

ганов управления были плохо продуманы, их функции зачастую пересекались. Многие современные авторы, такие как В.А. Бородин, В.М. Кудров, Г.И. Ханин отмечают замедление с начала 1960-х гг. темпов производственного роста в пищевой промышленности. Г.И. Ханин, оценивая мероприятия по децентрализации управления экономикой, проводившиеся вначале 1960-х гг., приходит к выводу, что они не привели к улучшению экономического положения всей страны в целом, и промышленности в частности. Темпы экономического роста продолжали снижаться. Однако при изучении годовых отчетов Алтайского треста «Росглавхлеб» и его подведомственных предприятий было выявлено, что в хлебопекарной промышленности складывалась иная ситуация. В период с конца 1950-х до середины 1960-х гг. наблюдается положительная динамика изменения производственной базы Алтайского треста, рост производительности труда, в этот же период фактическое потребление хлеба и хлебобулочных изделий в регионе увеличивается более чем в 1,5 раза.

Таким образом, развитие хлебопекарной промышленности Алтайского края во второй половине 1940-х–первой половине 1960-х гг. определялось не только изменениями в системе органов государственного управления, но и другими факторами, в большей мере способствующими сохранению благоприятной ситуации в данной отрасли.

Н.М. ЛАПТЕВ

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ТРАНССИБА: ЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

В середине 50-х гг. XX в. экономика СССР вступила в период внедрения достижений научно-технического прогресса в важнейшие отрасли народного хозяйства. Страна готовилась к космическому старту, а на старых технологиях космические рубежи не преодолешь. Коснулся НТП и такой важнейшей отрасли как железнодорожный транспорт.

Главной задачей для сибирских железнодорожников в рассматриваемый период являлась электрификация основного стального пути — Транссиба. Сегодня к словам электропоезд, электровоз, электричка настолько привыкли, что они стали обыденными в лексиконе многих жителей Сибири. Но вначале 1960-х гг. они вошли в сибирский говор как символы и прогресса и подвига. Анализ документов и публикаций того времени свидетельствуют, что электрификация действительно осуществлялась героическим трудом комсомольцев и молодежи. В коллективах строительно-монтажных поездов на Транссибе они составляли 70% от общей численности электрификаторов в 110 тыс. чел. (*Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI век. Т. 2. Иркутск, 2001. С. 111*).

Электрификация потребовала особого напряжения. Работы приходилось вести в сложных условиях. Многие участки проходили по болотистой или гористой местности, в районах с неблагоприятными климатическими условиями, а объем электромонтажных работ был поистине громадным. Только для перевода на электрическую тягу главного хода Транссиба от ст. Мариинск до ст. Иркутск Сортировочный (1 472 км) необходимо было установить 57 тыс. железобетонных опор для контактной сети, смонтировать 4,5 тыс. км контактных проводов, соорудить 38 тяговых подстанций, построить сотни пунктов контактной сети, проложить 1 500 км кабеля, выполнить миллионы кубометров земляных работ (*Там же. С. 107*).

Для выполнения таких масштабных работ необходимы были соответствующие кадры. Эту проблему приходилось решать не только Минтрансстрою, но и руководству областных и краевых партийных и советских органов Сибири. В целях оказания помощи электрификаторам Транссиба на железнодорожные участки были командированы сотни инженеров-электриков, электромонтажников, связистов, которые заметно усилили отряд электрификаторов-железно-дорожников. На выполнение общих подготовительных работ были мобилизованы тысячи жителей крупных городов и рабочих поселков.

В период электрификации Восточносибирской и Красноярской железных дорог они стали своеобразным испытательным полигоном. На их участках испытывались возможности повышения экономичности транспорта путем применения переменного тока. Это обещало большие выгоды: вдвое снижалось количество тяговых подстанций и экономилось значительное количество электроэнергии. Первым участком, сулившим подтвердить эффективность использования электровозов переменного тока, стал Красноярский.

Это был трудный период для тех, кто осваивал электротягу переменного тока в суровых сибирских условиях. В Красноярск в то время приехали представители НИИ (Б.М. Тихменев, Б.М. Ребрик, О.А. Некрасов), руководители электровозостроительного завода (С.Н. Елкин, В.А. Свердлов, В.М. Попов, И.Л. Шапиро), а также опытные эксплуатационники А.Т. Головатый, Г.И. Тетерский, начальник Красноярской дороги Герой Социалистического Труда Б.К. Саламбеков и другие. Участники испытаний сами делали пробные поездки и фиксировали работу как электровозов, в различных режимах так и функционирование контактных линий.

Впоследствии бывший начальник ВСЖД Г.И. Тетерский вспоминал: «Трудно было отличить, кто ученый, кто инженер, кто машинист, а кто начальник. Мы вместе работали. И если случались остановки электровозов, на помощь приходили инженеры депо, инженеры-конструкторы, ученые».

21 декабря 1959 г. было открыто движение на запад от Красноярска до станции Чернореченской. А в январе 1960 г. первые электропоезда пошли от Красноярска до ст. Ключвенной на восток. Тем самым был за-

вершен перевод на электротягу с переменным током первого в СССР грузонапряженного участка длиной в 275 км.

Нижеудинское депо ВСЖД было вторым, которое после Красноярска осуществляло переход на эксплуатацию электровозов с переменным током. Его коллектив также испытал на себе все трудности, связанные с пусковым периодом. Большую роль в разработке и внедрении новых технологических процессов сыграли инженеры: Р.Ю. Годлевский, В.П. Кривошеин, К.В. Шелкунов. Особо проявили себя при испытании электровозов машинисты депо: А.Г. Неупокоев, К.А. Марютин, В.А. Медведев.

В мае 1961 г. Совет Министров СССР принял постановление об объединении Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорог в единую — ВСЖД, коллектив которой стал насчитывать в своем составе около 120 тыс. железнодорожников (*Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль. Путь в 100 лет. 1898–1998. Иркутск, 1998. С. 307*). Начальником объединенного коллектива был назначен Б.К. Саламбеков. Используя опыт красноярцев и нижеудинцев, электрификаторы других участков успешно завершили перевод всей магистрали на электрическую тягу.

К началу 1962 г. величайшая в мире железнодорожная магистраль Москва-Байкал длиной свыше 5000 тыс. км была полностью электрифицирована. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 июня 1962 г. большая группа электрификаторов Восточно-Сибирской дороги была награждена орденами и медалями. Среди награжденных были: А.Т. Головатый, Г.И. Тетерский, Б.К. Саламбеков, Л.Я. Финкельштейн, А.Г. Матвеев, Ю.М. Мосов и другие. Однако электрификацией главного хода Транссиба дело не закончилось. В 1963–1966 гг. были электрифицированы участки Междуреченск–Абакан–Тайшет и Тайшет–Коршуниха общей протяженностью 1 582 км (*Там же. С. 311*).

Особую техническую сложность представляла электрификация дороги Абакан–Тайшет, осуществлявшаяся параллельно с ее строительством. Это был первый в мировой практике опыт строительства железнодорожной электрифицированной линии. Причем строителям и электрификаторам пришлось прокладывать магистраль в очень трудных рельефных и климатических условиях. И совсем неспроста строители назвали дорогу Абакан–Тайшет «трассой мужества». Во время строительства трассы был разработан и использован ряд технических новшеств и проектов, удостоенных дипломов Выставки достижений народного хозяйства (ВДНХ) СССР, а ряд инженеров, электромонтажников, связистов были награждены орденами и медалями.

Электрификация железных дорог Сибири стала всенародным делом и осуществлялась ускоренными темпами. В 1946–1950 гг. капиталовложения в электрификацию Омского участка Транссибирской магистрали составляли 19 788 тыс. р., в 1951–1953 г. — 175 435, а в последующие два года пятилетки — более 600 млн р.

Успешному проведению электрификации во многом способствовало быстрое наращивание энергетических мощностей. В 1956 г. Была сдана Иркутская ГЭС, в 1959 г. — Новосибирская, позднее — Братская, Красноярская. Это обеспечило более быстрые, чем в целом по стране, темпы электрификации железных дорог в Сибири.

С внедрением электрической тяги значительно повысилась эффективность перевозочной работы дорог. Это видно на примере Барабинского отделения Омской дороги, где после электрификации на перевозках было занято 76 электровозов, тогда как при паровой тяге для этой же работы требовалось бы 150 локомотивов. Производительность электровозов была на 97% выше, чем паровозов, оборот вагона ускорился на 95% (*Индустриальное освоение Сибири: опыт послевоенных пятилеток. 1946–1960 гг. Иркутск, 1989. С. 95*).

Электрификация дорог коренным образом изменила труд железнодорожников. На смену отжившим профессиям — паровозный кочегар, котельщик, промывальщик, башмачник — пришли новые: машинист и помощник машиниста электровоза, слесарь по ремонту электрооборудования, оператор, монтер контактной сети и тяговых подстанций. Электрическая тяга значительно улучшила условия труда. Только на Восточно-Сибирской железной дороге, например, было высвобождено 8 500 чел., занятых тяжелым трудом, в том числе 5 200 кочегаров, 875 шлакоуборщиков, 320 котельщиков. С электрификацией на магистрали Сибири пришла автоматика, телемеханика, электроника. Их освоение потребовало подготовки новых кадров — энергетиков, связистов, водителей электровозов, электромонтажников, и т.д. Одновременно производилась реконструкция цехов, депо для ремонта электровозов, сооружались трансформаторные и тяговые подстанции (*Там же. С. 96–97*).

Затраты на электрификацию Транссибирской магистрали окупились за 4 года, а ее перевозочная способность увеличилась в несколько раз. Таким образом, электрификация железных дорог Сибири сыграла исключительно важную роль. Она не только способствовала повышению эффективности работы магистралей, но и коренным образом изменила условия труда и быта железнодорожников.

Р.Б. МИРОНОВ

НАЛОГОВАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ КОЛХОЗНОГО КРЕСТЬЯНСТВА БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА В НАЧАЛЕ 1950-х гг.

На рубеже 1940–1950-х гг. перед государственными и хозяйственными органами сельских районов Байкальского региона в качестве одной из важнейших ставилась задача повысить жизненный уровень сельских