

© 2026. Литягина А. В.

Советско-монгольское сотрудничество



оригинальная статья

eLibrary EDN: МНОРJT

Советско-монгольское сотрудничество и помощь монгольского народа СССР в годы Великой Отечественной войны

Литягина Алла Владимировна

Бийский филиал имени В. М. Шукшина Алтайского государственного педагогического университета, Россия, Бийск

eLibrary Author SPIN: 2510-1753

alityagina@yandex.ru

Аннотация: Рассмотрена слабо освещенная тема советско-монгольского сотрудничества в 1941–1945 гг. в историографии. Специального научного исследования по торговле и взаимопомощи двух стран в военный период нет. Тема актуальна в связи с важностью поддержки взаимодействия с дружественной страной на современном этапе. Цель – рассмотреть советско-монгольское сотрудничество и помощь Монголии СССР в годы Великой Отечественной войны. Для достижения цели были намечены следующие задачи: выявить роль города Бийска как стратегического пункта торговли двух стран; проанализировать деятельность Бийской конторы «Скотоимпорт» за 1941–1945 гг.; рассмотреть данные по верблюжьему каравану Б. Лувсана. Бийск, где начиналась железная дорога, к которой приводил Чуйский тракт, выполнял ответственную роль частичной переработки и дальнейшей транспортировки грузов из Монголии. В исследовании выявлена большая роль во взаимодействии СССР и Монголии Бийской конторы «Скотоимпорт», особенности ее деятельности, помощь дружественной страны в доставке людей и грузов в Бийск. Сделан вывод о значительной роли Бийского мясокомбината в сотрудничестве с Монгольской народной республикой. Удалось показать значительную причастность соседней страны к Всесоюзному движению «Все для фронта, все для победы!» и тенденцию к расширению сотрудничества на протяжении всего рассматриваемого периода. Выявлена проблема недостаточности архивных документов по каравану из 1200 верблюдов, пришедшему в Бийск зимой 1943 г. Такие выводы были сделаны на основе исследовательской работы в архиве отдела администрации г. Бийска и архиве Республики Алтай, а также изучения ряда статей и монографий и использования справочных изданий.

Ключевые слова: сотрудничество, Великая Отечественная война, Чуйский тракт, город Бийск, СССР, Монгольская народная республика

Цитирование: Литягина А. В. Советско-монгольское сотрудничество и помощь монгольского народа СССР в годы Великой Отечественной войны. *СибСкрипт*. 2026. Т. 28. № 3. С. 469–483. <https://doi.org/10.21603/sibscript-2026-28-3-469-483>

Поступила в редакцию 21.05.2025. Принята после рецензирования 31.08.2025. Принята в печать 01.09.2025.

original article

Soviet-Mongolian Cooperation and Mongolia's Aid to the USSR during the Great Patriotic War

Alla V. Lityagina

Biysk Branch of Altai State Pedagogical University, Russia, Biysk

eLibrary Author SPIN: 2510-1753

alityagina@yandex.ru

Abstract: Despite the trade and mutual assistance between the USSR and Mongolia during World War II, this topic remains understudied. However, Russian-Mongolian cooperation is a relevant issue against the background of current global challenges. The article describes the role of the city of Biysk as a strategic trade point and its branch of the All-Union State Office for Livestock Import (Skotoimport) in 1941–1945. It also focuses on the personality

of Borondongiin Luvsan, a legendary Mongolian camel caravan leader. The study relied on the archive of the Biysk city administration and the archive of the Republic of Altai, as well as on various historiographical publications and monographs. Biysk, where the railway leading to the Chuya Highway began, played a crucial role in the partial processing and further transportation of goods from Mongolia. Its branch of the Skotoimport agency was essential to the cooperation between the USSR and Mongolia, providing assistance in transporting people and cargo to Biysk. The Biysk meat processing plant was an important stakeholder in this wartime cooperation. Mongolia was involved in the All-Union movement "Everything for the Front, Everything for Victory!" and expanded its cooperation throughout the war. The research revealed a lack of archival documents concerning the caravan of 1,200 camels that arrived in Biysk in the winter of 1943.

Keywords: cooperation, Great Patriotic War, Chuya Highway, Biysk city, USSR, Mongolia

Citation: Lityagina A. V. Soviet-Mongolian Cooperation and Mongolia's Aid to the USSR during the Great Patriotic War. *SibScript*, 2026, 28(3): 469–483. (In Russ.) <https://doi.org/10.21603/sibscript-2026-28-3-469-483>

Received 21 May 2025. Accepted after peer review 31 Aug 2025. Accepted for publication 1 Sep 2025.

Введение

Монголия – давний стратегический союзник России. Русско-монгольские отношения играют особую роль для Сибири, очень важную – для граничащих с этой страной регионов. Существовали и существуют экономические, социокультурные связи территорий России с Монгольской народной республикой. Начало их относится к XVII в., когда границы Российского государства после присоединения Сибири стали располагаться рядом с районами расселения монгольских народностей и их землями. Во второй половине XIX в. торговые, экономические отношения двух стран неуклонно развивались по восходящей линии, увеличивался товарооборот, крепло международное сотрудничество [Старцев 2003: 5, 67, 147–148]. В советский период дипломатические, экономические и культурные связи нашей страны с Монголией еще более укрепились.

В условиях современного санкционного давления на Россию и проведения Специальной военной операции, в контексте всей современной геополитической ситуации вопросы сотрудничества с дружественным соседним государством приобретают большую актуальность и важность.

Степень изученности данной темы является недостаточной. Научные исследования по советско-монгольским отношениям не содержат специального рассмотрения военного периода. Крупные научные работы есть по досоветскому периоду данной темы. Так, следует назвать монографию А. В. Старцева о русской торговле в Монголии, в которой внимательно проанализированы русско-монгольские торговые отношения в дореволюционный период, в том числе обороты и ассортимент,

инфраструктура и организация русской торговли в этой стране [Старцев 2003]. Для понимания обстановки в тылу в годы войны именно на Алтае важны работы ряда историков [Бражников 1966; Гаврилов 1990; Гришаев 2003; Кольцов 2010]. Научный интерес представляют и труды по истории Чуйского тракта как важнейшей транспортной артерии, связывающей две страны [Кольцова 2006; Табаев 1969]. Здесь следует выделить работы Т. С. Пустогачевой, в которых рассматриваются различные аспекты истории Горного Алтая, связанные с развитием путей сообщения [Анкудинова и др. 2023; Пустогачева 2010a; 2010b; 2011]. Для понимания аспектов сотрудничества, возможности взаимодействия двух народов, общих черт хозяйственной и социокультурной деятельности, схожего исторического развития необходимо привлекать работы по социально-экономическим, культурным и этнографическим вопросам [Дьяченко 2020; 2023; Коновалов, Курылев 1980]. Н. В. Дьяченко подробно изучала экономические советско-монгольские отношения в довоенный период [Дьяченко 2005]. В исследованиях справедливо отмечается особая роль Республики Алтай как евразийского форпоста в сотрудничестве двух народов [Ушаков 2016], что было и в советский период.

Сотрудничество СССР и Монголии в годы Второй мировой войны рассматривалось в некоторых статьях и коллективных монографиях. В монографии «История Монголии. XX век» есть раздел по периоду 1940–1945 гг., освещаются некоторые аспекты российско-монгольского сотрудничества [Гольман и др. 2007: 200]. Немногим ранее появились

труды монгольских авторов, которые оказали помощь в написании упомянутой выше российской «Истории Монголии». В работе, посвященной российско-монгольской историографии Монголии и Второй мировой войне, Л. В. Курас отметил статьи Ч. Дашдаваа и Н. Хишигт о помощи Монголии советскому народу в борьбе с фашизмом [Курас 2013: 125, 126]. Российские авторы, опираясь на данные вышеназванных исследователей, выделили семь направлений помощи Монголии СССР, показав в цифрах материальную безвозмездную помощь воюющей стране и отметив моральную поддержку [Базаров, Курас 2015]. В дальнейшем в статьях указывается на количество материальной помощи, в том числе безвозмездной [Назимов 2020; Орлова 2021]. Нигде не выделяется отдельно сотрудничество Монголии и СССР по Чуйскому тракту, не показана роль г. Бийска как стратегически важного пункта для взаимодействия двух стран. Во всех работах исследователи обращаются к теме сотрудничества лишь в целом. Издание по монголоведам подтверждает пробел отдельного изучения заявленной нами темы статьи и хронологического периода 1941–1945 гг. [Кузьмин 2022].

Интерес к данной теме военного периода проявляли журналисты, краеведы, публицисты. Так, барнаульский журналист А. Муравлев в 2012 г. опубликовал статью в «Алтайской правде», посвященную великому каравану верблюдов, направленному в годы войны в Бийск, и юному тогда начальнику этой экспедиции с грузом для фронта Б. Лувсану. С последним журналисту удалось побеседовать, что является ценным источником информации по теме, учитывая «молчание» о 1200 верблюдах, направленных в г. Бийск, в архивах¹. В 2014 г. опубликована небольшая статья Д. Мунхбата о верблюжьем караване, которая важна по теме нашего исследования [Мунхбат 2014].

В новейших исследованиях по деятельности НКВД на Алтае в годы войны затрагивается также сотрудничество СССР и Монголии, обеспечение безопасности караванов и передвижения по Чуйскому тракту [Шатилов, Шатилова 2022].

Тема сотрудничества двух стран связана с монголоведением, с исследованиями различных аспектов истории и историографии по Монголии. Как отмечает монголовед Ю. В. Кузьмин, история

российского монголоведения нуждается в дальнейшем углубленном исследовании, а сибирское монголоведение занимает в нем ключевые позиции [Кузьмин 2021: 107]. Как правило, во многих работах и докладах вопросов, напрямую связанных с темой нашей статьи, исследователи либо лишь немного касаются, либо вообще не затрагивают. Так, на конференции, посвященной 100-летию заключения дипломатических отношений, рассматривались различные сюжеты, однако изучаемый нами аспект не был затронут [Монголия XX века... 2021].

В данной статье мы ставим цель рассмотреть советско-монгольское сотрудничество и помощь Монголии СССР в годы Великой Отечественной войны. Задачи:

- 1) выявить роль города Бийска как стратегического пункта торговли двух стран;
- 2) проанализировать деятельность Бийской конторы «Скотоимпорт» за 1941–1945 гг.;
- 3) рассмотреть данные по верблюжьему каравану Б. Лувсана.

Методы и материалы

Статья написана на основе архивных документов администрации г. Бийска и Республики Алтай. Использовались также текстовые и фотоматериалы музея Чуйского тракта г. Бийска (отдел Бийского краеведческого музея имени В. Бианки). Фонд Р-241 архивного отдела администрации г. Бийска содержит все отчеты местного отделения Всесоюзной конторы «Скотоимпорт», за каждый год отдельно. Дела этого фонда довольно объемны, они включают в себя подробные описания работы отделения за отчетный год, выписки, справки, ведомости, акты, приказы, письма, объяснительные записки, бухгалтерские сведения. Данный источник является весьма информативным и в значительной степени достоверным. Для достижения цели и задач статьи были привлечены также опубликованные архивные документы и справочные издания, необходимый круг научной литературы. При помощи историко-генетического метода сотрудничество двух стран в военные годы изучалось в развитии; начало войны стало первым этапом исследования советско-монгольского взаимодействия и помощи Монголии в изменившихся для СССР условиях. Освещение последующих лет дополняло картину

¹ Муравлев А. Караван дружбы. *Алтайская правда*. 05.05.2012. URL: https://www.ap22.ru/paper/paper_6802.html?ysclid=manq2brwrl379032554 (дата обращения: 14.05.2025).

международных отношений заявленной тематики, выявлялись динамика и особенности этого процесса. Изучение сотрудничества в 1944–1945 гг. помогло выявить итоги и тенденции в развитии торговли двух стран. Историко-системный подход позволил увидеть вопросы темы в контексте общих сложных процессов в истории страны в военное время.

Результаты

Бийск – второй по величине Алтайского края город. Здесь находилась (и находится) конечная станция Алтайской железной дороги, связанная с Великой транссибирской железнодорожной магистралью. Тыл в годы военного лихолетья должен был бесперебойно поставлять необходимую продукцию для фронта, размещать раненых бойцов и эвакуированное население. В городе открыли 25 эвакуационных госпиталей в 47 отдельных зданиях. В них было пролечено 200 тыс. раненых бойцов². Здесь, как и везде в тылу в это время, не хватало транспорта, горючего, работников.

Из Монголии шли грузы в этот алтайский город. Именно отсюда монгольские товары направлялись на фронт. Из Бийска уходила переработанная из монгольского сырья продукция.

В городе располагалось крупное, союзного значения предприятие – Бийский мясокомбинат. О масштабах его работы говорят цифры отчетов. В тяжелом, как указано в отчете за 1943 г., году сюда было поставлено 199462 т скотосырья³. Отгружено за пределы Алтайского края по итогам отчетного года 82513 т продукции⁴ (подсчет автора статьи). Однако план в этом военном году не был выполнен. В объяснительной записке к отчету указывалась причина невыполнения плана по выработке мяса – систематическое невыполнение планов сдачи скота соответствующими организациями (прежде всего жалобы были на советскую организацию «Заготскот»)⁵.

Мясокомбинат выполнял задания для фронта. Так, 3 августа 1943 г. Исполком Горсовета депутатов трудящихся обязал директора мясокомбината товарища Беляева отпустить галхимкомбинату в сентябре

10 т кости для изготовления пуговиц, которых не хватало Бийской швейной фабрике, чтобы отправить готовое обмундирование на фронт⁶.

Значительную часть сырья на Бийское предприятие поставляла Монголия. В таблицах отчета поступлений скота отдельной строкой шел скотоимпорт. Процент поставки импортного сырья в 1943 г. от общего количества составил 14 %⁷ (подсчет автора статьи).

Монголия с самого начала войны являлась для СССР надежным союзником и другом. По данным Д. Мунхбата, сразу же после нападения Германии на Советский Союз, 22 июня 1941 г. в Улан-Баторе состоялось экстренное совместное заседание с участием Президиума ЦК МНРП, Президиума Малого Государственного хурала и Президиума Совета Народных министров, которое «выразило решительный протест действий фашистской Германии» и вынесло решение «оказывать помощь братскому советскому союзу всеми возможными на основе исполнения обязанностей, утвержденных Протоколом в 1936 г. между Монголией и Советским Союзом» [Мунхбат 2014: 212]. Начались большие поставки продуктов животноводства, продовольственных товаров, крупного рогатого скота, овец, коней в СССР. Всего за годы войны верный союзник отправил советскому народу 11 эшелонов с теплой одеждой и обувью, продуктами питания и подарки на сумму 60 млн тугриков. Было продано свыше 485 тыс. и подарено свыше 32 тыс. лошадей [Шатилов, Шатилова 2022: 138].

Деятельность Бийской конторы «Скотоимпорт» в 1941–1943 гг.

Для характеристики особенностей сотрудничества Бийской конторы «Скотоимпорт» с Монголией интерес представляют отчеты этой организации, отложившиеся в архиве администрации г. Бийска. В 1941 г., согласно отчету, в Монголии было два приемных для импортного скота пункта: в Холбануре и Артын-Булаке⁸. При них имелись контрольно-смотровые отделения, которые открывались в определенное

² Бийск. Энциклопедия, гл. ред. К. Г. Колтаков, В. П. Никишаева. Бийск, 2009. С. 184.

³ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-41. Оп. 1. Д. 4. Л. 57.

⁴ Там же. Л. 56.

⁵ Там же. Л. 102.

⁶ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-144. Оп. 1. Д. 76. Л. 192.

⁷ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-41. Оп. 1. Д. 4. Л. 57, 103.

⁸ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-241. Оп. 1. Д. 7. Л. 136.

время, в мае. В 1941 г. было пригнано по Чуйскому тракту только два гурта крупного и один гурт мелкого скота из-за распространения ящура. Это тем не менее составило свыше 21 тыс. голов крупного скота и свыше 195 тыс. мелкого скота⁹. По количеству скотосырья и весу показатели были в целом сопоставимы с 1940 г.¹⁰ Возникли проблемы и с реализацией мясных и жировых продуктов Бийской конторы. В отчете указывалось, что в первом квартале 1941 г. Совмонтавтоорг не вывез продукцию, и мясо хранилось в непригодных складах, теряло внешний вид. Мясокомбинату удавалось продать это мясо лишь со скидками. Сложности возникли и с реализацией масла, мяса-«тощака» и субпродуктов, которые в конце концов были проданы разным организациям¹¹. В отчете ощущалось «дыхание» войны: первый год борьбы с врагом привел к невыполнению плана по поставкам сена, по вспашке зяби под посевы на 1942 г.¹² С объявлением войны в два раза сократились поставки горючего. Из 9 грузовых автомашин 5 было отдано фронту¹³. Не хватало трактористов, других работников, техники. Но проблемы тыловой работы только нарастали. В заключение Всесоюзной конторы «Скотоимпорт» по деятельности Бийского отделения планировалось, что в 1942 г. весь скот, закупленный конторой, пойдет на Калгуты¹⁴. Однако не все шло по плану.

Из отчета за 1942 г. следует, что одно из направлений перегона скота из Монголии – Чуйский тракт, дорога на Бийск – имела свои преимущества перед другим – на Калгуты. Основная база Бийской конторы находилась в Цаганнуре. От Цаганнура до Холбанура – 18 км пути, далее шел перегон на Улан-Хуса – 80 км, отсюда до Юстуда (пограничный пункт к дороге на Бийск) – 85 км. От Холбанура до Юстыда – 25 км. Такой путь до границы проходили доставщики принятой мясотирыпродукции из Цаганнура до границы с СССР¹⁵. По дороге на Бийск было расположено четыре сенофуражные

базы: Рогулишное, Смоленск, Куяган, Зайсан. Здесь производилась заготовка сена. Также сено заготавливали на этом направлении на Шебалинской машино-сенокосной станции, тут же сеяли овес. Отмечалось, что на этих базах, а также в Бийске «за недостатком помещений не оборудованы постоянные общежития для скотогонов, возчиков»¹⁶. Однако, с августа 1942 г. была открыта постоянная столовая в Бийске и временные – в Шебалино, Рогулишное, Смоленске, Куягане. На всех пунктах имелись бани. Фактические данные, отраженные в отчете, показывают необходимость «Скотоимпорта» постоянно заботиться о создании требуемой инфраструктуры для перегона скота: корма для животных, необходимых бытовых условий для выполнения своих обязанностей работников организации.

Чуйский тракт имел протяженность 620 км, как было указано в отчете. В 70 км от границы располагался Кош-Агачский пункт. От Кош-Агача почти все 300 км скот гнали по шоссейной дороге по трудным скалистым местам, включая перевал Чика-Таман (*прим. автора*: написание – как в источнике), вплоть до Семинского перевала. Этот отрезок пути для перегона был весьма сложный, скудный подножными кормами. После прохода Зайсанского пункта, находившегося у подножья Семинского перевала, «гурты сворачивают на вершине перевала в сторону от шоссейной дороги и идут до г. Бийска на расстояние 240 км. по трассе, которая в кормовом отношении обеспечена гораздо лучше»¹⁷. Начальники трактов и их заместители должны были заниматься обслуживанием гуртов в пути, ветеринары – лечить скот.

В отчете за 1942 г. отмечалось, что начальники трактов «работали плохо», что привело к потере скота, его падежам; на будущее время ответственным лицам предписывалось быть рядом с гуртами, а «не отсиживаться на пунктах»¹⁸.

По приемке аймачного скота и лошадей в Монголии сотрудники конторы «Скотоимпорт»

⁹ Там же. Л. 138 об.

¹⁰ Там же. Л. 139.

¹¹ Там же. Л. 141 об.–142.

¹² Там же. Л. 144.

¹³ Там же. Л. 144 об.

¹⁴ Там же. Л. 176.

¹⁵ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-241. Оп. 1. Д. 8. Л. 49.

¹⁶ Там же. Л. 50.

¹⁷ Там же. Л. 60–61.

¹⁸ Там же. Л. 44.

организовывали контрольно-смотровые пункты с ветеринарным осмотром. По итогам приемки мясозипропродукции и перегона скота из Монголии в Бийск в 1942 г. в отчете Бийской конторы «Скотоимпорт» отмечались трудности и успехи в работе. Сотрудничество с монгольской стороной оценивалось так: «взаимоотношения с поставщиками в основном были здоровые»¹⁹. Из-за недостатка горючего транспортировка мясoproдуктов проходила «с перевалкой в Кош-Агаче», затем грузы шли на попутных машинах до г. Бийска. Ощущалась острая нехватка транспорта.

Из Монгольской народной республики на помощь приходили верблюжьи караваны. В 1942 г. мясо, масло и сало были погружены на 386 верблюдов. В феврале караван отправился в путь. Из отчета конторы «Скотоимпорт» следует, что из-за позднего выхода верблюдов, в середину зимы, почти половина груза была снята с животных по дороге и оставлена на тракте (видимо, на Зайсанском пункте – *прим. автора*). Затем этот груз с Зайсанского пункта был отправлен гужевым обозом в Бийск. Помощь Монголии в транспортировке верблюдами была очень кстати, т. к. зимой было невозможно доставить груз гужевым путем (на санях или на колесах) от границы до Бийска без перевалки. Дело было в особенностях зимней дороги. От границы на протяжении 240 км тракт бывает оголен от снега, и на санях не проехать. А затем, от Онгудая до Бийска, тракт, наоборот, сильно заснежен и проезд возможен только на санях²⁰.

Перегон скота в 1942 г. осуществлялся в соответствии с предписаниями Всесоюзной конторы о сроках и количестве животных, подлежащих сдаче на Бийский мясокомбинат. Перегоняли 23 гурта баранов (53215 голов) и 5 гуртов коз (13817 голов). Первые гурты вышли в конце июня и последние (козы) – во второй декаде сентября²¹. Тяжело обстояло дело с перегоном в поздние сроки. Как следует из отчета, сентябрь – это уже поздно и чревато дополнительными трудностями. Одна из проблем позднего

перегона – отсутствие подножного корма для скота. После многочисленных перегонов тракт становится «выбитым». Поэтому на Бийский мясокомбинат позже пригнанные гурты были с потерей веса, а козы вообще, как сказано в источнике, тощие. Потери по козам составили 478 голов²².

На рисунке 1²³ представлена фотография прогона скота из Монголии в г. Бийск из фондов музея Чуйского тракта (г. Бийск).

Из документа следует, что, в отличие от предыдущих лет, когда помимо организации «Скотоимпорт» Чуйский тракт использовался местными районными конторами «Заготскот» и некоторыми животноводческими совхозами, в 1942 г. дорога «с большим напряжением» эксплуатировалась все лето и осень Военведом и многими другими организациями. Из Монголии пригоняли лошадей – тысячи голов²⁴.

Перегон скота осенью и зимой 1942 г. был осложнен ранним снегопадом, заморозками и вынужденно ранней подкормкой сеном, что замедляло движение скота. Наблюдался ранний рекостав – с 5 по 25 ноября. На участке сел Березовый Лог – Даниловка протяженностью 15 км бураны и глубокий снег настолько осложнили прохождение гуртов, что пятнадцатикилометровый участок скот прошел только за четверо суток²⁵.

Бийская контора «Скотоимпорт» в 1942 г. активно занималась вербовкой на работу монгольских граждан скотогонами. У монгольского правительства удалось добиться разрешения такой вербовки монгольских рабочих и выдачи им пропусков перехода границы до Калгутов. 20 июня были выданы однократные пропуска 200 монгольским рабочим и многократные – 100 рабочим. Скот из Дзапхына перегонялся только монгольскими гражданами. 150 человек было завербовано²⁶. Вербовка проходила в соответствии со спущенными нарядами Алтайского крайисполкома в Ойротской области.

В отчете Бийской конторы «Скотоимпорт» содержится информация о массе проблем при перегоне скота в 1943 г.: отсутствие достаточного количества

¹⁹ Там же. Л. 54.

²⁰ Там же. Л. 57.

²¹ Там же. Л. 59.

²² Там же. Л. 64.

²³ Музей Чуйского тракта г. Бийска (отдел Бийского краеведческого музея имени В. Бианки).

²⁴ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-241. Оп. 1. Д. 8. Л. 61–62.

²⁵ Там же. Л. 62.

²⁶ Там же. Л. 85.



Рис. 1. Прогон скота из Монголии в г. Бийск, 419 км
Fig. 1. Cattle drive from Mongolia to Biysk, 419 km

хорошо подготовленных перегонщиков, гуртов, нужных условий для отдыха и ночлега работников при перегоне скота не было, несвоевременная заброска продуктов на пункты, эпизоотия ящура, отсутствие многократных пропусков у перегонщиков и т.д.²⁷ Работа была проделана в «особенно трудных условиях». Острейшей была кадровая проблема. Крайне не хватало скотопергонщиков. По предложению зампредсовнаркома Союза ССР А. И. Микояна работников для перегона скота стали назначать в порядке трудовой повинности. Так было привлечено 118 перегонщиков «исключительно из молодых девушек»²⁸.

Поздний перегон осуществлялся по выбранному тракту, т.к. «Военведом перегонялось вдвое больше лошадей, чем в прошлом году. Также перегонялось большое количество скота по линии Заготскот»²⁹. В отдельных местах гона был глубокий снег – больше метра глубины. Ранний рекостав тормозил переправу через реки. В таких условиях на Бийск перегоняли десятки тысяч голов мелкого и свыше полутора тысяч голов крупного скота³⁰.

План на 1943 г. был не довыполнен³¹. 98 голов было потеряно из-за нападения волков. О том, какую тщательную и трудную работу проводили сотрудники и рабочие конторы «Скотоимпорт», свидетельствует такой случай. При сдаче бийскому мясокомбинату одного из гуртов выявилась недостача – 21 баран. (Отметим, что в отчетах всегда присутствовали объяснения по недостачам пригнанных животных.) Во время бурана скот находился в течение суток на одном месте, защищенном от ветра плетнем. Когда раскопали нанесенный бураном снег возле плетня, нашли 21 барана, из которых 2 барана погибли, остальные через 7 суток стояния под снегом были, хотя и ослабевшие, но живые и способные принимать корм³².

Затруднения с автотранспортом вынуждали Бийскую контору «Скотоимпорт» арендовать и покупать лошадей у монгольского населения. Ветеринаров на контрольно-смотровые пункты отправляли на верблюдах. Начавшаяся работа по приему скота была парализована эпизоотией ящура. Тысячи животных надо было изолировать и содержать

²⁷ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-241. Оп. 1. Д. 9. Л. 1 об.–2.

²⁸ Там же. Л. 21.

²⁹ Там же. Л. 11.

³⁰ Там же. Л. 4.

³¹ Там же. Л. 4 об.

³² Там же. Л. 12 об.

в карантинной зоне³³. Происходил вынужденный убой скота. Чтобы сохранить мясо, его солили или вялили. Соль, тару закупали у местного монгольского населения при содействии аймачной администрации. Так, из-за отсутствия необходимого количества тары в 1943 г. было завялено 1300 кг мяса. Посолить удалось свыше 1 тыс. кг³⁴.

Успешно в целом завершилась приемка мясных лошадей, план по их получению был даже перевыполнен на 156 %, принято 4685 лошадей³⁵. Отпускные цены для организаций на принятых животных назначал крайисполком³⁶.

Продолжилась работа по перегону скота из Дзапхына. Производилась стрижка овец. Всего было настрижено и отправлено шерсти из Дзапхына 18093 кг с 18 тыс. баранов³⁷.

В 1943 г. также производилась вербовка монгольских граждан для перегона скота. Проблемой явилась задержка им пропусков для перехода границы, разрешение на их получение появилось только 5 августа³⁸.

Бюрократические трудности, имевшиеся как по линии советского, так и со стороны монгольского руководства, вели к задержкам в работе. Примером являются затянутость с выдачей разрешения перехода через границу с обеих сторон. Кроме того, при перегоне скота с Дзапхына было запрещение Аймветуправлением на выдачу арендованных верблюдов, крайне необходимых для сопровождения гуртов и несения необходимого груза для нужд перегона. Этот запрет был вызван опасением у монгольских руководителей заболеванием верблюдов ящуром. Начальник экспедиции Решетников писал: «Такое опасение естественно мне казалось непонятным потому, что коль скоро тот же Аймветотдел выдает ветудостоверение на выпуск десятков тысяч поголовья, то почему же в данном случае следовало опасаться за возможное заболевание ящуром 12 голов верблюдов, крайне необходимых для обслуживания экспедиции»³⁹. Через некоторое время разрешение было получено.

Также трудности возникли при поиске и аренде в Монголии таборного имущества: седел, тары, соли, мешков и др., т.к. обещанная конторой «Скотоимпорт» машина с ветеринарами и необходимыми вещами для экспедиции так и не пришла. Поэтому и искали помощи для окончания подготовки экспедиции в самой Монголии. Перегонщики из Дзапхына были полностью из числа монгольских граждан. Было сформировано 23 бригады по 4 человека в каждой, включая гуртоправа. В составе этих бригад 5 коллективов состояли из казахов, которые на своих лошадях были направлены из Цаганнура в Дзапхын. Таким образом, всего перегонщиков – монгольских граждан – было 92 человека⁴⁰.

Сотрудники «Скотоимпорта» накапливали опыт сотрудничества с Монголией по заготовкам и закупкам, по перегону скота и предлагали наиболее оптимальные варианты работы с целью улучшения результатов деятельности. Так, начальник экспедиции Решетников писал в отчете: «Исходя из результатов перегона скота в позднее время на Бийск при учете особенностей Чуйского тракта: наличие скудных подножных кормов, три перевала, на которых ежегодно выпадают ранние снега и проч. ежегодно создаются особые трудности в перегоне, влекущие за собой потерю упитанности и живого веса. Считаю целесообразным перегон поздних гуртов направлять по Катон-Карагайскому тракту на Семипалатинский мясокомбинат»⁴¹.

Взаимодействие двух стран в годы войны следует рассматривать и через призму сотрудничества, и как помощь дружественной советскому государству страны. Документы подтверждают, что присутствовала и взаимовыгодная торговля, обмен, и в то же время проявлялась и поддержка монгольского народа своему союзнику – СССР. Поддержка была и моральной, и материальной, безвозмездной.

Сотрудничество Монгольской народной республики и СССР усиливалось в ходе совместной работы советского Алтая и западных аймаков Монголии. Можно говорить о складывании единого

³³ Там же. Л. 7 об.

³⁴ Там же. Л. 43 об.

³⁵ Там же. Л. 9 об.

³⁶ Там же. Л. 15.

³⁷ Там же. Л. 41.

³⁸ Там же. Л. 21–21 об.

³⁹ Там же. Л. 41 об.

⁴⁰ Там же. Л. 45.

⁴¹ Там же. Л. 13 об.–14.

хозяйственного механизма по приему скотосырья, мяса, масла, жиропродукции, шерсти и доставки этих товаров в Бийск. В составе этого механизма присутствовала и Ойротия (ныне Республика Алтай), через которую шли караваны. Газеты военных лет пестреют сообщениями о развернувшемся движении «Все для фронта, все для победы!». Например, в газете «Красная Ойротия» во многих номерах военных лет встречается информация о подарках тыла фронту, о собранных населением средствах.

В русле движения «Все для фронта, все для победы!» находилась и Монгольская народная республика.

Великий караван Б. Лувсана

В музее Чуйского тракта в Бийске содержится информация о великом караване верблюдов с подарочным грузом для фронта, отправившемся из Ховда в Бийск, под руководством Б. Лувсана. Под фотографией руководителя каравана на стенде (рис. 2⁴²)



Рис. 2. Верблюжий караван и руководитель экспедиции Б. Лувсан
Fig. 2. Camel caravan and its leader, B. Luvsan

в музее приведены и его слова: «Для каравана араты-захчины дарили лучших верблюдов, также говядину и баранину. Мужчины выехали на охоту на джейранов, кабанов и оленей, женщины шили из овчины шапки, дохи, сапоги, рукавицы и др. Все это была добровольная, бесплатная работа. Я с радостью принял поручение от председателя сомона Н. Доржа руководить большим караваном. Собрали верблюдов у аратов-захчинов, всего 1200. Со мной отправилось 108 караванщиков, запасли продукты на 170 суток, на одного верблюда мы рассчитывали по 200 кг. груза...».

17 сентября 1942 г. верблюжий караван из Ховда во главе Б. Лувсаном, нагруженный дарами помощи от народа Западной Монголии, отправился в долгий путь [Мунхбат 2014]. Следует отметить, что поиски нами документов по данной экспедиции, где было бы прямое указание на нее, не увенчались успехом. Мы изучали данные Бийского архива и архива Республики Алтай. Документов про великий караван из Монголии там нет. Поэтому мы основываемся на данных музея Чуйского тракта г. Бийска, статьи Д. Мунхбата и публицистической статье А. Муравлева «Караван дружбы», напечатанной 5 мая 2012 г. в «Алтайской правде»⁴³.

Выше мы уже описывали, насколько сложной была дорога из Монголии в Бийск. 30 октября 1942 г. появляется решение Исполкома Алтайского краевого Совета депутатов трудящихся «О содействии Чуйскому тракту "Совмонгтвурга" в перевозке экспортно-импортных грузов». В нем значилось: «1. Обязать Ойротский облисполком, Бийский горсовет и Старо-Бардинский райисполком: а) обсудить на заседаниях доклад начальника Чуйского тракта "Сомонгтвурга" тов. Барнетова о подготовке к приему караванов и наметить практические мероприятия по оказанию помощи "Совмонгтвурга" в обеспечении успешного приема караванов. Разъяснить руководителям местных советских органов и колхозникам, проживающим на линии тракта, о политическом и военно-хозяйственном значении этих перевозок; б) учитывая, что караваны верблюдов будут сопровождать до 2-х тысяч человек монголов, впечатления которых от пребывания на нашей территории должны служить делу дальнейшего укрепления дружбы СССР и МНР, обязать местные советские органы организовать

⁴² Музей Чуйского тракта г. Бийска (отдел Бийского краеведческого музея имени В. Бианки).

⁴³ Муравлев А. Караван дружбы...

надлежащее культурное и бытовое обслуживание караванщиков в пути: показ кино, проведение бесед о текущем моменте, медицинскую и ветеринарную помощь, а также организовать охрану грузов и верблюдов от хищения, поддерживать дисциплину движения автомашин по тракту с тем, чтобы не пугать верблюдов; в) оказать содействие Чуйскому тракту "Совмонгтувтург" в комплектовании аппарата для обслуживания перегона верблюдов (начальника пунктов, уполномоченные по районам, переводчики, сторожа на пунктах, фуражиры). 2. Обязать управление Чуйского тракта ГУшосдор НКВД в опасных местах дороги, не имеющих обходных путей, своевременно делать подсыпку дороги песком во избежание гибели верблюдов от гололедицы»⁴⁴.

В ноябре 1942 г. для обеспечения бесперебойного движения по Чуйскому тракту в Ойрот-Турском аймаке была введена трудовая повинность по борьбе со снежными заносами, по расчистке дороги от снега, пропуску ледохода через мосты Чуйского тракта на весь срок военного времени⁴⁵. Дорожная повинность была древнейшей для российских крестьян [Бензин и др. 2001: 9], которая, как видим, сохранялась и в первой половине XX в.

Между тем караван верблюдов двигался по Чуйскому тракту, который характеризовался множеством опасностей. Еще одной угрозой для двигавшихся в Бийск из Монголии людей и животных были волки. В 1942 г. в Ойротии вопрос о борьбе с волками стал острейшим. Хищники наносили большой урон хозяйству колхозов. В октябре 1942 г. на заседании Исполкома Ойрот-Турского аймачного Совета депутатов трудящихся было доложено, что «по ряду колхозов имеются случаи массового уничтожения скота волками». Указаны конкретные колхозы: Красные Орлы, Красный Алтай, Имени Ворошилова. Было решено обязать правления колхозов и подсобных хозяйств организовать круглосуточную охрану стад, обеспечив пастухов охотничьими ружьями для охраны, организовать бригады охотников на волков, устраивать на хищников ловушки и капканы, обеспечить охотников, чабанов

и пастухов боеприпасами и капканами для охраны стад. В целях максимальной заинтересованности колхозников в истреблении волков был поставлен вопрос о выдаче премий за убитых волков⁴⁶.

Период прохождения великого каравана совпал с еще одной бедой на территориях как Монголии, так и Ойротии – массовое заболевание крупного и мелкого скота ящуром. Эта инфекция наносила огромный вред животноводству. Зараженный скот начинал хромать, терять вес и погибать. Спасение животных от инфицирования было важнейшей задачей ветеринаров, пастухов, чабанов, перегонщиков и в целом животноводческих хозяйств. Обязательным мероприятием была организация карантина для болеющих животных, отделение их от здоровых, внимательное, бережное отношение к скоту, лечение заболевших.

В связи с эпизоотией ящуром осенью 1942 г. в Ойрот-Турском аймаке Исполком Совета депутатов трудящихся принял решение наложить карантин на гурт крупного рогатого скота колхоза имени Сталина. Специально было оговорено решение по проходящим караванам: обязать уполномоченного Совмонгтувтурга выставить от себя посты для охраны один – на 106 км, другой – на 113 км с таким расчетом, чтобы проходящие караваны верблюдов не останавливались в карантинной зоне. На уполномоченного Исполком возлагал и сопровождение верблюдов в карантинной зоне⁴⁷. В декабре 1942 г. и январе 1943 г. также были предприняты меры из-за распространения ящура на заимках и в некоторых колхозах Ойрот-Туринского аймака: создание карантинных зон, выставление круглосуточных постов⁴⁸.

О том, что великий монгольский караван Б. Лувсана прибыл в Бийск и доставил ценный груз, может, на наш взгляд, свидетельствовать такой документ: «Распоряжение № 59 Исполнительного комитета Бийского Городского Совета депутатов трудящихся от 4 февраля 1943 г. Ввиду отправки импортных товаров по государственному заданию обязать директора лесоторгового склада т. Жданова отпустить Совмонгтувтуру двадцать пять кбм.

⁴⁴ Чуйский тракт: от вьючной тропы до дороги федерального значения: сб. архивных документов, сост. И. А. Бардунова, Т. В. Захарова. Горно-Алтайск: Алтын-Туу, 2020. С. 253.

⁴⁵ Там же. С. 253–254.

⁴⁶ Государственный архив Республики Алтай (Госархив РА). Ф. Р-112. Оп. 1. Д. 283. Л. 28 об., 35.

⁴⁷ Там же. Л. 11.

⁴⁸ Госархив РА. Ф. Р-112. Оп. 1. Д. 285. Л. 10–10 об.

горбыля для устройства подтоварников за наличный расчет. Зам.пред.горисполкома Лисин»⁴⁹.

Назад великий караван отправился нагруженный советскими дарами: мукой, сахаром и другими продуктами [Мунхбат 2014: 215].

Благодаря помощи Монголии и сотрудничеству с монгольским народом были загружены работой предприятия г. Бийска: мясокомбинат, швейная фабрика. Бийчане также могли приобретать продукты и изделия из монгольского сырья. Возможным было выделение Бийску особо ценного в военное время сырья⁵⁰.

Деятельность Бийской конторы «Скотоимпорт» в 1944–1945 гг.

К осени 1944 г. контора приняла от Монголии 17,5 тыс. голов крупного скота и свыше 307 тыс. голов мелкого скота. План был перевыполнен. Лошадей было пригнано 5420 голов⁵¹. В целом поставки не снижались. Отчетная комиссия Всесоюзной конторы обязала управляющего Бийским отделением А. Я. Касимцева «обеспечить должный порядок перегона скота на Бийск, и, учтя ошибки, сделанные при перегоне скота в прошлые годы, озаботиться созданием надлежащего запаса кормов около мясокомбината, ...обеспечить должное хранение продуктов от вынужденного убоя скота на пунктах и в пути»⁵². Торговые отношения между СССР и Монголией через Бийск требовали взаимопонимания и приемлемости в расчетах. Происходила сверка поставленной продукции и оплата за нее с обеих сторон. Так, в 1945 г. организация соседней страны Монкоопсоюз предложила оплатить за поставленный летом мелкий скот в размере 60146 тугриков 59 мунгу за 178 голов. Перед оплатой шла переписка Всесоюзной конторы с бухгалтерией Бийской организации «Скотоимпорт» и сверка поставленного и оплаченного⁵³. Также в марте 1946 г. был сделан запрос из Москвы Бийской конторе дать сведения об оплате Монголией за утерю скота, за биопрепараты и ветмедикаменты. И была сверка

по поставленным в 1945 г. лошадям. Из принятых 11681 лошади потерялось 36 голов. Всесоюзная контора потребовала Бийск отчитаться⁵⁴. Финансовая деятельность бийского отделения вызывала нарекания у главного управления в столице по отчету за 1945 г. по финансовой деятельности, по валютно-сметным операциям, по передержкам скота⁵⁵.

Сопоставляя показатели доставленного из Монголии скотосырья в военные годы, количество пригнанных животных, можно констатировать динамику роста этих данных, все большие закупки у Монгольской народной республики того или иного вида скота. Значительную роль в этих закупках играл Бийский мясокомбинат. В 1945 г. это предприятие приняло у «Скотоимпорта» 24,5 % закупленного в Монголии мелкого скота⁵⁶ (подсчет автора статьи).

В отчетах, в переписке со Всесоюзной конторой Бийское отделение строго предоставляло данные по потерям скота при перегоне и их причинам. Работа по сокращению падежа шла в том числе за счет повышения требований к сотрудникам организации, находящимся на пунктах вдоль Чуйского тракта. Потери и падеж скота при перегоне в победный 1945 г. сократились и составляли по крупному скоту 0,2 %, а по мелкому – 0,54 %.

В 1945 г. сотрудничество с Монголией постепенно стало осуществляться в рамках мирного времени. Рабочие и служащие пополнялись за счет вернувшихся с войны бойцов, отвоевавших сограждан. Ощущалась острая нехватка именно квалифицированных работников, с опытом и знаниями по перегону скота. В связи с этим Бийская контора нанимала перегонщиков из числа монгольских граждан до 350 человек⁵⁷. В отчете обосновывалась необходимость проведения мероприятий по закреплению работников на рабочих местах в скотоимпорте, создания им приемлемых жилищно-бытовых условий, обеспечения занятости в свободное от перегона скота время. Сотрудничество с Монголией по завершении войны укреплялось и развивалось.

⁴⁹ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-144. Оп. 1. Д. 76. Л. 71.

⁵⁰ Там же. Л. 242.

⁵¹ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-241. Оп. 1. Д. 11. Л. 549.

⁵² Там же. Л. 549 об.

⁵³ Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-241. Оп. 1. Д. 12. Л. 414.

⁵⁴ Там же.

⁵⁵ Там же. Л. 469.

⁵⁶ Там же. Л. 474.

⁵⁷ Там же. Л. 486 об.

Заключение

Важнейшей артерией, соединяющей два дружественных народа – монгольский и советский, являлся Чуйский тракт. Он приводил к железной дороге, которая начиналась в Бийске. Именно этот город выполнял ответственную роль частичной переработки и дальнейшей транспортировки грузов из Монголии. Регионы Западной Монголии, Ойротия и Бийск были стратегически важными звеньями в цепи добрососедского взаимодействия двух государств, помощи монгольского народа в тяжелейшей войне Советского Союза против германского фашизма. Большую роль в торговле двух стран играла Бийская контора «Скотоимпорт». Все военные годы в сложнейших условиях была организована работа по доставке грузов из Монголии, по обмену продукцией. Управляющие и сотрудники анализировали опыт взаимодействия с дружественной страной и стремились к его эффективности. В условиях острой нехватки транспорта на Алтае для доставки людей и грузов к месту назначения Монгольская народная республика предоставляла выносливых верблюдов и своих караванщиков, скотогонов, гуртоправов. По тракту в Бийск гнали десятки и сотни тысяч голов крупного и мелкого скота. Значительная часть скотосырья поступала на Бийский мясокомбинат, перерабатывалась и реализовывалась, причем от одной трети до половины готовой продукции уходило за пределы Алтайского края. Комбинат работал на нужды фронта. Из Монголии гнали для армии тысячи голов лошадей. Каждый год потребности в них увеличивались и закупки росли; в 1943 г. лошадей перегнали значительно больше (возможно, в два раза, как указано в источнике), чем в 1942 г. Поставки продолжались и в 1944–1945 гг. Показатели свидетельствуют о нарастании закупок. Монгольский народ был

причастен к Всесоюзному движению «Все для фронта, все для победы!». Великий караван 1200 верблюдов во главе с караванщиком Б. Лувсаном стал весьма масштабным событием в помощи монгольского народа СССР. Дорога из Монголии до Бийска была сопряжена со многими трудностями природного характера, была долгой и тяжелой. Советское руководство готовилось принимать великий караван, о чем нам говорит решение Исполкома Алтайского краевого Совета депутатов трудящихся «О содействии Чуйскому тракту "Совмонгтувтора" в перевозке экспортно-импортных грузов» и другие постановления вертикали власти. Бийский Горисполком выдавал распоряжения о поставках предприятиями необходимых для работы железной дороги изделий, чтобы отправлять полученные из Монголии грузы на фронт. Бийское отделение «Скотоимпорта» постоянно отчитывалось о количестве потерянного скота при перегоне и причинах этого, составлялись акты, предпринимались меры для снижения падежа скота в трудные военные годы. Такая работа приносила свои плоды, в 1945 г. потери составляли менее 1 % от количества всех закупленных животных. Можно констатировать, что в военные годы сотрудничество СССР и Монголии в части использования Чуйского тракта имело огромные масштабы и проявляло дальнейшую тенденцию к своему расширению.

Конфликт интересов: Автор заявил об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и / или публикации данной статьи.

Conflict of interests: The author declared no potential conflict of interests regarding the research, authorship, and / or publication of this article.

Литература / References

- Анкудинова Т. В., Гончарова О. А., Летов А. В., Ложкина Н. Н., Пустогачева Т. С. История становления служб и инфраструктуры Ойротской автономной области в 1922–1948 гг. Тамбов: Юконф, 2023. 84 с. [Ankudinova T. V., Goncharova O. A., Letov A. V., Lozhkina N. N., Pustogacheva T. S. *The history of the establishment of services and infrastructure in the Oirot autonomous region in 1922–1948*. Tambov: Iukonf, 2023, 84. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/jztodx>
- Базаров Б. В., Курас Л. В. Монголия во Второй мировой войне. *Известия Иркутского государственного университета. Серия История*. 2015. Т. 12. С. 30–39. [Bazarov B. V., Kuras L. V. Mongolia in The Second World War. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2015, 12: 30–39. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/tyjyjt>

- Бензин М. А., Димони Т. М., Изюмова Л. В. Повинности российского крестьянства в 1930–1960-х годах. Вологда: Вологодский НКЦ ЦЭМИ РАН, 2001. 141 с. [Benzin M. A., Dimoni T. M., Izumova L. V. *The duties of the Russian peasantry in the 1930s–1960s*. Vologda: Vologda SCC CEMI RAS, 2001, 141. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/womsy>
- Бразжников Я. И. Горный Алтай в Великой Отечественной войне. Горно-Алтайск: Алт. кн. изд-во. Горно-Алт. отд-ние, 1966. 143 с. [Brazhnikov Ya. I. *Gorny Altai in the Great Patriotic War*. Gorno-Altai: Alt. kn. izd-vo. Gorno-Alt. otd-nie, 1966, 143. (In Russ.)]
- Гаврилов Н. С. Алтай в Великой Отечественной войне. Барнаул: Алт. кн. изд-во, 1990. 245 с. [Gavrilov N. S. *Altai in the Great Patriotic War*. Barnaul: Alt. kn. izd-vo, 1990, 245. (In Russ.)]
- Гольман М. И., Грайворонский В. В., Яскина Г. С., Железняков А. С., Рошин С. К., Лузянин С. Г., Бойкова Е. В., Надиров Ш. Г., Орлова К. В., Мещанинов М. Б. История Монголии. XX век. М.: ИВ РАН, 2007. 448 с. [Golman M. I., Grayvoronsky V. V., Yaskina G. S., Zheleznyakov A. S., Roshchin S. K., Luzyanin S. G., Boykova E. V., Nadirov Sh. G., Orlova K. V., Meshchaninov M. B. *History of Mongolia. 20th Century*. Moscow: IOS RAS, 2007, 448. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/qpetdr>
- Гришаев В. Ф. Бийчане рассказывают... Барнаул: АлтГУ, 2003. 148 с. [Grishaev V. F. *Biysk people tell their stories...* Barnaul: ASU, 2003, 148. (In Russ.)]
- Дьяченко Н. В. Восстания в Западной Монголии и Кош-Агачском аймаке Ойротской автономной области РСФСР в 1930 г. как последствия коллективизации и антирелигиозной борьбы. *Вестник Алтайского государственного педагогического университета*. 2020. № 3. С. 83–88. [Dyachenko N. V. In Western Mongolia and Kosh-Agach aimak of Oirot autonomous region in 1930 as consequences collectivization and anti-religious struggle. *Bulletin of Altai State Pedagogical University*, 2020, (3): 83–88. (In Russ.)] <https://doi.org/10.37386/2413-4481-2020-3-83-88>
- Дьяченко Н. В. Кош-Агачская таможня в системе советско-монгольских торгово-экономических связей в 20-е – 40-е гг. XX в. *История Алтайского края XVIII–XX вв.*, отв. ред. Т. К. Щеглова. Барнаул: АлтГПУ, 2005. С. 316–321. [Dyachenko N. V. Kosh-Agach customs in the system of Soviet-Mongolian trade and economic relations in the 1920s–1940s. *History of Altai Krai. 18th–20th centuries*, ed. Shcheglova T. K. Barnaul: AltSPU, 2005, 316–321. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/sgcnpz>
- Дьяченко Н. В. Национальное и культурное наследие в контексте политики памяти в Республике Алтай и Монголии. *Известия Восточного института*. 2023. № 3. С. 48–59. [Dyachenko N. V. National and cultural heritage in the context of memory politics in the Republic of Altai and Mongolia. *Oriental Institute Journal*, 2023, (3): 48–59. (In Russ.)] <https://doi.org/10.24866/2542-1611/2023-3/48-59>
- Кольцов А. И. Сельскохозяйственное развитие Ойротской автономной области в годы Великой Отечественной войны. *Горный Алтай в годы Великой Отечественной войны: республиканская науч.-ист. конф.* (Горно-Алтайск, 29 апреля 2010 г.) Горно-Алтайск, 2010. С. 11–16. [Koltsov A. I. Agricultural development of the Oirot Autonomous Region during the Great Patriotic War. *Gorny Altai during the Great Patriotic War: Proc. Republican Sci.-Hist. Conf.*, Gorno-Altai, 29 Apr 2010. Gorno-Altai, 2010, 11–16. (In Russ.)]
- Кольцова Н. В. Чуйский тракт и его влияние на экономическое развитие Алтайского региона. *Алтай – Россия. Через века в будущее: Всерос. науч.-практ. конф.* (16–19 мая 2006 г.) Горно-Алтайск, 2006. Т. I. С. 169–172. [Koltsova N. V. Chuya Highway and its influence on the economic development of the Altai region. *Altai – Russia. Through the Centuries into the Future: Proc. All-Russian Sci.-Prac. Conf.*, 16–19 May 2006. Gorno-Altai, 2006, vol. I, 169–172. (In Russ.)]
- Коновалов А. В., Курылев В. П. У Кош-Агачских казахов через 50 лет. *Этнографические аспекты изучения современности*, редкол.: С. М. Абрамзон и др. Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1980. С. 165–175. [Konovalov A. V. Among the Kazakhs of Kosh-Agach after 50 years. *Ethnographic aspects of contemporary studies*, ed. board: Abramzon S. M. et al. Leningrad: Nauka. Leningrad. otd-ie, 1980, 165–175. (In Russ.)]
- Кузьмин Ю. В. Вопросы историографии современного российского монголоведения и сибирские центры монголоведения. *Сибирь в фокусе исторических, востоковедных и правовых исследований: первая Всерос. науч. конф.* (Барнаул, 29–30 октября 2020 г.) Барнаул: БЮИ МВД РФ, 2021. С. 101–108. [Kuzmin Yu. V. Issues of historiography in contemporary Russian Mongol studies and Siberian centers of Mongol studies. *Siberia in the focus of historical, oriental and legal studies: Proc. First All-Russian Sci. Conf.*, Barnaul, 29–30 Oct 2020. Barnaul: BLI of MIA RF, 2021, 101–108. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/edsrbk>

- Кузьмин Ю. В. Монголоеды России XX века: персоналии, творческое наследие, концепции. Иркутск: Оттиск, 2022. 320 с. [Kuzmin Yu. V. *Mongolists of Russia in the 20th century: Personalities, creative legacy, concepts*. Irkutsk: Ottisk, 2022, 320. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/iyutmy>
- Курас Л. В. Вторая мировая война и Монголия: современная российско-монгольская историография. *Ученые записки Забайкальского государственного гуманитарно-педагогического университета им. Н. Г. Чернышевского*. 2013. № 2. С. 124–131. [Kuras L. V. *Mongolia in World War II: Modern Russian-Mongolian historiography. Scientific Notes of Zabaikalsky State Humanitarian Pedagogical University*, 2013, (2): 124–131. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/qatpvn>
- Монголия XX века и российско-монгольские отношения: история и экономика: Междунар. науч. конф. (Иркутск, 28 мая 2021 г.) Иркутск: БГУ, 2021. 258 с. [Mongolia in the 20th century and Russian-Mongolian relations: *History and economy*: Proc. Intern. Sci. Conf., Irkutsk, 28 May 2021. Irkutsk: BSU, 2021, 258. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/nngbhd>
- Мунхбат Д. Верблюжий караван, доехавший из Западной Монголии до Бийска. *Сохранение и изучение культурного наследия Алтайского края*. 2014. № 20. С. 212–216. [Munkhbat D. The camel caravan that reached Biysk from Western Mongolia. *Sohranenie i izuchenie kul'turnogo naslediya Altajskogo kraya*, 2014, (20): 212–216. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/yhzjkt>
- Назимов Е. С. Позиция Монголии в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) и ее вклад в разгром гитлеровской Германии. *Молодежь и современный взгляд на события Второй мировой войны*: Междунар. студенч. науч. конф. (Екатеринбург, 27 ноября 2020 г.) Екатеринбург: УрФУ, 2020. С. 108–113. [Nazimov E. S. *Mongolia's position during the Great Patriotic War (1941–1945) and its contribution to the defeat of Nazi Germany. Youth and the modern view on the events of World War II*: Proc. Intern. Student Sci. Conf., Ekaterinburg, 27 Nov 2020. Ekaterinburg: UrFU, 2020, 108–113. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/qcjrut>
- Орлова К. В. Россия – Монголия: век дружбы и сотрудничества (к 100-летию установления дипломатических отношений). *Oriental Studies*. 2021. Т. 14. № 5. С. 888–899. [Orlova K. V. *Russia – Mongolia: A century of friendship and cooperation (celebrating the 100th anniversary of diplomatic relations)*. *Oriental Studies*, 2021, 14(5): 888–899. (In Russ.)] <https://doi.org/10.22162/2619-0990-2021-57-5-888-899>
- Пустогачева Т. С. Влияние развития транспортной системы Горного Алтая на изменение экономических и социальных возможностей населения в первой половине XX в. *Социальная история Горного Алтая в документах и материалах*, ред. О. А. Гончарова, Т. В. Захарова. Горно-Алтайск: РИО Горно-Алтайского гос. ун-та. 2010а. С. 18–31. [Pustogacheva T. S. *The impact of the transport system development in Gorny Altai on economic and social opportunities of the population in the first half of the 20th century. Social history of Gorny Altai in documents and materials*, eds. Goncharova O. A., Zakharova T. V. Gorno-Altai: RIO Gorno-Altai'skogo gos. un-ta, 2010a, 18–31. (In Russ.)]
- Пустогачева Т. С. История строительства Чуйского тракта в 30-е гг. XX в. *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. 2011. № 2-2. С. 167–170. [Pustogacheva T. S. *History of Chuysky Tract building in the 30s of the XXth century. Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i iuridicheskie nauki, kulturologiia i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*, 2011, (2-2): 167–170. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/oednnr>
- Пустогачева Т. С. Развитие транспорта, путей сообщения и торговли в Горном Алтае во второй половине XIX – первой половине XX в.: историография вопроса. *Вестник Томского государственного университета*. 2010b. № 339. С. 70–74. [Pustogacheva T. S. *Development of transport, communication lines and trade in Gorny Altai in 1850s–1950s: Historiography of the problem. Tomsk State University Journal*, 2010b, (339): 70–74. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/nbinrh>
- Старцев А. В. Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в.). Барнаул: АлтГУ, 2003. 308 с. [Startsev A. V. *Russian trade in Mongolia in the second half of the 19th – early 20th century*. Barnaul: AltSU, 2003, 308. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/qowavv>
- Табаев Д. И. История строительства Чуйского тракта. *Горно-Алтайский научно-исследовательский институт истории, языка и литературы. Ученые записки*. Барнаул, 1969. Вып. 8. С. 12–22. [Tabaev D. I. *The history of the Chuya Highway construction. Gorno-Altai Scientific Research Institute of History, Language and Literature. Scientific Notes*. Barnaul, 1969, iss. 8, 12–22. (In Russ.)]

- Ушаков Д. В. Республика Алтай как евразийский форпост российско-монгольского сотрудничества. *Алтай – Россия: через века в будущее*: Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. уч. (Горно-Алтайск, 9–12 июня 2016 г.) Горно-Алтайск: ГАГУ, 2016. Т. 1. С. 66–70. [Ushakov D. V. The Republic of Altai as a Eurasian outpost of Russian-Mongolian cooperation. *Altai – Russia: Through the centuries into the future*: Proc. All-Russian Sci.-Prac. Conf. with Intern. participation, Gorno-Altai, 9–12 Jun 2016. Gorno-Altai: GASU, 2016, vol. 1, 66–70. (In Russ.)] <https://elibrary.ru/xxaahb>
- Шатилов С. П., Шатилова О. А. Основные направления деятельности НКГБ в годы Великой Отечественной войны (на материалах Алтайского края). *Вестник Сибирского юридического института МВД России*. 2022. № 1. С. 133–138. [Shatilov S. P., Shatilova O. A. The main activities of the NKGB during the Great Patriotic War (based on materials of the Altai Territory). *Bulletin of the Siberian Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2022, (1): 133–138. (In Russ.)] https://doi.org/10.51980/2542-1735_2022_1_133