



Калдак-Хамар: десакрализация и новая сакрализация

Чимиза К. Ламажаа

Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Республика Казахстан,

Шенне Б. Майны

Тувинский государственный университет, Российская Федерация



В статье анализируется история строительства автомобильной дороги через горный перевал Калдак-Хамар (Тес-Хемский кожуун Республики Тыва), связавшей в 1938-1941 гг. столицу Тувинской Народной Республики Кызыл с южными районами страны. Стройка рассматривается как один из тувинских вариантов народной мобилизационной, романтизированной социалистической стройки, самым ярким примером которой позднее стал БАМ (1970–1980-е гг.). В общественной памяти тувинцев она сохранилась в песнях, стихах, преданиях и публицистическом образе «тувинского БАМа», однако в науке ей до сих пор не было посвящено отдельного исследования. Работа основана на документах Национального архива Республики Тыва, публикациях газеты «Шын» 1930-х годов, литературных и краеведческих изданиях, районной прессе, кинохронике 1941 г., современных медиатекстах, театральных постановках и полевых материалах авторов.

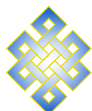


Концептуальной рамкой выступает идея множественных интерпретаций мира А. К. Ольшлегель, дополненная подходами антропологии сакрального ландшафта, инфраструктурного поворота, исследований советского прометеизма и теории культурной памяти.

Показано, что стройка была организована как ритуальная драма покорения горы-хозяина: гора антропоморфизировалась, но уже как противник, которому адресовались прямые обращения и песенные «отчеты» о победе. Прослежены метаморфозы отношения тувинцев к горам в XIX–XXI вв.: от почитания горы-хозяина через советский пафос покорения к современному наложению слоев, когда на одном перевале сосуществуют

стела трудового подвига, религиозное строение, оваа и ритуальные ленты, а сам перевал вновь осмысливается как священный.

Ключевые слова: Тува; тувинцы; Калдак-Хамар; автомобильная дорога; Тувинская Народная Республика; культура гор; дорожная инфраструктура; покорение природы; культурная память; место памяти; множественные интерпретации мира



Для цитирования:

Ламажаа Ч. К., Майны Ш. Б. Калдак-Хамар: десакрализация и новая сакрализация // Новые исследования Тувы. 2026. № 3. С. 196–221. DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2026.3.12>



Ламажаа Чимиза Кудер-ооловна — доктор философских наук, главный научный сотрудник Научно-исследовательского института тюркологии и алтаистики Казахского национального университета имени аль-Фараби. Адрес: Казахстан, г. Алматы, 050000, пр. аль-Фараби, д. 71/27. Эл. адрес: lamazhaa@tuva.asia

Майны Шенне Борисовна — кандидат культурологии, старший научный сотрудник лаборатории этнологии и лингвокультурологии Тувинского государственного университета. Адрес: 667000, Россия, г. Кызыл, ул. Монгуша Сата, д. 9В. Эл. адрес: shenne85@mail.ru



TUVA YESTERDAY, TODAY, TOMORROW

Article

Kaldak-Khamar: Desacralization and Resacralization

Chimiza K. Lamazhaa

Farabi University, Republic of Kazakhstan,

Shenne B. Mainy

Tuvan State University, Russian Federation

The article examines the history of the construction of a motor road across the Kaldak-Khamar mountain pass (Teskhemsky kozhuun, Republic of Tuva), which connected Kyzyl, the capital of the Tuvan People's Republic, with the country's southern districts in 1938–1941. The project is considered as a Tuvan variant of a popular mobilizational and romanticized socialist construction endeavour, whose most prominent later example was the Baikal–Amur Mainline (BAM) of the 1970s–1980s. In Tuvan collective memory, the construction project has endured in songs, poems, legends, and the journalistic image of the “Tuvan BAM”; however, it has not previously been the subject of a dedicated scholarly study. The research draws on documents from the National Archives of the Republic of Tuva; issues of the newspaper Shyn published in the 1930s; literary and local-history publications; district press materials; a 1941 newsreel; contemporary media texts; theatrical productions; and the authors' field materials.

The conceptual framework is provided by A. K. Olshlegel's idea of multiple interpretations of the world, supplemented by approaches from the anthropology of sacred landscapes, the infrastructural turn, studies of Soviet Prometheanism, and cultural-memory theory.

The study demonstrates that the construction project was organized as a ritual drama of conquering the mountain-master: the mountain was anthropomorphized, yet cast as an adversary, addressed directly and presented with sung “reports” of victory. The article traces transformations in Tuvan attitudes toward mountains from the nineteenth to the twenty-first century: from reverence for the mountain-master, through the Soviet rhetoric of conquest, to the contemporary superimposition of symbolic layers. At the pass today, a stele commemorating labour achievement, a religious building, ovaas and ritual ribbons coexist, while the pass itself is once again understood as sacred.

Keywords: Tuva; Tuvans; Kaldak-Khamar; motor road; Tuvan People's Republic; mountain culture; road infrastructure; conquest of nature; cultural memory; site of memory; multiple interpretations of the world



For citation:

Lamazhaa Ch. K. and Mainy Sh. B. Kaldak-Khamar: Desacralization and Resacralization. *New Research of Tuva*, 2026, no. 3, pp. 196–221. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2026.3.12>



LAMAZHAA, Chimiza Kuder-oolovna, Doctor of Philosophy, Chief Researcher, Scientific Research Institute of Turkology and Altaic Studies, Farabi University. Postal address: 71/27 Al-Farabi Ave., Almaty, 050000, Kazakhstan. E-mail: lamazhaa@tuva.asia

ORCID: 0000-0003-1813-3605

MAINY, Shenne Borisovna, Candidate of Cultural Studies, Senior Researcher, Laboratory of Ethnology and Linguoculturology, Tuvan State University. Postal address: 9/B, Mongush Sat St., 667000 Kyzyl, Russia. E-mail: shenne85@mail.ru

ORCID: 0000-0002-9106-2148



Введение

Ландшафт Тувы более чем на 80% состоит из гор, поэтому горы для тувинцев всегда были не просто формами рельефа, а участниками социальной жизни: хозяевами территорий, прародителями родовых групп, адресатами обрядов освящения *дагылга* (Кенин-Лопсан, 2021: 71–72, 98–99; Дагылга: тувинские ... , 2021; и др.). В предыдущей работе мы показали, что *даг* 'гора' представляет собой ключевой концепт тувинской культуры, объединяющий богатейшую горную лексику, семантику мировосприятия и социальную регуляцию взаимоотношений людей и гор (Ламажаа, Майны, 2026). В том числе мы упомянули, что если в традиционной культуре горы для тувинцев были священными, то в XX в. культура гор пережила радикальный вызов со стороны социалистического проекта преобразования природы, который предполагал не поклонение горе, а ее покорение (там же: 19–20).

В советской и постсоветской исследовательской традиции символом мобилизационныхстроек, соединявших индустриальную задачу с идеологическим пафосом и массовым энтузиазмом, стала Байкало-Амурская магистраль (БАМ) — «последняя стройка социализма» (Байкалов, 2022), «финальное выражение советского прометеизма» (Ward, 2009), которая разворачивалась активно в 1970–1980-х гг. У Тувы, вошедшей в состав СССР лишь в 1944 г., был свой, значительно более ранний и почти забытый наукой аналог: строительство автомобильной дороги через перевал Калдак-Хамар на Восточном Танну-Ола в 1938–1941 гг., связавшей столицу Тувинской Народной Республики (ТНР) Кызыл с южными кожуунами (районами). Стройка велась практически вручную, силами аратов почти всех кожуунов страны и осталась в народной памяти как *улусчу тудуг* 'всенародная стройка'. В современной публицистике ее прямо называют «тувинским БАМом»¹, хотя хронологически она предшествовала БАМу на три с половиной десятилетия.

Актуальность обращения к этому эпизоду определяется не только лакуной в историографии Тувы. Дорога через Калдак-Хамар представляет собой редкий по наглядности случай, когда на одном небольшом участке ландшафта последовательно отпечатались все основные формы отношения тувинцев к горам: досоветское почитание горы-хозяина на караванном пути, революционный пафос покорения гор, фольклорная и литературная героизация стройки и, наконец, современное наложение слоев, при котором стела в честь строителей соседствует с религиозным строением, *оваа* (строением для поклонения) с ритуальными лентами. Сегодня перевал, строительство дороги на котором некогда знаменовало покорение горных вершин, вновь стал местом молитвы.

Цель статьи — проанализировать метаморфозы отношения тувинцев к горам в XIX–XXI вв. на примере дороги через перевал Калдак-Хамар. Перевал рассматривается нами как место памяти о советском (в тувинском варианте — народно-революционном) проекте покорения гор, в котором соединились инфраструктура, фольклор и множественные интерпретации мира в тувинской культуре гор.

Для достижения цели решаются следующие задачи: 1) систематизировать разрозненные сведения об истории пути через Калдак-Хамар до конца 1930-х гг.; 2) реконструировать организацию строительства 1938–1941 гг. и показать его характер как ритуальной драмы покорения; 3) проследить культурную фиксацию стройки в песнях, поэзии, прозе, кино и театре; 4) охарактеризовать современное состояние перевала как места памяти с наложением культурных слоев.

Источниковая база исследования включает: делопроизводственные документы Тес-Хемского кожууна и переписку с центральными органами ТНР 1936 г. из фондов Национального архива Республики Тыва (далее — НА РТ); публикации газеты «Шын» 1936 г.; глава «Калдак-Хамар» из книги «Новая Тува» генерального секретаря ЦК Тувинской народно-революционной партии (ТНРП) С. К. Тока, опубликованная в альманахе «Улуг-Хем» в 1966 г.²; справочные ведомственные издания об автодорогах, автотранспорте Тувы; краеведческие издания, посвященные Тес-Хемскому кожууну и его сто-

¹ По сути, Калдак и Хамар — это два разных места. Калдак — река, а Хамар — перевал [Электронный ресурс] // TMGnews. Информационное агентство «Тувамедиагрупп». 2025, 10 сентября. URL: <https://tmgnews.ru/novosti/po-suti-kaldak-i-hamar-eto-dva-raznyh-mesta-kaldak-reka-a-hamar-pereval-do-1940-h-godov-doroga-soedinivshaya-yug-respubliki-tyva-s-eyo-stoliczej/> (дата обращения: 10.07.2026).

² Тока С. Калдак-Хамар (главы из книги «Новая Тува») // Улуг-Хем (литературно-художественный альманах). 1966. № 8. С. 3–21. Текст вошел в роман автора «Слово арата»: Тока С. Слово арата. М.: 1972. С. 447–462.



лице — с. Самагалтай; очерки и воспоминания в республиканской («Шын») и районной («Самагалдай») прессе; документальный фильм «Страна голубой реки» («Цветущая Тува») (1941, режиссер С. Киселев, Центральная студия кинохроники, г. Москва)¹; современные онлайн-медиа; собранные воспоминания от жителей Тес-Хемского кожууна, составляющие полевые материалы авторов (далее — ПМА)². Значительная часть источников написана на тувинском языке; переводы выполнены авторами.

Народная стройка в зеркале науки и публицистики

Строительство дороги через Калдак-Хамар до сих пор не становилось предметом отдельного научного исследования. В обобщающих трудах по истории Тувы дорожное строительство периода ТНР упоминается в ряду хозяйственных мероприятий республики, но вне какой-либо культурологической или антропологической проблематики (Аранчын, 1982: 178; История Тувы, 2007: 237; Моллеров, 2022: 114).

Интересен тот факт, что стройке в целом уделено мало внимания в официальных документах и политическом, а также академическом дискурсах. Специальные сборники документов ТНР и Тувинской автономной области документов, подготовленные и изданные Национальным архивом Республики Тыва в начале XXI в. под научной редакцией ведущих историков республики, информации об этой стройке не содержат. В юбилейном докладе первого Президента Республики Тыва Ш. Д. Ооржака на 220-летию Самагалтая в 1993 г. о ней говорилось без опоры на документы³. И, как мы уже сказали, историческая наука отдельно не обращалась к этому эпизоду.

Одну из причин этого научного молчания мы видим в политической судьбе руководителя стройки. Дорога сооружалась под руководством министра торговли и промышленности ТНР А. М. Чимба, впоследствии председателя Совета Министров ТНР (1941–1944) и председателя облисполкома Тувинской автономной области. Историк М. С. Байыр-оол специально отмечает: «Под его руководством прокладывалась знаменитая 243 километровая дорога через Калдак-Хамар, соединившая Самагалтай с Кызылом» (Байыр-оол, 2011: 156–157). В 1957 г. сам А. Чимба опубликовал в «Ученых записках ТНИИЯЛИ» статью «Развитие промышленности и транспорта в Туве»⁴, но он ограничился отчетным стилем с общими цифрами, без указаний отдельных строек. В 1961 г. Чимба был снят со всех постов и подвергнут опале, инициированной С. К. Тока, после чего о нем «долго и упорно молчали» (Байыр-оол, 2011: 157). Вместе с опальным руководителем из официального исторического нарратива советской Тувы выпала и сама стройка: память о ней сместилась в фольклорно-публицистический регистр, где главным героем остался Тока.

Именно поэтому основной массив сведений о стройке сегодня содержится только в публицистике и краеведении. Наиболее подробным сводом стала книга государственного деятеля, сына одного из участников стройки И. М. Сувандии «Улусчу тудуг — Калдак-Хамар» («Народная стройка — Калдак-Хамар») 2009 г.⁵ (рис. 1). В ней содержатся основные сведения о местности, архивные документы, найденные автором, обширные выдержки из романа С. Тока «Слово арата» о стройке на Калдак-Хамар, воспоминания ветеранов и очевидцев, тексты речей на юбилеях. Книга вышла на тувинском языке и возможно поэтому до сих пор оставалась без внимания академической науки. В монографии М. Михалева данная книга упоминается с характеристикой «изрядно романтизированного контекста» (Михалев, 2023: 159), что, на наш взгляд, несправедливо по отношению к большой работе энтузиаста, хотя бы в части источниковой ценности.

¹ Страна голубой реки [Электронный ресурс] // Национальный архив Республики Тыва. YouTube.com. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=QmFAn4PMTXk> (дата обращения: 11.07.2026). Сюжет о строительстве дороги через Калдак-Хамар начинается с 34-й минуты фильма.

² ПМА — полевые материалы авторов: беседы со старожилыми и уроженцами Тес-Хемского кожууна Республики Тыва, 2025–2026 гг.

³ Самагалдай — Тываның баштайгы найысылалы = Самагалтай — первая столица Тувы / авт.-сост. А. С. Демби-рель, В. С. Кривдик. Кызыл: Новости Тувы, 1996.

⁴ Чимба А. Развитие промышленности и транспорта в Туве // Ученые записки ТНИИЯЛИ. Вып. V / отв. ред. Н. А. Сердобов. Кызыл: Тувинское книжное издательство, 1957. С. 83–87.

⁵ Сувандии И. М. Улусчу тудуг — Калдак-Хамар [Народная стройка — Калдак-Хамар]. Кызыл: Тувинское книжное издательство, 2009.

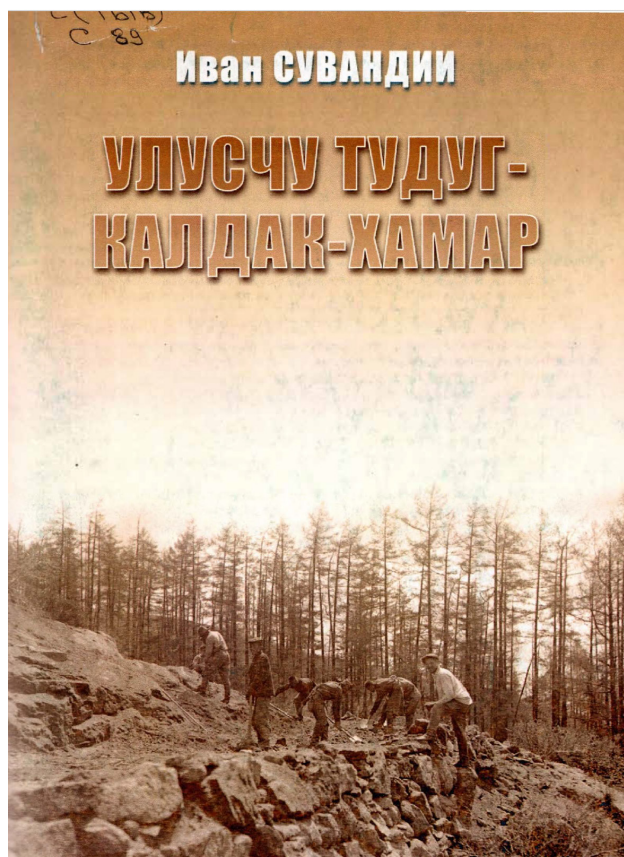


Рис. 1. Обложка книги И. М. Сувандии «Улусчу тудуг — Калдак-Хамар»
(«Народная стройка — Калдак-Хамар») 2009 г.

Fig. 1. The cover of the book by I. M. Suvandii "National construction — Kaldak-Hamar",
2009.

Также интерес представляет очерк журналиста и детского писателя Чооду Кара-Куске «Калдак-Хамар», подготовленный к 220-летию Самагалтая и опубликованный в 1997 г. в газете «Шын»¹. Отдельные материалы публиковала районная газета «Самагалдай», в том числе перепечатки воспоминаний старожилов из архива центральной козуунной библиотеки². Юбилейная книга «Самагалтай — первая столица Тувы» (1996) сохранила стихотворение о стройке и воспоминания ее участников³. В 1996 г. в Кызыле вышел в свет сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва⁴. Дороге через перевал Калдак-Хамар в нем посвящен специальный раздел⁵. Современные информационные агентства поддерживают романтизированный образ дороги: в 2025 г. ИА «Тувамедиагрупп» опубликовало материал, в котором стройка названа «тувинским БАМом», а перевал описан как место, где путники и сегодня останавливаются для подношений⁶.

¹ Кара-Куске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. № 39 (15864). С. 2. (На тув. яз.). Очерк написан в 1993 г. к 220-летию Самагалтая.

² Калдак-Хамар шаанда [Калдак-Хамар в старину] // Самагалдай. 2011, 6 июля. С. 8. (На тув. яз.).

³ Самагалдай — Тываның баштайгы найысылалы = Самагалтай — первая столица Тувы / авт.-сост. А. С. Дембирель, В. С. Кривдик. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 106–107.

⁴ Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 79–80.

⁵ Там же. С. 79–86.

⁶ По сути, Калдак и Хамар — это два разных места. Калдак — река, а Хамар — перевал [Электронный ресурс] // TMGnews. Информационное агентство «Тувамедиагрупп». 2025, 10 сентября. URL: <https://tmgnews.ru/novosti/po-suti-kaldak-i-hamar-eto-dva-raznyh-mesta-kaldak-reka-a-hamar-pereval-do-1940-h-godov-doroga-soedinivshaya-yug-respubliki-tyva-s-eyo-stoliczej/> (дата обращения: 10.07.2026).



В научной литературе перевал упоминается эпизодически. К упомянутым в начале раздела работам также добавим монографию М. Михалева, который, рассуждая о транспортной доступности и транзитном значении ТНР (между Россией, Монголией и Китаем), напомнил о строительстве дороги через Калдак-Хамар (Михалев, 2023: 158–159).

В нашей предыдущей работе Калдак-Хамар назывался как пример ресакрализации советского объекта в рамках анализа концепта *даг* в тувинской культуре (Ламажаа, Майны, 2026: 20–21). Топонимические предания Юго-Восточной Тувы, к ареалу которых относится перевал, исследовала А. С. Донгак (Донгак, 2018), святые топонимы Тувы — Н. Д. Сувандии (Сувандии, 2024).

Совсем иначе выглядит исследовательский ландшафт вокруг позднесоветского аналога тувинской стройки — БАМа. Здесь сложилась целая историография: от монографии К. Уорда о БАМе как выражении позднесоветского социализма (Ward, 2009) до антропологических исследований постсоветской судьбы магистрали и «бамовской» идентичности (Поворознюк, 2020) и исторических работ о повседневности строителей (Байкалов, 2022), не считая уже многочисленных научных статей.

Этот контраст подчеркивает лакуну: тувинская «народная стройка» 1938–1941 гг., типологически родственная БАМу, но развернувшаяся в обществе, еще жившем кочевой культурой с культом гор, заслуживает отдельного внимания науки. Этим и обусловлена научная новизна нашей работы.

Концептуальная основа

Материал, с которым мы имеем дело, разнороден: архивные документы о ремонте дороги, идеологические тексты, народные песни, сатирические куплеты, воспоминания участников стройки, кинохроника, современные ритуальные практики на перевале. Для его связного анализа мы используем несколько концепций, ядром которых выступает концепция множественных интерпретаций мира, а дополнением — четыре подхода, каждый из которых соответствует определенному ракурсу и поясняет разные стороны социокультурных явлений.

Ядро составляет концепция множественных интерпретаций мира (*Plurale Weltinterpretationen*) А. К. Ольшлегель, разработанная на тувинском материале (Oelschlaegel, 2013). Согласно ей, носители культуры могут параллельно применять несколько взаимоисключающих, казалось бы, картин мира — например, анимистическую, буддийскую и рационально-техническую, — переключаясь между ними ситуативно и не переживая это как противоречие. Эта концепция одновременно улавливает и советский пафос покорения горы, и параллельное сохранение ее культа, и их сегодняшнее сосуществование на одном перевале, не сводя одно к другому и не выставляя одну из интерпретаций «ложной». Мы уже использовали эту концепцию при анализе концепта *даг* (Ламажаа, Майны, 2026).

Помимо этой работы, мы учитываем актуальные исследования антропологии сакрального и культурного ландшафта. Гора в тувинской культуре — не декорация, а субъект отношений: у нее есть «голова» (*баш*), «нос» (*хамар*), «спина» (*арга*), она «способна» слышать обращения и требовать почтения. Классическая работа К. Бассо о том, как «мудрость сидит в местах» и как ландшафт хранит моральное знание сообщества (Basso, 1996), дает язык для описания агентности горы. Без этой рамки невозможно понять, почему дорожной стройке в Туве сопутствовали прямые обращения к перевалу как к живому существу.

Также мы учитываем инфраструктурный поворот в социальных науках. Б. Ларкин определил инфраструктуру как «вещи и отношения между вещами», обладающие собственной политикой и поэтикой: дорога не только перевозит грузы, но и транслирует обещание модерности (Larkin, 2013). П. Харви и Х. Нокс на материале горных дорог Перу показали, как дорожное строительство перекраивает космологию местных сообществ и как в полотне дороги материализуются государственные обещания и локальные страхи (Harvey, Knox, 2015) — это самый близкий зарубежный аналог нашего кейса. В русскоязычной науке это направление поддержано О. А. Поворознюк, которая анализирует БАМ как «эмоциональную инфраструктуру» и воплощение коллективной памяти (Поворознюк, 2020). Эта теоретическая рамка позволяет корректно сформулировать центральный парадокс Калдак-Хамара: полотно дороги продолжает удерживать советскую идеологию покорения даже тогда, когда над ним повязывают ритуальные ленты.

Третье важное для нас направление из четырех дополнительных — исследования советского прометеизма и «борьбы с природой». П. Джозефсон описал «технологии грубой силы», превращавшие

реки, леса и горы в объекты индустриального штурма (Josephson, 2002); К. Уорд показал, как БАМ стал финальным выражением этого прометеизма, соединив инженерную задачу с героическим нарративом (Ward, 2009). Эта рамка нужна нам как характеристика того, что именно наложилось на тувинскую культуру гор: язык штурма и покорения.

И, наконец, четвертое — теория культурной памяти. Вслед за Я. Ассманом мы различаем коммуникативную и культурную память и рассматриваем канонизацию стройки в текстах и монументах как переход от живого воспоминания к институционализированной памяти (Ассман, 2004). Разграничение функциональной и накопительной памяти А. Ассман (Ассман, 2014) помогает увидеть, как песня строителей десятилетиями выполняла роль функциональной памяти сообщества. Понятие места памяти П. Нора (Нора, 1999) прямо описывает сегодняшний Калдак-Хамар: стела о подвиге и *оваа* с лентами — материальная точка, в которой соединились два разных прошлых.

Устная история сообщает не только факты, но и значения: память сжимает время, смещает даты и переводит биографию в эпос. Это обстоятельство описывается в наблюдениях А. Портелли (Portelli, 1991). Наконец, для народной сатиры на распорядителей стройки мы привлекаем понятие скрытых транскриптов Дж. Скотта — неофициальных дискурсов подчиненных, существующих в тени официального (Scott, 1990).

Таким образом, для анализа нашего объекта в интересующем нас ракурсе мы опираемся на целую связку концепций, позволяющих рассматривать «тувинский БАМ» как социокультурное явление: сакральный ландшафт описывает исходное состояние отношений тувинцев с перевалом; прометеизм и инфраструктурный поворот — то, что было привнесено стройкой; культурная память — то, как стройка фиксировалась и пересобиралась в последующие десятилетия; множественные интерпретации мира — итоговое состояние, в котором все слои сосуществуют.

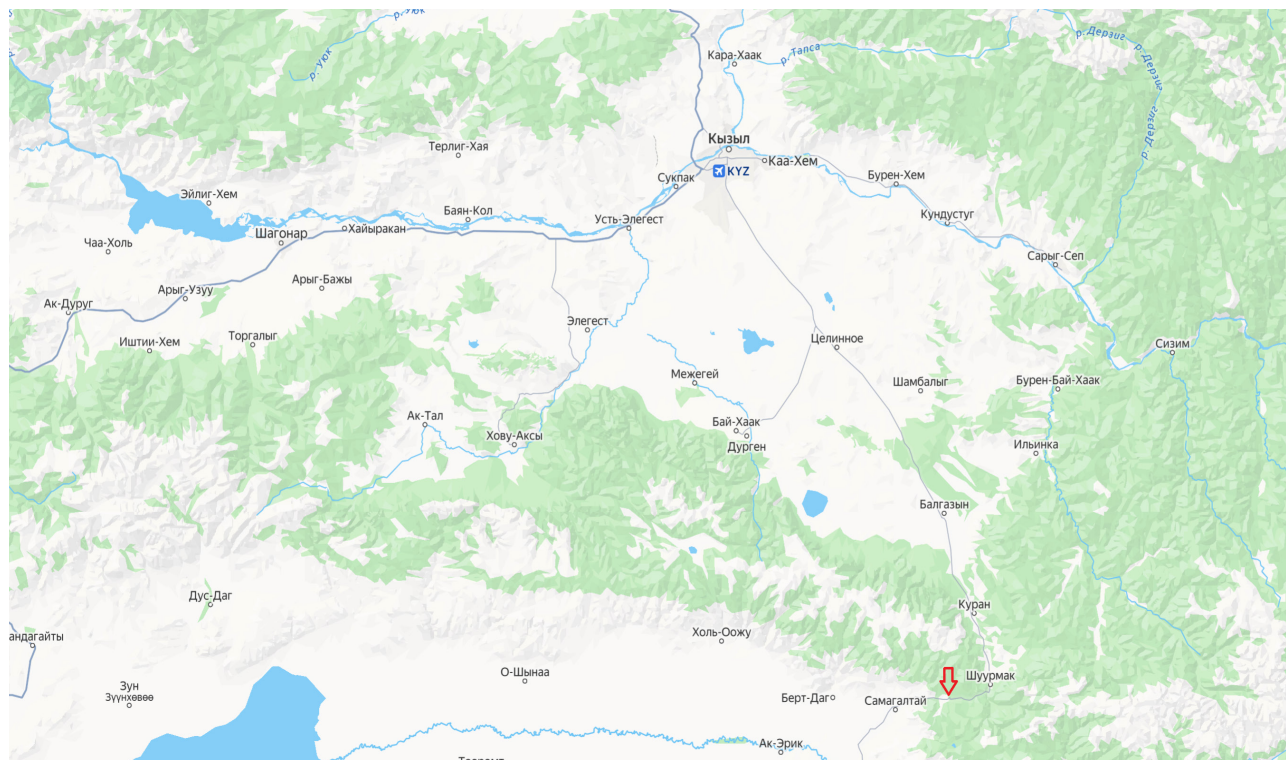


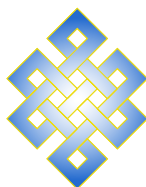
Рис. 2. Перевал Калдак-Хамар на карте Тувы. Фрагмент карты, подготовленной на основе сервиса «Яндекс-Карты»¹.

Прим.: Местоположение перевала указано красной стрелкой (авторская графическая обработка).

Fig. 2. Kaldak-Khamar pass on the map of Tuva. A fragment of a map prepared based on the Yandex-Maps service.

Note: The location of the pass is indicated by a red arrow (author's graphic processing).

¹ Яндекс Карты: картографический сервис. URL: <https://yandex.ru/maps/> (дата обращения: 10.07.2026).



Перевал Калдак-Хамар до стройки

Перевал Калдак-Хамар расположен на хребте Восточный Танну-Ола, в Тес-Хемском кожууне, на пути из Центральной Тувы в Убсунурскую котловину. Через него проходит автомобильная дорога, связывающая Кызыл с Самагалтаем — старейшим поселением и первой столицей Тувы — и далее с Эрзином и границей с Монголией (рис. 2).

Само двойное название хранит топонимическую двусоставность, о которой до сих пор спорят. Правда, этот спор присутствует в общественном дискурсе, не научном. Лишь в «Топонимическом словаре» Б. К. Ондар сообщается, что объяснить первую часть оронима Калдак-Хамар не удастся, а вторая связана с монгольским заимствованием *хамар* 'нос, рыло; в оронимии отрог горы, мыс'» (Ондар, 2007: 231). В лексикографических изданиях тувинского языка этот ороним и его составные не обсуждаются.

И. М. Сувандии писал, что Калдак — это река (лог), по руслу которой была проложена дорога. Его версия следующая: название восходит к временам, когда Тувой управляли в китайское время монголы, поэтому слово *калдак* исходит от монгольского *гал гол*, что в переводе на тувинский будет звучать *кол хем* 'главная река'. *Хамар* же — это название горного хребта/перевала, через который шла старая дорога, ныне заброшенная¹.

Чооду Кара-Куске, разбирая этот вопрос, указывал, что Калдак и Хамар — два разных объекта: *Калдак* — лог/река, по которой проложена новая трасса, *Хамар* — перевал старой дороги; до 1940-х гг. ездили только *хамарлап*, т. е. через Хамар. У нижнего конца Чиңге-Хажата дороги расходятся: вниз по реке — *Калдак оруу*, вверх на хребет — *Хамар оруу*. Летом 1935 г., когда начали копать дорогу в лог Калдака, писал он, народ стал ездить «и Калдактап, и Хамарлап» — *ооң уламындан бо ийи ат каттыжа берген* 'из-за этого два имени соединились'. Закреплению способствовала песня «Калдак-Хамар», сложенная тогда же (слова Оюн Кунзенмаа). Отсюда его полемический вывод: называть нынешний перевал (Чаа-Оваа 'Новый оваа') Калдак-Хамаром — неверно; воспетый в песне перевал — Хамарский, а «Хамар к нынешней дороге отношения не имеет»².

Путь через перевал существовал издревле как вьючная и гужевая дорога, часть трансграничной торговой сети: из Тувы — в Монголию, а значит и из России через Туву в Монголию. По воспоминаниям старожилов, зафиксированным районной газетой, через Калдак-Хамар шли обозы на юг — в Улясутай и далее в города Азии; возчики ночевали у костров на перевале³. Как писал В. Дубровский, это была древняя караванная дорога, удобная для езды на двуколках и для караванного движения верблюдов и людей⁴. По воспоминаниям старейшины села Самагалтай Василия Сарба, «это была единственная дорога, по которой можно было выехать из Тувы»⁵, и данная формулировка показывает совершенно иную ориентированность тувинцев на внешний мир, на юг, как на важнейшие территории торговли, политических и прочих связей (сегодня — на север, на остальную Россию).

Как пишет З. Б. Самдан, старожил в 1970 г. ей рассказывал о том, что из монгольской Урги через Калдак-Арт 'перевал Калдак' переходили караваны, груженные товаром, поэтому эту дорогу называли *Торгу оруу* 'Шелковой дорогой' (Самдан З., 2017: 245).

Помимо этого, дорога соединяла остальную Туву со ставкой амбын-нойона — правителя Танну-Урянхая, ставка которого располагалась в Самагалтае. Поэтому Калдак-Хамар печально известен в дореволюционной истории и как место, где был смертельно ранен в июле 1916 г. последний амбын-нойон Агбан-Демчи (История Тувы, 2007: 36). В марте 1919 г. здесь происходила стычка между

¹ Сувандии И. М. Улусчу тудуг — Калдак-Хамар [Народная стройка — Калдак-Хамар]. Кызыл: Тувинское книжное издательство, 2009. С. 11–13.

² Кара-Куске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. С. 2.

³ Калдак-Хамар шаанда // Самагалдай. 2011, 6 июля. С. 8. Там же приводятся свидетельства З. Журавлева и ссылка на описание дорог Урянхайского края инженером В. М. Родевичем.

⁴ Дубровский В. Начало // Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 25.

⁵ Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 81. См. также: Самдан З., 2017: 245. Хотя, надо сказать, что был еще один путь из Центральной Тувы в Монголию — через Западный Танну-Оола, вдоль реки Хондергей (Сердобов, 2017: 65).

монгольскими военными и русскими (Самдан А., 2017: 149–150). Перевал был вписан и в революционную историю: известно, что в мае 1921 г. его перешел отряд красных партизан С. К. Кочетова, разбивший белогвардейцев у Тарлашкына¹.

При этом для кочевого населения юга Тувы перевал оставался объектом традиционного почитания, как и всякий *арт* 'перевал': на перевалах устраивались *оваа* (каменные насыпи), произносились благопожелания, оставлялись подношения хозяину местности. О последнем факте, правда в несколько уничижительном ключе, писал даже С. К. Тока: «Дорога через перевал была до того тяжелой, что иные араты на подступах к Танды читали молитвы, обращаясь за благословением к ламам и шаманам»². Гора «работала» одновременно в двух регистрах — хозяйственном (путь, который надо преодолевать) и сакральном (хозяин пути, которого надо почитать), и эти регистры не конфликтовали: они соответствовали разным ситуациям одной жизни, что и описывает модель множественных интерпретаций мира (Oelschlaegel, 2013).

Ситуация изменилась с появлением автомобиля. Первая машина прошла по дороге от Кызыла до Минусинска летом 1926 г., а перевод транспорта с гужевого на автомобильный стал разворачиваться в середине 1930-х гг.³, и старая гужевая дорога через «Хамарские кручи» сразу обнаружила свою непригодность для моторного транспорта. Архивные документы 1936 г. рисуют картину бедственного состояния пути. 18 апреля 1936 г. президиум малого хурала Тес-Хемского кожууна принял постановление (*токтал*) № 4 о ремонте дороги через перевал Калдак: дорога признавалась настолько трудной, что по ней «не пройдут ни телега, ни сани, ни машина» («*терге, чанак, машина соруп полбас берге*», орфография источника. — Авт.); работы предписывалось выполнить в шестимесячный срок; документ подписали председатель кожууна Таакпан и секретарь Монгальби (НА РТ, ф. 92, оп. 1, д. 611, л. 12–14). Как происходили подобные ремонтные работы показывают фотографии тех лет, которые мы нашли в фондах Национального музея Республики Тыва (см. рис. 3, 4).



Рис. 3. Скальные работы на перевале через Танну-Ола, дорога Балгазын-Самагалтай, 1935 г.

Фото из фондов Национального музея Республики Тыва, НМРТ КП-11286-983.

Fig. 3. Rock-cutting works at the pass across the Tannu-Ola Range, the Balgazyn-Samagaltay road, 1935.

Photograph from the collections of the National Museum of the Republic of Tuva, NM RT KP-11286-983.

¹ Калдак-Хамар шаанда // Самагалдай. 2011, 6 июля. С. 8.

² Тока С. К. Калдак-Хамар (главы из книги «Новая Тува») // Улуг-Хем (литературный альманах). 1966. № 8. С. 15.

³ Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 30.

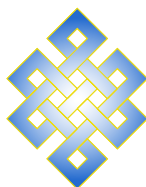


Рис. 4. Араты на ремонте дороги Танну-Ола. Кызыл-Арыг — Самагалтай, первая половина XX в.
Фото из фондов Национального музея Республики Тыва, НМ РТ КП-11286-624.

Fig. 4. Arats repairing the Tannu-Ola road. Kyzyl-Aryg — Samagaltay, first half of the 20th century.
Photograph from the collections of the National Museum of the Republic of Tuva, NM RT KP-11286-624.

21 мая 1936 г. Чагырга (администрация) Тес-Хемского кожууна написала письмо (донесение) № 119 в Совет министров ТНР о том, что араты встретили решение о ремонте дороги с радостью, 220 человек из 12 сумонов будут готовы к 1 июня, у руководства республики запрашивалась техника, инструменты, средства (НА РТ, ф. 92, оп. 1, д. 611, л. 20)¹.

Ход этого ремонта отразила передовица газеты «Шын» от 24 июня 1936 г., написанная по письму заместителя председателя Совета Министров ТНР Ойдуца. Под руководством Таакпана (с товарищами Томбу и Намзыраем) около 200 аратов из 12 сумонов устроили проезды через три брода Хань-Хема, выполнили четыре выемки в лощинах, срезали восемь крутых и два наклонных склона, построили четыре новых моста, привели в порядок участок протяженностью около 13 км; убирали камни, деревья, грязь. Советская транспортная организация «Совтранс», заинтересованная в трассе, помогала жильем, питанием и техническим руководством. Газета сопровождала отчет лозунгами к 15-летию республики: «Пусть процветает пятнадцатилетие! Пусть развернется дорожное строительство!»²

Эти документы важны в двух отношениях. Во-первых, они показывают, что мобилизационная модель — сотни аратов со своим инвентарем под руководством местных *дарга* — была отработана на Калдак-Хамаре уже в 1936 г., за два года до большой стройки. Во-вторых, в них еще нет никакой героической риторики покорения: это сугубо деловые документы о ремонте.

Толчком к радикальному решению — строительству новой трассы — стали катастрофы на старой дороге. Источники сохранили сведения по меньшей мере о двух. По свидетельству Ч. Кара-Куске, на Хамарской дороге перевернулась машина, перевозившая 28 человек с Нарынского золотого прииска; никто не выжил, и именно после этого от Хамарских круч отказались, решив вести новую

¹ Сувандии И. М. Улусчу тудуг — Калдак-Хамар [Народная стройка — Калдак-Хамар]. Кызыл: Тувинское книжное издательство, 2009. С. 18.

² Араттар Калдак арттың оруун аңнап турары [Араты ремонтируют дорогу через перевал Калдак] // Шын. 1936, 24 июня. № 50 (551). (На тув. яз.) (вырезка в деле: НА РТ, ф. 92, оп. 1, д. 611, л. 99).



дорогу по руслу Калдака¹. Воспоминания старожилов, записанные в нескольких книгах, говорят об аварии осенью 1937 г. у Шуурмака: груженный людьми с прииска грузовик сорвался на спуске и загорелся, все находившиеся в кузове погибли; спаслись лишь двое мальчиков, которых родители успели выбросить из кузова².

Трагедия широко освещалась в газетах, на место выезжал сам С. К. Тока. Он уже знал сложности этой дороги и описывал в своей книге, как его машина тяжело взбиралась на хребты, а в какой-то момент ему с товарищами пришлось толкать транспортное средство, а затем впрягать и быков, лошадей³. По оценке информантов, трагедия стала «последней каплей» в решении вопроса о новой дороге (ПМА). О рискованности спусков говорит бытовая деталь: шоферы привязывали позади машин бревна, которые волочили по земле и служили тормозами (ПМА). В случившемся в 1937 г. очевидцы винят также водителя, который не привязал к задку машины «лесину с торчащими сучьями», как это делали остальные⁴.

Таким образом, к 1938 г. сложились все предпосылки стройки: экономическая (снабжение юга страны и торговля с Монголией), техническая (непригодность гужевой дороги для автомобилей), социальная (чередa катастроф) и политическая (курс ТНРП на социалистическую модернизацию). Но сама форма, в которую вылилась стройка, определялась не только ими — она была продиктована особой драматургией отношений с горой.

Народная стройка

Как писал С. Тока, идея очищения дороги Калдак принадлежала секретарю партийной ячейки района Сартыылу Сундувею, и республиканское партийное правительство поддержало инициативу партийного хошкома (хошунного комитета) Теса⁵.

В 1938 г. правительство ТНР и ЦК ТНРП приняли постановление о строительстве новой автомобильной дороги Кызыл — Самагалтай через Калдак-Хамар⁶. Новая трасса, в отличие от старой, прокладывалась по руслу и логу реки Калдак — решение, принятое после катастроф на Хамарских кручах⁷. Общая протяженность дороги от столицы до Самагалтая составляла 243 км (Байыр-оол, 2011: 156). Во время этого строительства, с самого его начала и была создана Дорожная служба кожууна⁸.

Административно стройкой руководило Министерство торговли и промышленности ТНР во главе с А. М. Чимба; в дорожном отделе министерства работали начальник О. Т. Ензак, инженер Розонов, прораб Макаров; проектированием занимался Коковин, чертежником был Кутепов; ответственность за строительство Чимба, по его воспоминаниям, делил с советским специалистом Слуцким (там же: 157). Уже этот перечень показывает характерную для ТНР гибридную организацию: тувинское политическое руководство, советские инженеры (техническое руководство) и аратская рабочая сила (рис. 5).

¹ Кара-Күске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. С. 2.

² Воспоминания чабана Ивана Данзуруна см.: Самагалтай — первая столица Тувы. 1996. С. 174–175. Очевидец, ездивший с отцом к месту аварии, упоминает ее и в публикации: Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 82, а также: Калдак-Хамар шаанда // Самагалдай. 2011, 6 июля. С. 8.

³ Тока С. К. Калдак-Хамар (главы из книги «Новая Тува») // Улуг-Хем (литературный альманах). 1966. № 8. С. 3–4.

⁴ Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 82.

⁵ Тока С. К. Калдак-Хамар (главы из книги «Новая Тува») // Улуг-Хем (литературный альманах). 1966. № 8. С. 15.

⁶ Сведения о постановлении приводятся в изданиях: Самагалтай — первая столица Тувы. 1996. С. 282; Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 82 (номер и точная дата документа в изданиях отсутствуют). И. М. Сувандии не приводит в своей книге текста документа о начале строительства, хотя дает текст постановления об окончании стройки.

⁷ Кара-Күске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. С. 2.

⁸ Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 85.

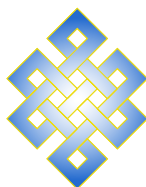


Рис. 5. Кадр из фильма «Страна голубой реки», 1941 г.
Fig. 5. A shot from the film "The Land of the Blue River", 1941.

Рабочая сила мобилизовывалась по принципу шефства: участки дороги — «делянки» — распределялись между кожуунами, сумонами и арбанами; распределением занимались уполномоченные чиновники, в памяти старожилов остались имена дарга Дарзыга, Хокпела, Сарбаа (ПМА)¹.

География мобилизации была общенациональной. Участница стройки Зоя Аракчаа, работавшая на Калдакской дороге в 1942 г., свидетельствовала о том, что в ней «участвовал народ почти всех уголков Тувы», и повторяла ту же формулу: *езулуг улусчу тудуг* — подлинно народная стройка². С. К. Тока в очерковых главах «Новой Тувы» прямо называл стройку «всетувинской»³.

Как пишет И. М. Сувандии, согласно Саавыр (положению) о трудовом участии населения в строительстве и ремонте санных, тележных и автомобильных дорог, утвержденному 3 января 1937 г. Советом министров ТНР, все граждане государства от 18 до 45 лет работали на дорогах бесплатно по 10 часов в день 5 суток в году, причем бывшим феодалам этот срок увеличивался в два раза — 10 суток в году⁴. Фактически речь шла о трудовой повинности, и последнее примечание указывает на то, что среди участников были и группы населения, отдельно учитываемые как неблагонадежные. Так, например, это были «дети феодалов». Известен эпизод из биографии эмчи-ламы (ламы-целителя) Кенден-Сюрюна Езутуевича Хомушку, который в силу своего происхождения (сын феодала) с 15-летнего возраста «таскал бревна при строительстве дороги на перевале Калдак-Хамар»⁵. В целом И. М. Сувандии достаточно подробно представляет социальный состав строителей, в том числе молодых ревсомольцев⁶; отдельно останавливается на большой роли женщин, девушек⁷; упоминает тоджинцев-оленоводчиков, которые прибывали на место после большого пути, через несколько тайг⁸.

¹ Сатирические куплеты о Дарзыге и Хокпеле см. ниже; о распределении участков см. также: Кара-Күске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. С. 2.

² Аракчаа З. Калдак оруун касчыл чордум [Я копала Калдакскую дорогу] // Оюн-Бартан Д. Тес-Хем — чоргааралым, хүндүткелым, хандыкшылым [Тес-Хем — моя гордость, мое почтение, моя привязанность]. Кызыл: Республиканская типография, 2007. С. 42–44. (На тув. яз.).

³ Тока С. Калдак-Хамар (главы из книги «Новая Тува») // Улуг-Хем: литературно-художественный альманах. 1966. № 8. С. 3–6.

⁴ Сувандии И. М. Улусчу тудуг — Калдак-Хамар [Народная стройка — Калдак-Хамар]. Кызыл: Тувинское книжное издательство, 2009. С. 43.

⁵ Кенден-Сурун Езутуевич Хомушку // Заслуженные люди Тувы XX века. Государственная книга Республики Тыва. Кызыл: Тувинское книжное издательство, 2004. С. 208.

⁶ Сувандии И. М. Улусчу тудуг — Калдак-Хамар [Народная стройка — Калдак-Хамар]. Кызыл: Тувинское книжное издательство, 2009. С. 37–38.

⁷ Там же. С. 37, 40–41.

⁸ Там же. С. 25.



Начальник дорожного управления О. Т. Ензак вспоминал:

«Орукту хая болгаш малгашты таварыштыр чоруткан бис. Ол езулуг-ла улусчу тудуг болган»

‘Мы вели дорогу через скалы и грязь. Это была подлинно народная стройка’¹.

Строитель Б. Х. Чавырык рассказывал:

«В Шуурмаке была база с двумя-тремя домиками-складами, куда доставлялись товары из Кызыла. В летнее время их возили через Хамарский перевал, а зимой по санному наледному пути Калдака, который летом закрывался, так как берега речушки были непроходимы: заросли, скалы, болото... Новая дорога должна была пройти именно по этому маршруту. Часть людей валила деревья, расчищала заросли, другие шли следом, снимали дерн, а за ними принимались за работу люди с лопатами, кайлами. Наиболее ‘совершенной техникой’ являлась тачка. Взрывчаткой не пользовались, скалы раскалывали ломami, кирками, большие куски оттаскивали при помощи волов и лошадей»² (рис. 6–8).



QR-код ссылки
на фильм.
QR code of the movie
link.



Рис. 6–8. Кадры из фильма
«Страна голубой реки»,
1941 г.

Fig. 6–8. Stills from the film
“The Land of the Blue River”,
1941

¹ Цит. по: Кара-Күске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. С. 2.

² Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 82–83.



По воспоминаниям участницы стройки З. Аракчаа:

«долбила скалу киркой, копала землю, ломом откалывала камни, наполняла землей телеги-тачки — включилась в эту коллективную, веселую и очень важную работу народа. Тогда моего зятя (мужа сестры) Ораажая Сакпая ударило скатившимся сверху камнем, и он лечился в Самагалтайской больнице.

Пробивать Калдакскую дорогу было тяжелее, чем Хамарскую. Густой караганник, лес и деревья не пропускают человека, куда ни ступи — сплошь вода да грязь. Дожди не прекращались, ни возможности, ни времени просушить одежду не было. Не то что шалаш поставить — даже места для костра не находилось, не было и места, где привязать коня и попасти скот. Оба берега реки очень крутые, ущелье тесное — множеству людей приходилось работать, теснясь друг к другу¹.

Средства брались из дорожного бюджета ТНР, складываемого из дорожных сборов. Например, на 1938 г. он в целом составлял 390 тыс. акша, из них 145 тыс. выделялось на новое строительство, из которых 80 тыс., т. е. 55% — направлялось на Калдак².

Уже через год, 29 августа 1939 г. Президиум ЦК ТНРП принял постановление «Об окончании строительства Калдакского шоссе в 1939 г.»³ В нем по докладу С. Токи было признано, что стройка имеет «громадное хозяйственное, политическое и культурное значение»; работа Минпромторга признана неудовлетворительной (из 8 км трудного участка «кое-как пройдено только 3 1/2 км», на 17 августа работает всего 60–70 рабочих); решено довербовать 400 рабочих (Тес-Хем — 200, Тандинский и Каа-Хемский — по 50, Кызыл с пригородными сумонами — 100), развернуть соревнование между хошунами, рабочих доставить к 10 сентября; Минпромторгу и Тувинценоопу велено обеспечить инструментами, оборудованием и продуктами; завершить основные работы к концу 1939 г. Подписано председателем Президиума ЦК ТНРП С. Тока.

Тем не менее, работы продолжались и в 1940-м г. Так, Политбюро ЦК ТНРП 6 января 1940 г. заслушивал доклад секретаря Тес-Хемского кожкома Таакпана о политико- и культурно-массовой работе; отмечено активнейшее участие кожууна в народной стройке⁴.

В основном работы завершились к 1941 г. З. Аракчаа пишет, что открытие дороги состоялось в 1942 г.:

«Туда и мы, сумонная молодёжь, примчались верхом. По указанию руководителей дорожного строительства мы уложили последние мосты. Затем все мы верхом прибыли к мосту в устье Шураштыг-Хема и тем же строем двинулись на поляну Чаа Оваа (к нынешнему перевалу Калдак-Хамар). Дождавшись открытия дороги, через день-другой машины пошли следом за нами»⁵ (рис. 9, 10).

В военные годы интенсивность работ упала, но подворная разверстка трудового участия сохранялась; более того, до 1950-х гг. содержание дороги распределялось между населением «метрами»: семьи и хозяйства отвечали за свои участки полотна⁶. Асфальтовое покрытие появилось значительно позднее, уже с приходом дорожной техники⁷.

По формальным признакам перед нами классическая мобилизационная стройка — прямой типологический предшественник БАМа: общенациональный призыв, шефство территорий, ручной труд, героическая риторика, санкция высшего партийного руководства (ср.: Ward, 2009; Байкалов, 2022). Однако тувинский случай обладает измерением, которого не знала позднесоветская магистраль. Стройка разворачивалась в обществе, где гора была субъектом отношений, и потому сама оказалась выстроена как перформативный акт переопределения этих отношений — как ритуальная драма покорения.

¹ Аракчаа З. Калдак оруун касчыл чордум [Я копала Калдакскую дорогу] // Оюн-Бартан Д. Тес-Хем — чор-гааралым, хундүткелим, хандыкшылым [Тес-Хем — моя гордость, мое почтение, моя привязанность]. Кызыл: Республиканская типография, 2007. С. 43. (На тув. яз.).

² Дороги Тувы. Сборник, посвященный 60-летию автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва. Кызыл: Новости Тувы, 1996. С. 44–46.

³ Сувандии И. М. Улусчу тудуг — Калдак-Хамар [Народная стройка — Калдак-Хамар]. Кызыл: Тувинское книжное издательство, 2009. Вклейка после с. 36.

⁴ Там же. С. 42.

⁵ Аракчаа З. Калдак оруун касчыл чордум [Я копала Калдакскую дорогу] // Оюн-Бартан Д. Тес-Хем — чор-гааралым, хундүткелим, хандыкшылым [Тес-Хем — моя гордость, мое почтение, моя привязанность]. Кызыл: Республиканская типография, 2007. С. 43. (На тув. яз.).

⁶ Кара-Күске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. С. 2.

⁷ Там же.



Рис. 9, 10. Кадры из фильма «Страна голубой реки», 1941 г.
Fig. 9, 10. Stills from the film "The Land of the Blue River", 1941.

Ключевое свидетельство — текст Тока. В главах «Новой Тувы» повествователь обращается к перевалу прямо, как к живому существу:

«...Смотри и слушай, Калдак: к тебе идут люди всей Тувы, движутся целыми хошунами. Штурмом возьмут твои неприступные кручи, разглядят твои горбы, осушат твои болота. Они одолеют тебя, потому что они теперь люди свободные, люди крылатые»¹;

«Палатки, шалаши — на каждом шагу, красные флаги развевались как на наадыме.

Первая великая народная стройка Тувы началась. Мы пришли к тебе, гордый, веками неприступный Калдак!»²

Гора остается антропоморфизированной, но знак отношения меняется на противоположный: адресат почтительных благопожеланий становится адресатом вызова. Обращение к горе перед тем, как ее «одолеть», структурно повторяет обрядовое обращение к хозяину перевала — только теперь оно произносится от имени народа-победителя. В терминах Б. Ларкина дорога здесь выступает не просто техническим объектом, а посланием: полотно, пробитое в скалах, материально закрепляет новую иерархию, в которой человек выше горы (Larkin, 2013). А в терминах П. Харви и Х. Нокс стройка перекраивает локальную космологию: то, что было владением хозяина местности, становится фронтом работ (Harvey, Knox, 2015).

¹ Тока С. К. Калдак-Хамар (главы из книги «Новая Тува») // Улуг-Хем (литературный альманах). 1966. № 8. С. 15.

² Там же. С. 17.



Драма имела и своих трикстеров (от английского *trickster* ‘ловкач, обманщик’, архетип персонажа, который нарушает правила, вносит хаос и приносит непредсказуемость в устоявшийся порядок). В народной памяти сохранились сатирические куплеты об уполномоченных, распределявших повинности, — например, о *дарга* (начальнике) Дарзыге, заночевавшем посреди засеянного поля: «Тараан тараа ортузунга / Дарзыг дарга хонуп алган...» («Посреди посеянного хлеба / расположился на ночлег дарга Дарзыг...»)¹. Эти тексты — характерный скрытый транскрипт (Scott, 1990): не оспаривая саму стройку, народная сатира выговаривала недовольство ее распорядителями. Официальный пафос и низовая насмешка сосуществовали вместе.



Рис. 11. Кадр из фильма «Страна голубой реки», 1941 г.
Fig. 11. A shot from the film “The Land of the Blue River”, 1941.

Наконец, завершение стройки оформлялось и как зрелище. Зоя Аракчаа подробно описала эпизод киносъемки (которая затем вошла в фильм «Страна голубой реки», о чем будет сказано далее): строителей посадили на белых и черных коней, колонна с красным флагом двинулась верхом от моста у устья Шураштыг-Хема к нынешнему перевалу Чаа-Оваа; впереди ехали *дарга* Хорлуу и Семис-Хоортай, сама рассказчица — на сером коне² (рис. 11). Конная колонна аратов со знаменем, снятая для хроники, — это уже не строительство, а постановка строительства: ритуальная драма, зафиксированная камерой для вечности.

Культурная фиксация: песня, поэзия, кино, театр

Уникальность Калдак-Хамара состоит в том, что проект покорения горы был немедленно и надолго закреплен в культурных текстах — причем не только в официальной печати, но и в жанрах самой народной культуры.

Песенная фиксация началась еще до большой стройки. По свидетельству Х. А. Анчымаа-Тока, опубликованному к 220-летию Самагалтая, песня «Калдак-Хамар» родилась летом 1935 г., когда С. К. Тока с группой ответственных работников и артистов объезжал южные кожууны; слова ее сложила Оюн Кунзенмаа³. Песня возникла в момент, когда дорога только начинала осмысляться как государственное дело: культурная рамка опередила инфраструктурную. С. К. Тока также упоминает

¹ Кара-Күске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. С. 2. Там же — куплеты о Хокпеле.

² Аракчаа З. Калдак оруун касчып чордум... С. 42–44.

³ Свидетельство Х. А. Анчымаа-Тока приводит Ч. Кара-Күске: Кара-Күске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. С. 2. Он же связывает появление песни с началом работ в логу Калдака в середине 1930-х гг.



об этом: «Наша молодежь пока только в песнях расчищает дорогу через Калдак...»¹, приводит он в своей книге слова С. Сундувея, сетовавшего на бездорожье.

Главным же текстом стала песня строителей, которую Тока привел в «Новой Туве» уже в связи с развернувшейся стройкой:

Калдак-Хамар, ты грозным был,
Мы покорили твои вершины.
Народ дорогу проложил —
Летите, быстрые машины!²

Лозунг покорения природы сохраняется самой культурой в жанре народной песни, а не только в советской прессе. Песня обращена к горе во втором лице — то есть удерживает традиционную коммуникативную структуру обращения к хозяину перевала, — но наполняет ее отчетом о победе.

В категориях А. Ассман это образцовая функциональная память: короткий, ритмизованный, легко воспроизводимый текст, который десятилетиями «носил» в себе смысл события для сообщества (Ассман, 2014). Образы гор в тувинской традиционной песенной культуре в целом были устойчиво связаны с почитанием и тоской по родной земле (см.: Санчай, 2023: 85–89) — на этом фоне песня о покоренном перевале выглядит новацией, инверсией жанра.

Литературная канонизация стройки принадлежит Тока: главы «Калдак-Хамар» из книги «Новая Тува», опубликованные в альманахе «Улуг-Хем» в 1966 г., закрепили канонический нарратив — бедственная старая дорога, воля партии, всенародный энтузиазм, победа над горой³. Характерно, что канонизация совершилась в 1960-е гг., уже после опалы Чимба: фактический руководитель стройки в каноне отсутствует, героем-демиургом выступает народ под руководством партии.

Кинематографическая фиксация произошла по горячим следам: в документальном фильме Центральной студии кинохроники «Страна голубой реки» (1941) стройке посвящен отдельный сюжет⁴. Хроника сохранила и образ конной колонны со знаменем, о съемках которой вспоминала З. Аракчаа. Фильм адресовался в первую очередь советскому зрителю: молодая народная республика демонстрировала свою модернность языком, понятным эпохе, — языком покоренной природы.

Поэтическая память о стройке оказалась долгоживущей и — что важно — меняющей тональность. В 1980-х гг. поэт Оолет Чинмит (Өөлөт Чинмит) написал стихотворение «Калдак-Хамар», опубликованное в его поэтическом сборнике⁵, а затем в юбилейной книге Самагалтая⁶.

Характерно то, что обращение к перевалу здесь также прямое, но уже не с интонацией вызова, а почтения:

Чуртум каазын элбекшиткен
Чурумалдыг бедик сын сен.
Аргыжылга оруу болган
Амыдырал көвүрүү сен.
Ырак, чооктан келген чонга
Ыдык арт сен, Калдак-Хамар.

Умноживший красу моей родины,
ты — живописный высокий хребет.
Ставший дорогой сообщения,
Ты — мост жизни.
Для людей, приезжающих издалека и с ближних мест,
Ты — священный перевал, Калдак-Хамар⁷.

¹ Тока С. К. Калдак-Хамар (главы из книги «Новая Тува») // Улуг-Хем (литературный альманах). 1966. № 8. С. 5.

² Там же. С. 21.

³ Тока С. Калдак-Хамар... С. 3–6, 15.

⁴ Страна голубой реки [Электронный ресурс] // Национальный архив Республики Тыва. YouTube.com. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=QmFAn4PMTXk> (дата обращения: 10.07.2026). Сюжет о строительстве дороги через Калдак-Хамар начинается с 34-й минуты фильма.

⁵ Өөлөт Чинмит. Калдак-Хамар. Кызыл: Тываның ном үндүрер чери, 1989. С. 3–4.

⁶ Чинмит Ө. Калдак-Хамар : [стихотворение] // Самагалтай — первая столица Тувы. 1996. С. 106–107. (На тув. яз.). Стихотворение сопровождается пометой автора о 50-летию постройки дороги и фотографиями строителей 1938 г. и стелы.

⁷ Построчный перевод наш. — Авт.



Позднее на эти стихи была сложена песня (мелодия Кан-оола Баазан-оола), опубликованная районной газетой. Мы видим, что здесь происходит решающий семантический сдвиг: в песенном рефрене перевал именуется уже не покоренным противником, а святыней и благодетелем. Эпитет *ыдык* 'священный' возвращает перевалу сакральный статус — но теперь уже вместе с дорогой: священным объявляется не нетронутый хребет, а перевал, через который проложен «мост жизни». Ресакрализация не отменила советский слой, а вобрала его.

Песенная жизнь Калдак-Хамара продолжает жить, причем на разные стихи. Как мы уже упоминали, существуют песни на стихи О. Кунзенмаа, С. К. Тока (об этой песне пишет В. Ю. Сузукей, см.: Сузукей, 2007: 136), О. Чинмита (ее также исполняет хор, об этом пишет А. К. Баазан-оол¹). При этом также исследователи говорят о наличии народной песни «Калдак-Хамар» (Ондар, Кошкендей, Хомушку, 2018: 60; и др.²) и ряд исполнителей включают ее таким образом в свой репертуар, например, группа «Хун-Хурту»³, Айдысмаа Кошкендей⁴.

Строительство дороги вошло и в театральную постановку. Речь идет о постановке пьесы драматурга Клары Сагды «Калдак-Хамар», режиссер-постановщик Марианна Кара-Сал⁵. В центре сюжета пьесы — встреча специалиста из СССР Маруси и местного жителя, жизнелюбивого парня Багай-оола, которая произошла на строительстве дороги. «На фоне новых перемен между молодыми людьми вспыхивают романтические чувства. Но суждено ли им быть вместе? Найдут ли молодые пути друг к другу?», — гласит анонс спектакля. Таким образом, мы видим события 1938–1941 гг. и как место романтической встречи, зарождения любви в художественном переосмыслении.

Современная память: наложение слоев

Сегодняшний Калдак-Хамар представляет собой место памяти в точном смысле П. Нора — материальную точку, в которой кристаллизуются и соседствуют разные прошлые (Нора, 1999). На перевале и у дороги сосуществуют строения, каждое из которых отсылает к своему слою истории.

Первый слой — монументально-советский. В 1991 г., к юбилею провозглашения Танну-Тувинской Республики, на развилке у нижнего конца Чиңге-Хажат — там, где расходятся Калдакская и Хамарская дороги, — был открыт памятник строителям дороги⁶ (рис. 12). Стела фиксирует канонический нарратив трудового подвига: народ проложил дорогу. Существенна дата: монумент советской стройке был поставлен в год распада СССР, когда сам советский проект уже уходил в прошлое, — то есть с самого начала он был не пропагандой, а именно памятником, знаком завершенной эпохи.

Второй слой — религиозный: перед стелой построена небольшая культовая беседка-павильон с характерными чертами для буддийско-шаманистской сакральной инфраструктуры Тувы (рис. 13). Прямоугольный план, четыре угловые опоры, полностью открытые боковые стороны с невысокими парапетами-балюстрадами: она предназначена не для входа человека, а для «принятия» подношений и обзора святыни. То есть, чтобы подойти к памятнику советского строительства, надо пройти через религиозное строение, в котором надо настроиться соответственно.

¹ Баазан-оол А. К. «Хемим сенден менди ээреп, келген оглун байыр тудайн...» (жизненный и творческий путь композитора К. Д. Баазан-оола) // Культура Тувы: прошлое и настоящее: материалы межрегиональных научно-практических конференций 2023–2024 гг., г. Кызыл / ред.-сост. Е. К. Карелина. Кызыл: Типография «Про-Лидер», 2024. С. 22.

² Кан-оол А. Х. Песенная традиция тувинцев Эрзинского кожуна в начале XXI века: дисс. ... канд. иск. Новосибирск, 2020. С. 11; Санчай Ч. Х. Образы родной земли в народных песнях тувинцев // Хоомей (горловое пение) — феномен культуры народов Центральной Азии: научные доклады VIII-го Международного этномузыкологического симпозиума (7–9 июля 2023 г., г. Кызыл) / отв. ред. Е. Е. Карелина. Кызыл, 2023. С. 119.

³ Монгуш У. О. Непокоримый сын горы Дугай: научно-популярное издание о творчестве Кайгал-оола Ховалыга. СПб.: Сциентиа, 2021. С. 77.

⁴ Кан-оол А. Х. Народная песня — моя судьба (страницы из творческой биографии Айдысмаа Кошкендей) // Хоомей (горловое пение) — феномен культуры народов Центральной Азии: научные доклады VIII-го Международного этномузыкологического симпозиума (7–9 июля 2023 г., г. Кызыл) / отв. ред. Е. Е. Карелина. Кызыл, 2023. С. 59.

⁵ Вечер в честь Клары Сагды [Электронный ресурс] // Национальный музыкально-драматический театр Республики Тыва имени Виктора Кок-оола. URL: <https://theatre-tuva.ru/novosti/vecher-v-chest-klary-sagdy.html> (дата обращения: 10.07.2026).



Рис. 12. Памятник строителям дороги через перевал Калдак-Хамар. Фото В. Мумбалдая, 2026 г.
Fig. 12. Monument to the builders of the road through the Kaldak-Khamar pass. Photo by V. Mumbaldai, 2026



Рис. 13. Культовая беседка-павильон перед памятником строителям дороги.

Фото В. Мумбалдая, 2026 г.

Fig. 13. The iconic gazebo-pavilion in front of the monument to the builders of the road.

Photo by V. Mumbaldai, 2026

На перевале Чаа-Оваа, чуть вдали от этой стелы, установлены жерди, к которым путники повязывают ритуальные ленты (Ламажаа, Майны, 2026: 20–21). Практика подношений на Калдак-Хамаре полностью вписывается в общетувинскую традицию почитания перевалов и придорожных оваа, переживающую с 1990-х гг. отчетливое возрождение (Ламажаа, 2021; Ритуальные ленты ... , 2024). В республиканских СМИ перевал прямо назван святым: «Перевал Калдак-Хамар — святое место. На его вершине принято поклоняться большому Оваа и Субургану, молиться и подносить первинку белой пищи, прежде чем проехать дальше»¹.



QR-код
локации стелы.
QR code
of the stele location.

¹ Лопсан Ш. Калдак-Хамар [Электронный ресурс] // Шын. 2024, 25 сентября. № 73. URL: <https://shyn.ru/medeeler/kaldak-hamar/> (дата обращения: 10.07.2026). (На тув. яз.).



Антрополог К. Пименова в начале 2000-х гг. во время полевой работы в Туве записала среди шаманских алгышей (благопожеланий) такой текст:

*Оой Эрзин хемим, Нарын хемим
Морен хемим, Тес-ле хемим
Тарлашкыным ээлери
Бурганарым чаларанар оой
Калга чадаан Калдак-Хамар
Ээлери бурганарым
Бай-Даг, Сайгын ыдык ээлер
Бурганарым чаларанар ооой*

Ой, Эрзина-реки, Нарына-реки,
Морена-реки и Тес-Хема
Тарлаашкына (местность недалеко от Эрзина) хозяйева
Мои боги, снизойдите ой!
(Перевала) Калдак-Хамара, который монголы не смогли
захватить, хозяйева, мои божества,
Бай-Дага, Сайгына святые хозяйева,
Мои божества, снизойдите, ой!¹

Это почтительное упоминание Калдак-Хамара и божеств уже взято из алгышей современных тувинских шаманов.

По оценкам А.-Х. Х. Базырчап, перевал также входит в число достаточно активно посещаемых природных и историко-культурных объектов Тес-Хемского района, где он считается брендом², и Тувы в целом³. Поэтому здесь также в целях борьбы с засорениями был установлен билборд с правилами поведения на месте, считающемся священным. Его фотография приводится в одной из наших работ (Ритуальные ленты ..., 2024: 168).

Несмотря на признание перевала священным, на этом месте также устраиваются районные культурные мероприятия. Например, в 2012 г. здесь проходил I Республиканский фестиваль-конкурс живой музыки «Калдак-Хамар», среди вокально-инструментальных ансамблей⁴. Проводятся праздники животноводов района Наадым⁵.

Современное медиаописание перевала воспроизводит оба слоя разом: информагентство рассказывает о «тувинском БАМе» и стеле строителям — и тут же о субургане, лентах и молитве на перевале⁶.

Перед нами не «смена парадигм», при которой новое вытесняет старое, а сосуществование. Путники, останавливающиеся сегодня на перевале, повязывают ленты и совершают подношения, почти не задумываясь о том, что молятся там, где гора была «вскрыта» дорогой, «покорена» людьми,

¹ Алгыш 20 Приложения 2. Алгыш тувинской шаманки Ховалыгмы Эртинеевны Куулар (Кызыл, общество «Адыг Эрэн») // Пименова К. В. Возрождения и трансформации традиционных верований и практик тувинцев в постсоветский период (основные проблемы): дисс. ... канд. ист. н. М., 2007. Примечания в скобках даны в источнике. — *Авт.*

² По Кутузовскому проспекту на тувинском скакуне [Электронный ресурс] // Центр Азии. 2011, № 29. URL: <http://www.centerasia.ru/issue/2011/29/3965-po-kutuzovskomu-prospektu-na-tuvinskom.html> (дата обращения: 10.07.2026)

³ Базырчап А.-Х. О. Природные и историко-культурные объекты на территории Тувы как ресурсы развития туристского потенциала региона // Ермолаевские чтения: материалы VIII научно-практической конференции «Ермолаевские чтения», посвященной 95-летию Национального музея им. Алдан-Маадыр Республики Тыва и Году семьи в России (Кызыл, 21–22 мая 2024) / отв. ред.-сост. С. С. Тулуш. Кызыл: Типография МБОУ СОШ 19 «Профлидер», 2025. С. 95.

⁴ I Республиканский фестиваль-конкурс живой музыки «Калдак-Хамар», среди вокально-инструментальных ансамблей [Электронный ресурс] // Министерство культуры Республики Тыва. 2012, 19 сентября. URL: <http://tuvaculture.ru/841-i-respublikanskij-festival-konkurs-zhivoj-muzyki-kaldak-hamar-sredi-vokalno-instrumentalnyx-ansamblej.html> (дата обращения: 10.07.2026).

⁵ По Кутузовскому проспекту на тувинском скакуне [Электронный ресурс] // Центр Азии. 2011, № 29. URL: <http://www.centerasia.ru/issue/2011/29/3965-po-kutuzovskomu-prospektu-na-tuvinskom.html> (дата обращения: 10.07.2026).

⁶ По сути, Калдак и Хамар — это два разных места. Калдак — река, а Хамар — перевал [Электронный ресурс] // TMGnews. Информационное агентство «Тывамедиагрупп». 2025, 10 сентября. URL: <https://tmgnews.ru/novosti/po-suti-kaldak-i-hamar-eto-dva-raznyh-mesta-kaldak-reka-a-hamar-pereval-do-1940-h-godov-doroga-soedinivshaya-yug-respubliki-tyva-s-eyo-stoliczej/> (дата обращения: 10.07.2026).



бросавшими вызов хребту, и рядом со стелой, прославляющей эти деяния. Дорожное полотно продолжает выполнять советское обещание модерности — «летите, быстрые машины!», — тогда как ленты над ним адресованы хозяину перевала, которого стройка когда-то символически низложила. Это и есть та самая ситуация множественных интерпретаций мира, которую А. К. Ольшлегель описала на тувинском материале: носители культуры ситуативно переключаются между рациональной, буддийской и анимистической рамками, не переживая их сосуществование как конфликт (Oelschlaegel, 2013). Калдак-Хамар дает этой модели редкую по наглядности материальную иллюстрацию: все интерпретации собраны в одной точке ландшафта и закреплены в разных по происхождению знаках.

Работа памяти видна и в характерных смещениях, о которых писал А. Портелли: устная и публицистическая память сжимает и сдвигает хронологию, подчиняя ее смыслу (Portelli, 1991). В сегодняшних пересказах стройка обычно датируется «1938–1940 гг.» и предстает единым героическим рывком, тогда как источники показывают многослойный процесс: ремонт мобилизованными аратами в 1936 г., постановление 1938 г., основные работы до 1941 г., продолжение повинностей в военные годы и «пометровое» содержание дороги населением до 1950-х гг. Песня, родившаяся, по свидетельству современницы, еще в 1935 г. при объезде южных кожуунов, задним числом стала «песней стройки». Смещается и топонимика: имя Калдак закрепилось за перевалом, который исторически звался Хамарским, и это смещение само стало предметом краеведческой полемики¹. Память укрупняет событие, стягивая к нему соседние эпизоды, — верный признак того, что событие работает в культуре как миф основания.

Показательна и социальная траектория памяти. Из официальной историографии советской Тувы стройка практически выпала — как мы предположили выше, не в последнюю очередь из-за опалы ее руководителя А. М. Чимба. Хранителями сюжета оказались локальные институты: районная газета, кожуунная библиотека, юбилейные книги, школьные краеведы, старейшины. Именно они в 1990-е гг., в момент общенационального переучреждения памяти, вернули стройку в публичное поле — очерком Кара-Куске, стихотворением и песней Чинмита, воспоминаниями участниц, краеведческими книгами, памятником на развилке. В терминах А. Ассман произошел переход сюжета из накопительной памяти (архив, подшивки, воспоминания) в функциональную (юбилей, песня, монумент) (Ассман, 2014). При этом характерно, что реактуализация 1990-х гг. шла уже не под знаком покорения, а под знаком наследия: стройка вспоминалась как общее дело народа — улусчу тудуг, — а перевал воспевался как «священный» и «мост жизни».

Наконец, современная память о Калдак-Хамаре встроена в более широкий постсоветский процесс, отмеченный исследователями БАМа: инфраструктура позднего социализма становится ресурсом идентичности и эмоциональной привязанности локальных сообществ (Поворознюк, 2020; Байкалов, 2022). Для жителей Тес-Хема дорога — предмет гордости и родовой причастности, многие вспоминают, что их отцы, деды участвовали в стройке. На этот факт биографии информанты сами обращают особое внимание.

Например, краевед В. Б. Монгуш вспоминает: «Иргит Бегзи, мой отец, является участником строительства знаменитой дороги “Калдак-Хамар”, соединяющей Тес-Хемский, Эрзинский районы с другими районами республики»². Также и ветеран Л. Донгак говорит о прошлом отца героини очерка — журналистки С. Данзын-оол: «...был послушником в большом хурээ Самагалтая, а в 19-летнем возрасте вместе с красными партизанами под руководством С. К. Кочетова участвовал

¹ Кара-Куске Ч. Калдак-Хамар // Шын. 1997, 3 апреля. С. 2; По сути, Калдак и Хамар — это два разных места. Калдак — река, а Хамар — перевал [Электронный ресурс] // TMGnews. Информационное агентство «Тувамедиагрупп». 2025, 10 сентября. URL: <https://tmgnews.ru/novosti/po-suti-kaldak-i-hamar-eto-dva-raznyh-mesta-kaldak-reka-a-hamar-pereval-do-1940-h-godov-doroga-soedinivshaya-yug-respubliki-tyva-s-eyo-stoliczej/> (дата обращения: 10.07.2026).

² См.: Ооржак Л. Х. Валентина Бегзиевна Монгуш — краевед по призванию // Музей: вопросы сохранения, изучения и использования культурного наследия: Материалы научно-практической конференции (с международным участием), посвященной 85-летию основания Национального музея Республики Тыва, 105-летию со дня рождения советского специалиста Николая Михайловича Богатырева и 100-летию единения России и Тувы. Кызыл, 9–11 июня 2014 г. / сост. А.О. Дыртык-оол., М.М. Мандан-Хорлу. Новосибирск, 2014. С. 276. Выделено курсивом в цитате нами. — Авт.



в бою у местечка Тарлашкын, где были разгромлены “белые”, а также активно работал на строительстве и реконструкции дороги через перевал Калдак-Хамар — вот такой у неё был отец с особенной биографией»¹.

При всем при этом тувинский случай добавляет то, чего нет в классических бамовских исследованиях: здесь эмоциональная инфраструктура срослась с сакральным ландшафтом, и дорога оказалась включена в систему религиозного почитания местности, которую когда-то символически отменяла.

Заключение

История дороги через Калдак-Хамар позволяет проследить метаморфозы отношения тувинцев к горам на протяжении двух столетий в пределах одного участка ландшафта.

В XIX — начале XX в. перевал существовал в двойном регистре: хозяйственном как звено караванной торговли, путь к ставке амбын-нойона, и сакральном — с почитанием духу-хозяину. Эти регистры не конфликтовали, соответствуя разным ситуациям одной кочевой жизни. Автомобиль и модернизационный курс ТНР 1930-х гг. изменили эту ситуацию.

Стройка 1938–1941 гг. воспроизвела все формальные признаки мобилизационной социалистической стройки — общенациональный призыв, шефство территорий, ручной труд, героическую риторику. В этом смысле она стала ранним тувинским прообразом БАМа. Но ее культурная механика была иной: в обществе, где гора — субъект, покорение оформилось как ритуальная драма. Гора антропоморфизировалась, но уже как противник; ей адресовались прямые обращения («Смотри и слушай, Калдак...») и песенные отчеты о победе («Мы покорили твои вершины»); стройка ставилась как зрелище — вплоть до конной колонны со знаменем, снятой кинохроникой. Прометеевский язык штурма был усвоен тувинской культурой через ее собственную коммуникативную форму — обращение к горе.

Культурная фиксация стройки оказалась очень богатой, в нее вошли и народная песня, и сатирические куплеты, и очерковая проза Тока, и кинохроника 1941 г., и позднейшие стихи и песни, даже театральная постановка. Именно она обеспечила сюжету жизнь после того, как официальная историография, потерявшая опального руководителя стройки, замолчала. Локальная память Тес-Хема вернула стройку в публичное поле в 1990-е гг. — но уже в новом ключе: перевал был снова сакрализован вместе с дорогой, став «священным перевалом» и «мостом жизни».

Сегодняшний Калдак-Хамар — стела трудового подвига, сакральное строение, *оваа* и ритуальные ленты в одной точке — представляет собой материализованную модель множественных интерпретаций мира (Oelschlaegel, 2013) и место памяти (Нора, 1999), в котором соединены, казалось бы, несовместимые прошлые. Советский проект покорения горы не был ни отменен, ни забыт: он был вобран тувинской культурой гор как еще один слой отношений с горой-хозяином. В этом, на наш взгляд, состоит главный итог рассмотрения кейса для антропологии инфраструктуры и исследований культурной памяти: дорога может одновременно быть трофеем покорения и объектом почитания, и сила культуры измеряется ее способностью удерживать оба смысла.

Перспективы исследования связаны прежде всего с расширением источниковой базы для сугубо исторического исследования с выявлением новых документов о строительстве, целенаправленной записью устных историй потомков строителей. Отдельного внимания заслуживает сравнительное изучение других «народных строек» ТНР и ранних социалистических инфраструктурных проектов в кочевых обществах Внутренней, Центральной Азии.

¹ Донгак Л. Журналист угбам [Сестра моя журналист] [Электронный ресурс] // Шын. 2024, № 17. 6 марта. URL: <https://shyn.ru/medeeler/zhurnalist-ugbam/> (дата обращения: 10.07.2026). (На тув. яз.).



Благодарности

Благодарим за помощь в опросе информантов Анну Момбужаевну Ламажаа, уроженку Тес-Хема, и Светлану Максимовну Мунзук, архивариуса Национального театра РТ имени Виктора Кок-оола, а также специалистов Национальной библиотеки Республики Тыва им. А. С. Пушкина и Национального музея Республики Тыва им. Алдан-Маадыр.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Ассман, А. (2014) Длинная тень прошлого: мемориальная культура и историческая политика / пер. с нем. Б. Хлебникова. М. : Новое литературное обозрение. 328 с.

Ассман, Я. (2004) Культурная память: Письмо, память о прошлом и политическая идентичность в высоких культурах древности / пер. с нем. М. М. Сокольской. М. : Языки славянской культуры. 368 с.

Аранчин, Ю. Л. (1982) Исторический путь тувинского народа к социализму. Новосибирск : Издательство «Наука», Сибирское отделение. 339 с.

Байкалов, Н. С. (2022) Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Улан-Удэ : Издательство Бурятского госуниверситета. 332 с.

Байыр-оол, М. С. (2011) Взлет и опала Александра Чымба // Новые исследования Тувы. № 2–3. С. 151–173.

Дагылга: тувинские обряды освящения в XXI веке (2021) / под ред. Ч. К. Ламажаа, Н. Д. Сувандии. Кызыл : б. и. 188 с.

Донгак, А. С. (2018) Топонимические предания и легенды Юго-Восточной Тувы // Новые исследования Тувы. № 3. С. 126–147. DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2018.3.9>

История Тувы (2007) : в 3 т. / под общ. ред. В. А. Ламина. Новосибирск : Наука. Т. II. 430 с.

Кенин-Лопсан, М. Б. (2021) Традиционная культура тувинцев : пер. с тув. Кызыл : Детский литературный сайт «Радуга Тувы»; Тувинское книжное издательство. 248 с.

Ламажаа, Ч. К. (2021) Тувинские обряды дагылга в XXI веке // Этнографическое обозрение. № 2. С. 125–143. DOI: <https://doi.org/10.31857/S086954150014811-2>

Ламажаа, Ч. К., Майны, Ш. Б. (2026) Горная страна — культура гор // Новые исследования Тувы. № 1. С. 6–36. DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2026.1.1>

Михалев, М. (2023) Засечная черта Внутренней Азии. Южная Сибирь и евразийская интеграция. М. : ИКСА РАН. 295 с.

Моллеров, Н. М. (2022) Советский фактор в пространственно-экономическом развитии ТНР // Азиатские исследования: история и современность. 2022. № 2(2). С. 102–117. DOI: 10.24412/2782-6139-2022-2-102-117

Нора, П. (1999) Проблематика мест памяти // Нора П., Озуф М., Пюимеж Ж. де, Винок М. Франция-память / пер. с фр. Д. Хапаевой. СПб. : Изд-во Санкт-Петербургского университета. 328 с. С. 17–50.

Ондар, Б. К. (2007) Топонимический словарь Тувы. 2-е изд. Кызыл : Тувинское книжное издательство. 551 с.

Ондар, М. В., Кошкендей, И. М., Хомушку, Ч. О. (2018) Топонимы в фольклоре тувинцев (на материале героического эпоса и народных песен) // Новые исследования Тувы. № 3. С. 53–68. DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2018.3.4>

Поворознюк, О. А. (2020) (Пост)советская инфраструктура: политика идентичности и эмоций на БАМе // Сибирские исторические исследования. № 3. С. 32–47. DOI: <https://doi.org/10.17223/2312461X/29/3>

Ритуальные ленты и флаги в тувинской культуре (2024) / Ч. К. Ламажаа, Ш. Б. Майны, Н. Д. Сувандии, Ч. Х. Санчай, под ред. Ч. К. Ламажаа, Н. Д. Сувандии. Кызыл : Издательство Тувинского государственного университета. 195 с.

Самдан, А. А. (2017) Вторжение китайского и монгольского отрядов в Туву (1918–1919 гг.) // Новые исследования Тувы. № 4. С. 143–153. DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2017.4.9>.

Самдан, З. Б. (2017) Тес девискээринден бижиттинген бурунгу чугааларның төөгүге уjur-дузазы [Историческое значение старинных преданий, записанных на территории Тес-Хема] // Учёные записки / ТИГПИ. Вып. XXIV. Кызыл: ... С. 240–260.



Санчай, Ч. Х. (2023) Образы родной земли в музыкально-песенной культуре тувинцев // Новые исследования Тувы. № 1. С. 80–109. DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2023.1.5>

Сердобов, В. Н. (2017) Речные долины как пути сообщения между районами Тувы и соседними территориями Саяно-Алтая в древности и Средневековье // Вестник НГУ. Серия: История, филология. Т. 16, № 3: Археология и этнография. С. 62–69.

Сувандии, Н. Д. (2024) Святые топонимы Тувы: лексико-семантические группы // Новые исследования Тувы. № 3. С. 191–202. DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2024.3.11>

Сузукей, В. Ю. (2007) Музыкальная культура Тувы в XX столетии. М. : Композитор. 408 с.

Basso, K. H. (1996) *Wisdom Sits in Places: Landscape and Language among the Western Apache*. Albuquerque : University of New Mexico Press. 171 p.

Harvey, P., Knox, H. (2015) *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca : Cornell University Press. 264 p.

Josephson, P. R. (2002) *Industrialized Nature: Brute Force Technology and the Transformation of the Natural World*. Washington : Island Press. 313 p.

Larkin, B. (2013) The Politics and Poetics of Infrastructure // *Annual Review of Anthropology*. Vol. 42. P. 327–343. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>

Oelschlaegel, A. C. (2013) *Plurale Weltinterpretationen. Das Beispiel der Tyva Südsibiriens*. Fürstenberg/Havel : SEC Publications / Kulturstiftung Sibirien GmbH. 268 p.

Portelli, A. (1991) *The Death of Luigi Trastulli and Other Stories: Form and Meaning in Oral History*. Albany : State University of New York Press. 341 p.

Scott, J. C. (1990) *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts*. New Haven : Yale University Press. 251 p.

Ward, C. J. (2009) *Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism*. Pittsburgh : University of Pittsburgh Press. 218 p.

Дата поступления: 10.07.2026 г.

Дата принятия: 20.07.2026 г.

REFERENCES

Assmann, A. (2014) *The Long Shadow of the Past: Memorial Culture and Historical Politics*. Translated from German by B. Khlebnikov. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. 328 p. (In Russ.)

Assmann, J. (2004) *Cultural Memory: Writing, Memory of the Past, and Political Identity in the High Cultures of Antiquity*. Translated from German by M. M. Sokolskaya. Moscow, Yazyki slavianskoi kul'tury. 368 p. (In Russ.)

Aranchyn, Yu. L. (1982) *The Historical Path of the Tuvan People to Socialism*. Novosibirsk, Nauka Publishers, Siberian Branch. 339 p. (In Russ.)

Baikalov, N. S. (2022) *The Last Construction Project of Socialism: The Historical Experience of Late Soviet Modernization in the Areas of the Baikal–Amur Railway Mainline*. Ulan-Ude, Buryat State University Press. 332 p. (In Russ.)

Baiyr-ool, M. S. (2011) The rise and fall of Aleksandr Chymba. *New Research of Tuva*, no. 2–3, pp. 151–173. (In Russ.)

Dagylga: Tuvan Consecration Rites in the Twenty-First Century (2021). Ed. by Ch. K. Lamazhaa and N. D. Suvandii. Kyzyl, s. n. 188 p. (In Russ.)

Dongak, A. S. (2018) Toponymic tales and legends of South-Eastern Tuva. *New Research of Tuva*, no. 3, pp. 126–147. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2018.3.9>

The History of Tuva (2007) : in 3 vols. Ed. by V. A. Lamin. Novosibirsk, Nauka. Vol. 2. 430 p. (In Russ.)

Khenin-Lopsan, M. B. (2021) *Traditional Culture of Tuvans*. Translated from Tuvan. Kyzyl, Children's Literary Website "Rainbow of Tuva"; Tuvan Book Publishing House. 248 p. (In Russ.)

Lamazhaa, Ch. K. (2021) Tuvan *dagylga* rites in the twenty-first century. *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 2, pp. 125–143. (In Russ.) DOI: [https://doi.org/10.31857/S086954150014811-2\[eo.iea.ras\]](https://doi.org/10.31857/S086954150014811-2[eo.iea.ras])

Lamazhaa, Ch. K. and Mainy, Sh. B. (2026) Mountain country: mountain culture. *New Research of Tuva*, no. 1, pp. 6–36. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2026.1.1>

Mikhalev, M. (2023) *The Notched Line of Inner Asia: Southern Siberia and Eurasian Integration*. Moscow, Institute of China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences. 295 p. (In Russ.)



Mollerov, N. M. (2022) The Soviet factor in the spatial and economic development of the Tuvan People's Republic. *Aziatskie issledovaniia: istoriia i sovremennost'*, 2022, no. 2(2), pp. 102–117. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.24412/2782-6139-2022-2-102-117>

Nora, P. (1999) Issues in places of memory. In: Nora, P., Ozouf, M., Puimege, J. de and Winock, M. *France-Memory*. Translated from French by D. Khapaeva. St Petersburg: St Petersburg University Press. 328 p. Pp. 17–50. (In Russ.)

Ondar, B. K. (2007) *Toponymic Dictionary of Tuva*. 2nd ed. Kyzyl, Tuvan Book Publishing House. 551 p. (In Russ.)

Ondar, M. V., Koshkendei, I. M. and Khomushku, Ch. O. (2018) Toponyms in Tuvan folklore: evidence from heroic epics and folk songs. *New Research of Tuva*, no. 3, pp. 53–68. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2018.3.4>

Povoroznyuk, O. A. (2020) (Post-)Soviet infrastructure: the politics of identity and emotions on the BAM. *Sibirskie istoricheskie issledovaniia*, no. 3, pp. 32–47. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.17223/2312461X/29/3>

Ritual Ribbons and Flags in Tuvan Culture (2024). Ch. K. Lamazhaa, Sh. B. Mainy, N. D. Suvandii and Ch. Kh. Sanchai. Ed. by Ch. K. Lamazhaa and N. D. Suvandii. Kyzyl, Tuvan State University Press. 195 p. (In Russ.)

Samdan, A. A. (2017) The invasion of Chinese and Mongolian detachments into Tuva, 1918–1919. *New Research of Tuva*, no. 4, pp. 143–153. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2017.4.9>

Samdan, Z. B. (2017) The historical significance of ancient legends recorded in the Tes-Khem area. *Uchenye zapiski / TIGPI*, issue 24. Kyzyl, s. n. Pp. 240–260. (In Tuvan.)

Sanchai, Ch. Kh. (2023) Images of the native land in the musical and song culture of Tuvans. *New Research of Tuva*, no. 1, pp. 80–109. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2023.1.5>

Serdobov, V. N. (2017) River valleys as communication routes between the regions of Tuva and neighbouring territories of the Sayan–Altai in antiquity and the Middle Ages. *Vestnik NSU. Series: History and Philology*, vol. 16, no. 3: Archaeology and Ethnography, pp. 62–69. (In Russ.)

Suvandii, N. D. (2024) Sacred toponyms of Tuva: lexical-semantic groups. *New Research of Tuva*, no. 3, pp. 191–202. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.25178/nit.2024.3.11>

Suzukei, V. Yu. (2007) *Musical Culture of Tuva in the Twentieth Century*. Moscow, Kompozitor. 408 p. (In Russ.)

Basso, K. H. (1996) *Wisdom Sits in Places: Landscape and Language among the Western Apache*. Albuquerque, University of New Mexico Press. 171 p.

Harvey, P. and Knox, H. (2015) *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca, Cornell University Press. 264 p.

Josephson, P. R. (2002) *Industrialized Nature: Brute Force Technology and the Transformation of the Natural World*. Washington, Island Press. 313 p.

Larkin, B. (2013) The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, vol. 42, pp. 327–343. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>

Oelschlaegel, A. C. (2013) *Plurale Weltinterpretationen. Das Beispiel der Tyva Südsibiriens*. Fürstenberg/Havel, SEC Publications / Kulturstiftung Sibirien GmbH. 268 p.

Portelli, A. (1991) *The Death of Luigi Trastulli and Other Stories: Form and Meaning in Oral History*. Albany, State University of New York Press. 341 p.

Scott, J. C. (1990) *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts*. New Haven, Yale University Press. 251 p.

Ward, C. J. (2009) *Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism*. Pittsburgh, University of Pittsburgh Press. 218 p.

Submission date: 10.07.2026.

Acceptance date: 20.07.2026.