таджикистана. Автомобиль проходил эту дорогу в течение трех дней. В этот день в г. Куляб приехала первая однотонная машина марки «Форд» из хлопковой компании города Душанбе с пятью пассажирами, пройдя 400-километровую дорогу за 30 часов по маршруту Душанбе–Курган-Тюбе–Джиликуль–Сарай Камар–Пархар–Хачирсовхоз (Гулистон)–Куляб. До реки Кызыл-Су была проложена новая дорога³³. До 10 октября 1927 года закончилось строительство дороги Сарай Камар–Куляб протяженностью 125 км³⁴.

Основное внимание было уделено строительству автомобильной дороги южного кольца Таджикистана: Душанбе–Курган-Тюбе–Джиликуль–Калининская МТС–Бауманабад–Пархар–Курбан-Шиит–Куляб–Кызыл-Мазар–Кангурт–Туткаул–Нурек–Янги-Базар–Душанбе протяженностью 490 км. Эта дорога, пролежавшая через хлопковые и зерновые районы вдоль государственной границы, имела исключительно важное экономическое и стратегическое значение³⁵.

На строительство дороги Янги-Базар–Куляб было отпущено вначале 70 тыс. руб. К работам Таджикглавдортранс приступил 1-го мая 1929 г. Поэтому работа всё время шла форсированными темпами, ежедневно было занято на стройке в среднем 2200 человек. Учитывая важность этой трассы, предложено было постройку дороги закончить к 1-му декабря 1929 года, а сумма ассигнований была увеличена до 1395 тыс. руб.³⁶ 5-го октября 1929 года закончилось строительство дороги Душанбе–Куляб через Янги-Базар–Туткаул–Кангурт³⁷.

³² Там же. Л. 538.

³³ Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С. 17.

³⁴ Файзалиев Ш. Таърихи Фархор. Кӯлоб, 1992. С. 151.

³⁵ Назруллаев С. Из истории дорожного строительства и развития транспорта в Таджикистане (1917-1941 гг.). Автореф. дис. ... канд. истор. наук. Душанбе, 1973. С. 18.

³⁶ Назруллаев С. Дорожное строительство и развития транспорта в Таджикистане в 1917-1941 гг. Душанбе, 1979. С. 68.

³⁷ Арефьев И. А. Деятельность Компартии Таджикистана по развитию транспорта в период развертывания строительства коммунизма (1956-1965 гг.). Дисс. ... канд. истор. наук. Душанбе, 1970. С.17.

5 ноября 1929 года путь до Куляба был открыт. Теперь сойдутся южная и северная партии строителей грунтовой автомобильной дороги Сталинабад–Куляб, по хорошей и грунтовой дороге первая машина сделает впервые пробный пробег³⁸.

К концу года намечалось окончить строительство дорог Янги-Базар–Куляб–Файзабад–Кала–Джиликуль и Куляб–Курган-Тюбе. Наряду с этим в 1931 год началось строительство дорог республиканского значения: Ховалинг–Саргазан, Дангара–Курган-Тюбе³⁹.

19 февраля 1932 года Совет Народных Комиссаров Таджикской ССР принял постановление «О плане дорожного строительства на 1932 год», в котором утверждено по союзному бюджету строительство дороги Сталинабад–Курган-Тюбе и Янги-Базар (ныне Вахдат)–Куляб⁴⁰. Медленными темпами шло строительство дороги Янги-Базар–Куляб.

Во второй пятилетке главное внимание обращалось на строительство автогужевых дорог. В 1933 году началось строительство дороги Душанбе–Курган-Тюбе–Джиликуль–Пяндж–Кировабад–Пархар–Куляб–Дангара–Нурек–Орджоникидзебад⁴¹.

С ростом грузооборота основных действующих хозяйственных магистралей Орджоникидзебад–Нурек–Куляб–Пархар–Бауманабад–Джиликуль–Сталинабад (южное кольцо) встала необходимость достройки и реконструкции этих дорог. Кроме указанных магистралей, в третьей пятилетке была намечена к строительству и достройке трасса Курган-Тюбе–Куляб⁴².

В третьем параграфе «Интенсивное дорожное строительство и развитие транспорта в 30-х – 40-х гг.» освещается вопросы дорожного строительства Кулябской области в довоенный и военные периоды.

В январе 1930 г. Народный Комиссариат торговли СССР выделил для Таджикистана 20 грузовых автомобилей. В этом году по дороге между Сталинабад–Янги-Базар начала работу машина по перевозке пассажиров⁴³.

В 1938 году в республике было образовано три округа: Ленинабад, Гарм и Куляб. 27 октября 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР в местах округов было образована Сталинабадская, Ленинабадская, Гармская и Кулябская област. В Кулябскую область входили г. Куляб, Бальджуан, Муминабад, Ховалинг, Сари Хосор, Кангурт, Кизилмазар, Дашти Джум, Шуробод, Чубек, Колхозабад (Восе)

³⁸ Шарипов С.М. История транспорта и профессионального союза работников транспорта Республики Таджикистан. Душанбе, 2008. С. 33

³⁹ ЦГА РТ. Ф. 20. Оп.2. Д. 807. Л. 53.

⁴⁰ Назруллаев С. Дорожное строительство и развитие транспорта в Таджикистане в 1917-1941 гг. Душанбе, 1979. С. 77.

⁴¹ Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С.19.

⁴² ЦГА РТ. Ф.18. Оп.1. Д.2001. Л.12.

⁴³ Назруллаев С. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.). Душанбе, 2013. С.23.

и Дангара. Кулябская область имела 13 районов, 5 городов поселкового типа, 123 сельских советов и 1695 сел⁴⁴.

Согласно третьему пятилетнему плану 1938-1941 гг. по строительству и ремонту дорог перед трудящимися Таджикистана была поставлена задача: в короткий срок провести реконструкцию всей дорожной сети республики. Одновременно с этим намечалась достройка дороги Курган-Тюбе–Куляб и др. Было предусмотрено сооружение десятков малых и больших мостов.

В эти годы на дороге Орджоникидзебад–Куляб через реку Иляк был построен новый мост постоянного типа, на строительство которого было израсходовано 36 тыс. руб. В Калаи-Лябиобском районе на реке Сурхоб паромная переправа была сооружена впервые (раньше переправа проводилась на бурдюках).

В 1940 году закончилось строительство автомобильных дорог Душанбе–Курган-Тюбе и Сарай Камар–Пархар–Куляб–Кангурт–Душанбе⁴⁵. Но не все районы Кулябского региона в этом году выполнили план. Например, в 1941 году председатели совета кишлаков Пахтакор и Лагмон начали строительство дороги Куляб–Дахана, но из-за халатности председателя совета кишлака Лагмон Курбонова Н. строительство этой дороги было выполнено всего на 10%⁴⁶.

5 мая 1941 года состоялся выход колхозников Кулябской области на строительство автомобильной дороги Сталинабад–Куляб. Строительство дороги шло на двух главных участках: Орджоникидзебад–Туткаул и Куляб–Саманчи. На строительстве обоих участков работали 16 тыс. колхозников из восьми районов Кулябской и двух районов Сталинабадской областей.

На строительном участке Орджоникидзебад–Туткаул работали 13 тыс. человек. Участок дороги проходил среди высоких Вахшских гор. Строительство дороги на этом участке было рассчитано на два месяца. Еще задолго до начала строительства были проведены подготовительные работы.

До начала войны было реконструировано более 40 км дороги на Куляб, причем при этом разрабатывался труднейший Чормагзакский перевал⁴⁷.

Несмотря на трудности, в годы Великой Отечественной войны (1941-1945) дорожное строительство в республике не было прекращено. В 1941 году началась реконструкция автомобильной дороги Душанбе–Куляб. К началу Великой Отечественной войны в республике было 9203 км автомобильных дорог, из которых 1560 км имели преимущественно гравийное покрытие. В тяжелые годы ВОВ, хотя сократились темпы

⁴⁴ Гоибов Ф. Таърихи Хатлон аз оғоз то имрӯз. Душанбе, 2006. С.618.

⁴⁵ Шарипов С.М. История транспорта и профессионального союза работников транспорта Республики Таджикистан. Душанбе, 2008. С.49.

⁴⁶ Мирзоев Х. Ба сохтмони роҳи Кӯлоб – Дахана диккати чиддӣ дода шавад //Ҳақиқати Кӯлоб. 1941. 30 март.

⁴⁷ Назруллаев С. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.). Душанбе, С.38

строительства дорог, но продолжительность сети дорог республики увеличилась на 695 км⁴⁸. В военное время было закончено строительство дорог в ранее непроходимые горные районы Сари Хосор и Ховалинг.

В этот период дорожное строительство проходило в тяжелых условиях. В первые дни войны ушли на фронт лучшие кадры инженерно-технических работников, механизаторов и рабочих-дорожников.

Война заставила сократить широкий размах дорожного строительства. Основные усилия и материальные возможности были направлены на поддержание хотя бы в минимально удовлетворительном состоянии основной автодороги Орджоникидзебад–Куляб в период 1941-1945 гг.

С целью своевременного завершения строительства дороги Сталинабад– Куляб–Джиликуль–Курган-Тюбе–Сталинабад (южное кольцо) глава управления Главдорупра заданием №331 от 1 октября 1941 года приказал начальнику строительства дороги Сталинабад–Куляб Умарову Алексею Александровичу организовать на дистанции тракта от Орджоникидзебада до Куляба ещё три дорожно-строительных участка⁴⁹.

В 1942 году дорожное управление №3 (Орджоникидзебад–Куляб) имело 4 ДЭУ и один участок для строительства дорог и мостов. Строительство велось в направлении дороги Орджоникидзебад–Куляб – Кировабад – Джиликуль – Курган-Тюбе – Сталинабад протяженностью 516 км и дорога Курган-Тюбе–Дангара–Кангурт, Туткаул–Дангара–Саманчи. ДЭУ 817 отремонтировала дорогу Джиликуль–Шахритус–Айвадж до границы Узбекистана протяженностью 194,5 км.

В 1943 году в управлении тракта Куляб входила 5 ДЭУ, которые обслуживали 754,4 км дорог.

После окончания войны дорожное хозяйство за короткий срок было восстановлено и достигло уровня развития довоенного периода⁵⁰.

В послевоенные годы, как и во всем народном хозяйстве, началось восстановление запущенных участков дорог. Особое внимание уделялось строительству дорог с твёрдым покрытием, а также строительству долговечных мостов. Для восстановления запущенных участков дорог в основном привлекали колхозников. По пятилетнему плану 1946-1950 гг. на дальнейшее развитие транспорта и дорожного хозяйства в нашей республике предусматривался объем капиталовложений за счет местных капиталовложений в сумме 51 млн. рублей. Объем капитальных работ на пятилетие по хозяйству республиканского и местного подчинения определялся в сумме 27,6 млн. рублей⁵¹.

⁴⁸Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С.22.

⁴⁹ ЦГА РТ. Ф.894. Оп.3. Д.53. Л.133.

⁵⁰ Назруллаев С. Из истории транспорта и дорожного хозяйства Таджикистана (1917-2013 гг.). Краткая история. Душанбе, 2013. С.100.

⁵¹ Садулаев М. Пятилетний план восстановления народного хозяйства Таджикской ССР на 1946-1950 гг. //Коммунист Таджикистана. 1946. 9 августа.

27 марта 1946 г. Наркомат автотранспорта был преобразован в Министерство автомобильного транспорта Таджикской ССР. Развернулась массовая реконструкция автомобильных дорог в Таджикистане с устройством покрытий из гравийных и щебёночных материалов, обработанных тяжёлой нефтью. Сеть дорог с таким покрытием в 1956 году возросла в 22 раза⁵². По автогужевым дорогам республиканского значения главное внимание было обращено на продолжение строительства основных трактов республики, дороги Орджоникидзебад–Куляб–Джиликуль⁵³.

Развернулась реконструкция автомобильных дорог с устройством твердых покрытий из гравийных и щебеночных материалов, обработанных нефтью со смещением слоя на дороге. В то же время эти покрытия хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации, т.к. они не дают пыли и допускают повышение скорости автомашин.

Во второй главе «Модернизация дорожного хозяйства и строительство новых дорог в Кулябской области в 50-е – 80-е гг. XX в.» рассматриваются вопросы модернизации и улучшение деятельности дорожного хозяйства, строительства новых и расширение дорожной коммуникации до конца 80-х годов.

В первом параграфе «Улучшения деятельности дорожного хозяйства и строительства новых дорог Кулябской области в 1950-1970 гг.» освещаются вопросы улучшения деятельности дорожного хозяйства и строительства новых дорог Кулябской области в данный период времени.

В пятой пятилетке на 1951-1955 гг. намечалось построить и реконструировать автомобильные дороги с устройством твердого, главным образом, с использованием нефтяных битумов на 50% больше, чем в 1946-1950 гг. В 1953 г. строительство и эксплуатация автодорог были переданы в ведение республиканских министерств, которые стали называться Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

В 1958 г. было завершено строительство новой дороги Курган-Тюбе–Куляб, протяжением 150 км, увеличилась протяженность станционных и подъездных путей. Высокие темпы развития промышленности, сельского хозяйства способствовали дальнейшему развитию транспорта и дорожного строительства в годы семилетки (1956-1965 гг.). В годы шестой пятилетки 1956-1960 гг. намечалось построить и реконструировать 600 км дорог республиканского и областного значения, в том числе дороги Душанбе–Куляб. За счет средств капитального ремонта предполагалось произвести работы по

⁵² Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С.24.

⁵³ Садулаев М. Пятилетний план восстановления народного хозяйства Таджикской ССР на 1946-1950 гг. //Коммунист Таджикистана. 1946. 9 августа

устройству черных покрытий с применением сырой нефти на дорогах протяженностью до 400 км⁵⁴.

Дальнейший подъем строительства дорог в Кулябском регионе начался после принятия Указа Верховного Совета СССР от 26 октября 1958 г. «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог»⁵⁵. Немного позже, 26 ноября 1958 года, было принято Постановление Совета Министров СССР №1281 «О мероприятиях по улучшению строительства и ремонта местных автомобильных дорог». При этом особое значение придавалось строительству дорог методом народных строек. Согласно мероприятий, указанных в этих решениях, многие подъезды к колхозам и промышленным предприятиям оделись гравийно-щебеночными покрытиями, обработанными нефтью, а некоторые были покрыты асфальтобетоном. В результате интенсивной работы по дорожному строительству, только в 1957-1958 гг. в республике сдано в эксплуатацию более 300 километров гравийных и асфальтированных дорог⁵⁶.

В это время началось строительство автомобильной дороги Хонабад–Тугарак протяженностью 36 км, общая сметная стоимость которой составила 728,3 тыс. рублей. Автомобильная дорога начиналась от Хонабада и до населенного пункта Гулистон с выходом на магистраль дороги Душанбе–Куляб протяженностью 172 км. Строительство, начатое в 1964 году, продолжалось и в 1965 году, однако из-за трудности с финансированием строительство не было закончено в намеченный срок. Единственным источником ресурсов на строительство, ремонт, содержание всех местных дорог района являлось участие колхозов, совхозов, предприятий и организаций района, поступление от которых в виде отработки на ремонте местных дорог или денежных взносов составляло за год не более 130 тыс. рублей.⁵⁷ Дорожно-строительное управление города закончил строительство автодороги Пяндж–Нижний Пяндж, Орджоникидзебад и Пархар, Кызыл-су и участок моста Бешкаппа, Пархар–Курбаншиит и дороги Куляб–Курбаншиит–Дангара⁵⁸. В октябре 1965 года это управление завершило строительство автомобильной дороги Каратов (Пархар)–Кировабад. В конце года закончилось строительство дороги Ханабад–Тугарак–колхоз имени Жданова, которая соединяла все колхозы района Куляба.

После ликвидации Даштиджумского района дорожный участок Куляб–Шурабад– Даштиджум (1964 г.) был передан в обслуживание

⁵⁴ Арефьев И. А. Деятельность Компартии Таджикистана по развитию транспорта в период развертывания строительства коммунизма (1956-1965 гг.). Дисс. ... канд. истор. наук. Душанбе, 1970. С. 34.

⁵⁵ Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С.24.

⁵⁶ Там же. С.25

⁵⁷ ЦГА РТ. Ф.1595. Оп.1. Д.5. Л.214.

⁵⁸ Чалилов И. Чидду чахди рохсозон //Хаёти кишлок. 1965. 1 январ.

Кулябского доротдела. За последние годы состояние дороги, особенно на участке Шурабад–Даштиджум через Николаевский перевал, из-за перегона большого количества скота на летние пастбища в этот период происходило интенсивное движение автотранспорта для обслуживания нужд животноводов.

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Таджикской ССР на строительство автомобильной дороги Ханабад–Тугарак в Кулябском районе, на участке к. Ханабад – к. Чок-Темир протяжением 23,4 км выделило средства со сметной стоимостью 464,9 тыс. рублей⁵⁹.

В 1966 году началось строительство автомобильной дороги на участке от г. Куляба до села Зираки. Дорога имела нефтяное покрытие. Всего же за 1966-1967 гг. предусматривалось капитально отремонтировать 30 км этой дороги. Кроме того, к концу будущего года на дороге был построен железобетонный мост через село Лянгар⁶⁰. Всего в 1966 г. Кулябским ДЭУ №38 при участии колхозов и совхозов района было построено и реконструировано 127 км дороги местного значения⁶¹. В этом же году в Московском районе ДЭУ №35 было построено и реконструировано более 90 км дороги местного значения.

В 1967 году предусматривалось строительство дороги Дангара–Пушинг–Кангурт. Однако в связи с его высокой стоимостью (1 миллион 108 тысяч рублей) и отсутствием возможностей пятилетнего плана это было невозможно.

20 ноября 1967 г. началось строительство автомобильной дороги колхоза имени Ленина в Восейском районе, протяженностью 30 км. Ширина проезжей части дороги 8 метров, а черное покрытие – 6 метров. Проект этой дороги был составлен институтом «Таджикдорпроект»⁶²

В сентябре 1969 г. Министерство транспорта и дорожного хозяйства и Московский райисполком произвели ремонт дороги от п. Дашти-Джум до села Лянгар общей протяженностью 18 км⁶³.

Автомобильные дороги по административному значению и объему грузопассажиропотока делятся на сети дорог республиканского и местного значения. Кроме того, имеются дороги внутривладельческого значения. Основной дорожной сетью являются автомобильные магистрали союзного значения с усовершенствованными типами покрытий. Эти дороги играют важную роль в обеспечении административных, культурных и хозяйственных связей между городами и союзными республиками. Протяженность их в Таджикистане составляет 6,7% от общей сети дорог.

Автомобильные дороги, протяженность которых в настоящее время составляет свыше 14 тыс. км, наиболее важными являлись дороги «Южного кольца» Душанбе–Курган-Тюбе–Кировабад–Куляб–Дангара–

⁵⁹ЦГА РТ. Ф.1595. Оп.1. Д.66. Л.28.

⁶⁰ЦГА РТ. Ф. 1595. Оп.3. Д. 25. Л.35.

⁶¹Там же. Д.10. Л.19.

⁶² ЦГА РТ. Ф.1595. Оп. 1. Д. 66. Л. 133.

⁶³ Там же. Д.2. Л.9.

Нурек–Душанбе. В 70-х годах большое внимание уделялось строительству дорог с усовершенствованными типами покрытия. Только в восьмой пятилетке по сравнению с седьмой пятилеткой сеть дорог с капитальными типами покрытия увеличилась на 364,0 км, по дорогам местного значения – на 214 км. Только за период 1960-70 гг. построено 5100 км автомобильных дорог с твердым покрытием, что составляет 37,2% к общей сети⁶⁴.

На январь 1970 года протяженность дорог в Кулябском регионе была следующей:

1. Кулябский район-77 км республиканские и 285 км местные дороги;
2. Восейский район-206 км республиканские и 189 км местные дороги;
3. Дангаринский район-131 км республиканские и 390 км местные дороги;
4. Московский район-13 км республиканские и 151 км местные дороги;
5. Пархарский район-93 км республиканские и 336,7 км местные дороги⁶⁵.

Все районные центры и крупные населенные пункты имеют регулярную автомобильную связь между собой.

За период с 1960 по 1970 гг. подвергались реконструкции основные грузонапряженные магистрали республики: Орджоникидзебад–Дангара–Куляб⁶⁶.

Во втором параграфе «Механизация дорожного хозяйства и расширение дорожной коммуникации в 1971-1990 гг.» освещается высокие темпы развития дорожного хозяйства совершенствование и механизации дорожной сети.

В девятой пятилетке руководство республики, как и прежде, обратило внимание на улучшение дорожного хозяйства и расширение дорожной коммуникации. Особенно были модернизированы внутренние дорожные коммуникации, в том числе в Кулябской группе районов.

Например, в первый год девятой пятилетки (1971 г.) ДЭУ №34 Восейского района построено и отремонтировано 41,8 км дорог. Они завершили строительство дорог в колхозах имени Ленина – 17,5 км, «Коммунизм» – 9,8 км, им. Карла Маркса – 4,5 км, им. Томина – 4 км и совхоза Ховалинг – 2 км⁶⁷. В 1972 году на строительство и ремонт дорог района было выделено 318,6 руб. В это время велись строительные работы в колхозах имени Ленина, имени Кирова и совхозе имени Фрунзе. Также к строительству были привлечены работники колхозов и

⁶⁴ Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С.27.

⁶⁵ ЦГА РТ. Ф. 1595. Оп. 3. Д.7. Л.53.

⁶⁶ Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С.27.

⁶⁷ Шокирова Қ. Муваффақияти роҳсозон //Мубориз. 1972. 1 январ.

совхозов. На нужных участках дороги выставлялись дорожные знаки. Несмотря на достигнутые успехи, в строительстве имелись свои недостатки. Так, исполкомы и кишлачные советы неудовлетворительно контролировали ремонт и строительство дорог на своей территории. Из-за бесконтрольности со стороны ДЭУ №35 часто разрушались дороги гусеничными тракторами, и не принималось никаких мер по отношению к этим лицам. Важную роль в деле строительства и эксплуатации автомобильных дорог Кулябского региона сыграл инженерно-технический коллектив дорожно-строительного управления №4. Один из лучших работников управления Султан Муратов 26 лет проработал бульдозеристом. Он участвовал в строительстве дорог Орджоникидзебад–Куляб, Ханабад–Тугарак и Восе–Ховалинг⁶⁸.

В девятой пятилетке дорожно-строительное управление №4 заасфальтировало более 50 км дороги Куляб–Орджоникидзебад, района Ленинград–Сангдара, Чордара–Саричашма. В 1975 году оно отремонтировало дорогу Куляб–Пархар–Пяндж, 20 км этой дороги было заасфальтировано⁶⁹.

В 1975 году коллектив дорожно-строительного управления №55 Советского района заасфальтировали 8 км дороги кишлаков Бурдам, Дават, Киблаи, Кушкия и закончили 18 км гравированной дороги Кангурт–Бальджуан. За год на строительстве были выполнены работы в сумме 80,7 тыс. руб. – больше на 3,7 тыс. руб. по плану.

В период 1970-1980 гг. началось строительство дорог с покрытиями из асфальтобетона. Улучшилось качество строительства дорог с применением покрытий и оснований с использованием вяжущих материалов из смесей с применением нефти. В 70-е годы в Кулябской области было построено сто автопавильонов и установлено более 2000 дорожных знаков. С двух сторон дорог были высажены 60 тысяч тутовых деревьев. Для безопасного движения людей в населенных пунктах на участках, по которым проходили автомобильные дороги, были построены пешеходные переходы.

Год за годом в Кулябской области расширялась сеть автомобильных дорог, которая по совокупности показателей развития и состояния дорожной сети в целом способствовала расширению отраслей производства, обеспечивающих необходимые условия для нормального функционирования экономики. Ведущим видом транспорта в Таджикистане, особенно в Кулябской области, по объему перевозок (свыше 90% всех грузов) приходилось на автомобильные дороги.

С момента образования Кулябской области открылся 21 новый маршрут для автобусов. В 1978 году в районе Восе, в 1979 году в Кулябе, Дангаре, в Пархарском и Московском районах были построены новые автовокзалы. Несмотря на это, состояние дорог и обслуживание транспорта не могли удовлетворить потребностям населения Кулябской

⁶⁸ Сирочов М. Роҳсоз //Роҳи Ленинӣ. 1976. 19 октябр.

⁶⁹ Алиев Б. Назирмадов Р. Роҳсозон //Ҳақиқати Кӯлоб. 1975. 23 август.

области. Некоторые населённые пункты и вовсе были лишены пассажирского транспорта. Дорожно-строительные организации из-за нехватки бетона и нефти не могли выполнить план по строительству и ремонту дорог в срок. В десятой пятилетке для дальнейшего развития дорожного хозяйства и транспорта республики было вложено 122 миллиона руб. Это сумма была направлена на строительство новых дорог и эксплуатацию существующих дорог, которые соединяли между собой районы, колхозы и совхозы. Улучшилось техническое состояние дорог и их грузоподъемность. Несмотря на достигнутые успехи, всё ещё имелись недостатки в дорожном хозяйстве и обслуживании транспорта региона. Многие исполкомы районных советов оказывали всестороннюю помощь дорожным организациям в строительстве дорог местного значения. Многие дороги местного значения – внутрихозяйственные, дороги к центру колхозов и совхозов и дороги, которые соединяли между собой кишлаки, были в непригодном техническом состоянии. Некоторые хозяйственные организации халатно относились к Указу Верховного Совета Таджикской ССР от 31 августа 1967 г.⁷⁰, обязывавшего участвовать в строительстве и ремонте местных автомобильных дорог денежными средствами государственные и хозяйственные организации республики и не выделяли средств, для строительства дорог. Причина халатности хозяйственных организаций была в том, что исполкомы районных советов не уделяли необходимое внимание данной проблеме⁷¹.

В 1978 году в Кулябской области было 11 дорожно-строительных организаций, три из которых были направлены на строительство дорог республиканского значения, остальные восемь работали на дорогах местного значения. Каждый год они строили сотни километров новых дорог и мостов.

В конце 1980 года дорожно-строительное управление №14 отремонтировало 90 км дороги Восе–Ховалинг. 50 км этой дороги было заасфальтировано. В конце года дорожно-строительный участок №38 отремонтировал 1,7 км дороги, которая связывала город Куляб с кишлаком Тугмаги⁷².

В 70-80 гг. в области автодорожного строительства важнейшими задачами являлись реконструкция и расширение основных направлений сети, дальнейшее повышение доли дорог с твердым покрытием (с одновременным улучшением его качества), обеспечение регулярности проезда по магистральным направлениям, развитие сети местных дорог в районах республики.

⁷⁰ Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С.25.

⁷¹Холов М. Қарори Совети олии РСС Тоҷикистон дар бораи ҳолат ва тадбирҳои беҳтар намудани роҳҳои автомобилгард ва хизматрасонии нақлиёти пассажирӣ ба аҳолии республика //Роҳи Ленинӣ. 1978. 21 июл.

⁷² Исоев С. Мӯждаҳо аз сохтмони вилоят //Роҳи Ленинӣ. 1980. 16 сентябр.

В конце 70-х годов Президиум Верховного Совета Таджикской ССР принял указ «Об участии государственных и кооперативных предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог»⁷³.

Учитывая важность роли автомобильных дорог в экономике и других сферах народного хозяйства республики, Совет Министров Таджикистана в начале 1980 года принял Постановление «Об образовании Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог республики»⁷⁴.

Автомобильные дороги усиленно строились и реконструировались в республике в последнее десятилетие (протяженность дорог с твердым покрытием за 1961-1980 гг. возросла в 3,7 раза). Дорожно-строительные и эксплуатационные организации были оснащены совершенными дорожными механизмами, позволяющими внедрять комплексную механизацию дорожно-строительных работ. В 80-е годы в качестве органического вяжущего материала стали применять не сырую нефть, а вязкие и жидкие дорожные битумы, что позволило значительно улучшить качество, несущую способность и срок службы покрытий до капитального ремонта. Вместе с высокими темпами, которые набирала республика в развитии экономики и преобразовании жизни народа, возрастали объемы дорожных работ, улучшались технико-эксплуатационные параметры автомагистралей, что способствовало ускорению реализации потенциальных возможностей горного края. Труженики Кулябского района в 1981 г. успешно выполнили планы во всех отраслях народного хозяйства и достигли больших успехов. План по строительству и ремонту дорог был выполнен на 6 км больше запланированного⁷⁵.

В 1981 году отремонтирована дорога Куляб–Курбаншиит–Советский район, заасфальтировано 6 км дороги Восе–Ховалинг, отремонтировано 4 км дороги от центра колхоза Коммунизм до села Пушьён колхоза имени Кирова, также закончено строительство дороги в селе Кадучи. К концу года отремонтированы автомобильные дороги между Кулябом, Восе, районами Советский и Ленинград⁷⁶.

Дорогу Орджоникидзеабад–Дангара–Пархар (особенно части Розийён, Себистон, село Арча-посёлок Пархар) и дорога Куляб (район Ленинград), Курбаншиит–Совет, Кангурт–Совет и Куляб–Ховалинг обслуживали ДЭУ №9, ДЭУ №14, ДСРУ №12 – не справлялись с поставленными перед ними задачами. Причиной тому стала старая и ограниченная дорожно-строительная техника, срок эксплуатации

⁷³ Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С.31.

⁷⁴ Шарифов А. Архитектура автомобильных дорог Республики Таджикистан (Пути совершенствования). Душанбе: Граф-полиграф, 2010. С.29.

⁷⁵ Ухдадориҳои сотсиалистии меҳнаткашонӣ шаҳр ва райони Кӯлоб дар соли 1981 //Роҳи Ленинӣ.1981. 22 январ.

⁷⁶ Наботов Г. Роҳҳои ноҳамвор // Роҳи Ленинӣ. 1981. 21 июн.

которой давно истек, но она использовалась: 9 бульдозеров, 34 автомашины, 4 экскаватора и 14 тракторов.

В 1982 году ДСУ №4 треста «Таджикдорстрой» занималось строительством и ремонтом на 98-114-124 км дороги Орджоникидзебад–Куляб, 10-20 км дороги Восе–Ховалинг, 20-30 км дороги Курбаншиит–Советский район. Строительство на объектах шло разными темпами.

Одним из самых больших проектов дорожного строительства 80-х годов считалось строительство автомобильной дороги Куляб–Калаи-Хумб–Хорог. Из-за неблагоприятных природно-климатических условий дорога имеет сезонный характер. Ввод в эксплуатацию этой дороги позволил бы обеспечить надежной круглогодичной транспортной связью центр Таджикистана с Горным Бадахшаном, далее через перевал Кульма с Китаем⁷⁷. По некоторым источникам, проект строительства этой дороги был подготовлен еще в 1929 году, но настоящий проект строительства этой дороги был составлен в 1984 г. Протяженность дороги составляла от Куляба до Калаи-Хумба 168 км и до Хорога 400 км. 106 км проекта этой дороги были составлены институтом «Точикгипротранстрой», а 62 км дороги до Калаи-Хумба институтом города Тифлис Республики Грузия. До середины 80-х годов частично было построено 26,7 км дороги от Куляба до Шурабада и 27,7 км дороги от Шурабада до Нижнего Анджираба⁷⁸.

В Кулябской области автомобильный транспорт общего пользования выполнил план грузоперевозок на 101,2%. За год было перевезено 6 миллионов тонн груза. Товарооборот области на 1987 г. составил 125,3 миллиона тонно-километров. Доход за счет перевозки пассажиров общественным транспортом составил 3,9 миллиона руб. или 104,7%. Это больше на 0,6% 1986 года⁷⁹.

Тогда перед дорожным хозяйством республики стояли задачи комплексной механизации и автоматизации дорожно-строительных работ, внедрения новых, более прогрессивных методов строительства, повышения производительности труда, снижения себестоимости работ, дальнейшего улучшения качества строительства.

В заключение диссертационной работы подытожены выводы и результаты проведенного исследования.

⁷⁷ Каримов Б. Дороги: философия, поэзия, история и мы. М., 2003. С.85.

⁷⁸ Бобоев Б. Дар бораи плани таркиёти икти. ва сотси-ии РСС Тоҷ.барои с. 1984 ва иҷрои он дар соли 1983 //Роҳи Ленинӣ. 1984. 17 январ.

⁷⁹ Управлении статистикии вилояти Кулоб //Роҳи Ленинӣ. 1988. 9 феврал.

**Основное содержание диссертационной работы отражено в
следующих публикациях автора:
Статьи в журналах рекомендуемых ВАК Министерства
образования и науки Российской Федерации.**

1. Шарипов Н.А. Деятельность союза Кошчи в хозяйственных преобразованиях в Таджикистане в 20-30-е годы XX вв. //Вестник Таджикского государственного педагогического университета им. С. Айни. ISSN 2219-5408. Душанбе, 2012. №1(44).-С.124-127 (в соавторстве)
2. Шарипов Н.А. Из истории дорожного строительства на юге Таджикистана (1920-1941 гг.). (На примере Кулябского региона) //Вестник Таджикского государственного педагогического университета им. С. Айни. ISSN 2219-5408. Душанбе, 2013. №2(53).- С.201-205
3. Шарипов Н.А. Развитие дорожного строительства в Кулябском регионе (1946-1960 гг.) //Вестник Таджикского государственного педагогического университета им. С. Айни. ISSN 2219-5408. Душанбе, 2014. №1(56).-С.72-76
4. Шарипов Н.А. История дорожного строительства в Кулябском регионе (1960-1976 гг.) //Вестник Таджикского государственного педагогического университета им. С. Айни. ISSN 2219-5408. Душанбе, 2014. №1(56-2).-С.73-79