

Оперативное продвижение и оформление рацпредложений зачастую блокировалось экономическими службами предприятий, которые, как правило, затягивали выполнение и корректировку расчетов экономического эффекта, порой вмешиваясь в вопросы квалификации, создавали многоступенчатые бюрократические барьеры. В результате равнодушного отношения к молодым новаторам последние, сталкиваясь с формализмом и недоверием к своим предложениям, в основной своей массе к техническому творчеству больше не стремились. Наконец, еще одна большая проблема того времени, не потерявшая актуальности и сегодня: несвоевременность внедрения новейших изобретений и рацпредложений, а то и просто ничем не объясняемое их отложение на неопределенный срок («под сукно»). Все это вело к затягиванию процесса внедрения, а затем и вообще сводило на нет актуальность новшества, поскольку происходило его моральное «устаревание».

Это далеко не полный перечень проблем, стоявших на пути развития массового технического творчества тружеников промышленности Приангарья в исследуемый нами период. Решение всех наболевших вопросов зависело, как модно было тогда говорить, от «человеческого фактора», т.е. самих людей, но, в первую очередь, от хозяйственных руководителей, партийных и общественных организаций. Их долг заключался в том, чтобы создавать благоприятные условия для технического творчества масс и всегда помнить, что научно-технический прогресс не терпит инертности, шаблонности, консерватизма, формализма, которые впоследствии оборачиваются слишком дорогой ценой. С другой стороны, отношение к техническому творчеству — это отношение к человеку, носителю творчества. Поэтому, как и в советское время, так и сегодня необходимы чуткость, внимание и тактичность в работе с новаторами, постоянная помощь и поддержка (как моральная, так и материальная) в развитии творческой инициативы.

***В.Г. ТРЕТЬЯКОВ***

***В.В. ПОЗДНЯКОВ***

## **ИЗ ИСТОРИИ СДАЧИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЧАСТКА УЛАН-УДЭ–НАУШКИ**

У железнодорожного участка Улан-Удэ–Наушки, принадлежащего Восточно-Сибирской железной дороге, долговременная и интересная история. Долгое время его называли Кяхтинская железная дорога. О необходимости ее строительства в России начали писать и говорить еще с 1837 г. В начале XX в. появилось несколько проектов этой дороги. Самыми конкурируемыми были направления Мысовая–Кяхта и Верхне-

удинск–Кяхта. Эти участки предполагалось строить на частные средства, на деньги иркутского, кяхтинского и верхнеудинского купечества.

Однако в 1914 г. Государственная дума России приняла решение о сооружении этой дороги по верхнеудинскому варианту за счет средств казны. В условиях первой мировой войны, активным участником которой являлась Россия, в 1916 г. кяхтинское купечество снова стало ходатайствовать, чтобы ему разрешили построить эту железную дорогу по мысовскому варианту за свои деньги. Возможно, правительство и Государственная дума согласились бы с этим предложением, поскольку государству в тех условиях было не до этой железной дороги. Но начались революции и гражданская война.

Вернулись к проблеме сооружения этой дороги только в 1930-е гг. В январе 1935 г. Совет Народных Комиссаров Бурят-Монгольской АССР принял постановление «О строительстве Кяхтинской железнодорожной линии», в котором обосновывалось, что эта дорога явится огромным стимулом в развитии экономики республики всей страны. В марте 1935 г. Народный Комиссариат путей сообщения СССР включил строительство этой линии в план второй пятилетки. Однако никаких подготовительных работ в этом году не проводилось. В 1936 г. НКПС принимает решение о проведении окончательных изыскательских и проектных работ. Строительные работы начались в 1937 г. Рабочее движение поездов началось с 15 января 1939 г.

Характеризуя построенную дорогу, отметим, что общая территория тяготения линии составляла 58,5 тыс. км<sup>2</sup>. Сюда входили полностью или частично восемь административных районов Бурят-Монгольской Республики: Улан-Удэнский, Селенгинский, Мухор-Шибирский, Тарбагатайский, Бичурский, Кяхтинский, Джидинский, Закаменский. Построенная и сданная в эксплуатацию дорога была однопутной магистралью нормального типа колеи. Руководящий уклон на прямой был 0,009 в обоих направлениях, предельный радиус кривых — 300 м. Линия могла уже тогда без дополнительных капиталовложений обеспечивать пропуск до 13 пар поездов в сутки массой по 100 т каждый. С постройкой же в районе ст. Наушки второго пути пропускная способность могла быть доведена до 15 пар поездов в сутки. Полезная длина приемно-отправочных путей составляла 720 м в нечетном и 750 м — в четном направлении. Общая стоимость работ составила в сумме 272 931 000 р., в том числе только по плану из союзного бюджета должно было быть выделено 195 млн р.

На основании решения экономического совета при СНК СССР от 23 мая 1940 г. № 707 — 279/с и приказа комиссара путей сообщения от 26 мая 1940 г. № С — 36/ц комиссия в составе шести человек с 13 июня по 15 июля 1940 г. производила приемку в постоянную эксплуатацию новой железнодорожной линии Улан-Удэ–Наушки от ст. Заудинск до ст. Наушки включительно с развязкой на ст. Тальцы Восточно-Сибирской железной

дороги общей протяженностью 247,5 км. В комиссию входили Ф.И. Кузьмин — от НКПС, председатель; М.И. Дорофеев — зам. начальника ВСЖД; И.Д. Шемель — начальник ЮЖЛАГа НКВД; Б.Г. Барамидзе — начальник производственного отдела ЮЖЛАГа НКВД; Н.Ф. Усенко — зам. начальника управления Улан-Удэнской конторы Промбанка. Шестой член правительственной комиссии — Шумаков, начальник службы пути ВСЖД по неизвестным причинам участия в работе комиссии не принимал. Вместо него на основании телеграммы заместителя наркома НКПС Кучеренко в комиссию был введен Н.М. Умов — зам. начальника службы пути ВСЖД.

В работе комиссии принимали участие: от НКПС И.Л. Федчун (представитель ВСЖД), Г.С. Феденев (начальник 5-го отделения службы движения ВСЖД), А.С. Секерин (начальник 15-й дистанции службы ВСЖД), А.А. Вознесенский (начальник 7-й жилищной конторы ВСЖД), А.П. Воробьев (начальник 5-го паровозного отделения ВСЖД), А.Г. Журавель (начальник вагонного участка ВСЖД), А.Е. Белан (инженер водоснабжения паровозной службы ВСЖД), А.И. Игонан (инженер водоснабжения паровозной службы ВСЖД), В.И. Лакомизов (инженер-электрик 4-го паровозного отделения ВСЖД), В.С. Ясюченя (начальник депо ст. Гусиное Озеро), Т.Ф. Мандрусов (начальник 7-й дистанции связи ВСЖД), П.С. Шумилов (зам. начальника группы капитального строительства ВСЖД), С.А. Гераскин (механик 7-й жилищной конторы ВСЖД).

Работе правительственной комиссии предшествовала деятельность рабочей комиссии по осмотру готовности железнодорожной линии Улан-Удэ — Наушки к приемке в постоянную эксплуатацию. Эта рабочая группа была назначена распоряжением МПС от 4 декабря 1939 г. № 30289 под председательством М.И. Дорофеева. Акт о готовности этой линии к сдаче в постоянную эксплуатацию, при условии устранения недоделок, указанных в приложении к акту, был подписан 13 марта того же года. Большие мосты на трассе на 40-м и 226-м км через Селенгу были приняты еще комиссией НКПС, назначенной приказом НКПС от 21 января 1939 г. № 29а. Этой комиссией была проведена проверка технической документации, предъявленной ЮЖЛАГом НКВД в полном соответствии с приказом НКПС № 112/ц от 31 мая 1937 г.

С 17 июня по 7 июля 1940 г. комиссия производила осмотр линии от ст. Наушки до ст. Заудинск с детальным осмотром земельного полотна, верхнего строения пути, искусственных и гражданских сооружений, тяговых устройств, энерго- и водоснабжения, устройств линии связи и временных сооружений. Давалась оценка объему работ, выявлялось соответствие их проекту, определялось качество произведенных работ. Для сокращения срока работы и одновременно более детального осмотра всех сооружений принимаемой железной дороги правительственная комиссия выделила из своего состава рабочие подкомиссии по осмотру всех сооружений по отдельным хозяйствам.

Всего было организовано семь следующих подкомиссий по осмотру:

- земляного полотна и верхнего строения пути — председатель Н.М. Умов;
- искусственных сооружений — председатель Барамидзе;
- гражданских и технических сооружений — председатель М.И. Дорофеев;
- энерго- и водоснабжения — председатель А.П. Воробьев;
- станций и пропускной способности — председатель М.И. Дорофеев;
- связи и СЦБ — председатель Т.Ф. Мандрусов;
- финансовой части — Н.Ф. Усенко.

Вся линия и сооружения были осмотрены весьма дотошно. Кроме того, комиссия проверила соответствие пропускной способности новой железнодорожной линии проекту и сделала проверку состояния пути, пропустив на всем протяжении линии путеизмерительный вагон ВСЖД. По мнению комиссии, все необходимые требования на этой дороге были выдержаны на «отлично».

Быстрый рост экономического развития Бурятии и торговля с МНР требовали расширения сети железнодорожной линии. В этом плане сдача в эксплуатацию новой магистрали Заудинск–Наушки протяженностью 247 км значительно укрепляло позиции республики. И если Транссибирская магистраль пересекала Бурятию в широтном направлении, линия Заудинск–Наушки, проходившая в меридиональном направлении, присоединяла к железной дороге южные районы республики, укрепляла одновременно внутренние связи Бурятии с Монголией.

Значение этой дороги для региона и для страны в целом действительно весомо. Так, сооружение ее, как и предполагали сторонники Мысовского варианта в 1909–1916 гг., привело к сокращению перевозки грузов по Селенге. За 1929–1940 гг. грузооборот по Селенге вырос в 10 раз. Затем начинается заметный спад: если в 1940 г. объем грузоперевозок составил 245 тыс. т, то в 1950 — он составлял 141,2 тыс. т, т.е. массив грузов пошел по железной дороге (Хабалов С.М., Раднаев Б.Л. *О роли транспорта в развитии и размещении производительных сил Бурят-Монгольской АССР. Улан-Удэ, 1973. С. 16*).

Кяхтинская железная дорога сыграла огромную роль в экономическом развитии Бурятии. В ее постройке принимали активное участие колхозники Бурятии. Они предоставляли подводы, работали на укладке насыпи, рихтовке пути. Постройка этой ветки привела к развитию шоссейных дорог в этом регионе, строились подъездные пути. Заметим, что в 1954 г., когда издавался второй том «Истории Бурятской АССР», дорогу Улан-Удэ–Наушки все еще называли Кяхтинской. А в 1989 г., когда отмечали 50-летие этой дороги, ее просто называли «линия Улан-Удэ–Наушки».

Рассматривая процесс создания железнодорожной линии Улан-Удэ–Наушки, мы помним, что уже первые проекты Кяхтинской дороги учиты-

вали возможность и даже необходимость ее продолжения в Монголию. В этом плане время создания Кяхтинской дороги было уникально еще и потому, что тогда же впервые на стабильную основу были поставлены отношения между СССР и Монголией в области железнодорожного строительства.

Почти одновременно со строительством железной дороги Улан-Удэ–Наушки в Монголии строилась первая в стране узкоколейная железная дорога Улан-Батор–Налайха. Эта дорога протяженностью 43 км была сдана в постоянную эксплуатацию в 1939 г. Эксплуатация этой дороги вызвала необходимость подготовки кадров железнодорожников. Создавались благоприятные условия для сооружения железной дороги по территории Монголии от ст. Наушки до столицы МНР города Улан-Батора.

**О.В. УЛЬЯНОВА**

### **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕФОРМА 1965 г. И РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ ЧИТИНСКОЙ ОБЛАСТИ (1965–1980 гг.)**

Осуществление экономической реформы 1965 г. в сельском хозяйстве сопровождалось рационализацией экономических связей посредством специализации, концентрации сельскохозяйственного производства и развития межхозяйственной кооперации. Это было особенно важно для аграрного сектора экономики Восточного Забайкалья.

В Читинской области значительная часть производства товарной продукции — молока, свинины, овощей, картофеля, была рассредоточена почти по всем хозяйствам и объемы этой продукции в пересчете на одно хозяйство были чрезвычайно малы. В среднем один колхоз в 1967 г. произвел 688 т молока, 25 т свинины (*ГАЗК, ф.ПЗ, оп.10, д.379, л.112*).

Рационализация экономических связей открывала новый этап индустриализации сельского хозяйства и тем самым существенно расширяла возможности роста его производства. Об этом свидетельствовал и первый накопленный опыт. Наиболее высокие результаты были достигнуты в птицеводстве. До 1962 г. птицеводством занимались 112 колхозов, в которых содержались 114 тыс. голов птицы (*Там же, л.109*). В 1967 г. производство яиц сосредоточилось в 9 межколхозных и 12 совхозных птицефермах. В среднем на одну ферму приходилось по 18,5 тыс. голов птицы. На этих фермах в 1967 г. было произведено 34,9 млн шт. яиц, себестоимость одного яйца составляла 7,5 к., вместо 12,5–15,5 к. в 1962 г. (*Там же, л.111*).