

ки». (Там же. Д. 1324. Л. 95). Директором Иркутской слюдафабрики был утвержден тов. Горбатов.

Учитывая огромное значение слюдяной промышленности в индустриальном развитии страны, в 1931 г. было принято решение о передаче Сибслюдтреста в ведение объединения Минералруд. Эта реорганизация предполагала оказание действительной помощи слюдяной промышленности в вопросах усиления плановой дисциплины, своевременного и полного ее финансирования, снабжения оборудованием, автотранспортом и материалами, укомплектования инженерно-техническими кадрами. Планомерно развивалось Мамское рудоуправление, где в 1929 г. были созданы рудники Луговка и Согдиондон, в 1931 г. — рудники Большой Северный и Слюдянка. И если в 1928–1929 гг. в Мамском слюдяном районе было добыто 219,6 тонн забойного сырца, то в 1932 г. — уже 2216 тонн (Иркутская область.... С. 119).

Таким образом, налицо были определенные положительные тенденции в развитии слюдяной промышленности края.

Следует отметить, что без трудовой активности и энтузиазма рабочих, инженерно-технического состава невозможно было решать производственные задачи, выполнять плановые задания. Когда стало известно, что Иркутская слюдафабрика не выполняет план 1931 г. трудовой коллектив фабрики «исходя из того, что недодача слюды слюдафабрикой наносит большой ущерб важнейшим отраслям промышленности (электротехнической, авто и авиастроительству)» принял решение о введении 2-х часовых сверхурочных работ в течение декабря 1931 г. (ГАНИИО. Ф. 123. ОП. 1. Д. 59. Л. 217).

В Пленум Восточно-Сибирского крайисполкома в феврале 1933 г. отмечал, что трудящиеся Восточно-Сибирского края уже в первом пятилетии добились крупных успехов, значительно повысили удельный вес ряда отраслей хозяйства в общесоюзной экономике. В области промышленности была заново организована мощная слюдяная промышленность.

В марте 1933 г. бюро крайкома ВКП(б) констатировало, что созданная в течение первого пятилетия слюдяная промышленность, добилась огромных успехов, обеспечив полную ликвидацию импорта слюды в СССР и полное удовлетворение возрастающей потребности всех отраслей промышленности страны в слюде.

**В.Г. ТРЕТЬЯКОВ**

## **ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ И ВСЖД В 1937 г.**

Как известно Иркутская область была образована указом Президиума Верховного совета СССР от 26 сентября 1937 г. Население области в то время составляло 1287 тысяч человек, а население города Иркутска — 243 тыс. человек. К областной структуре в СССР пришли не сразу. В

1925 г. вся территория Сибири и Дальнего Востока была разделена на два края — Сибирский с центром в Новониколаевске (с 1926 г. — Новосибирск) и Дальневосточный с центром в Чите, позже во Владивостоке. В 1926 г. в Сибири ликвидировали все губернии и области и оба края разделили на округа. В 1930 г. всю Сибирь разделили на два края: Западно-Сибирский с центром в Новосибирске и Восточно-Сибирский с центром в Иркутске. Однако вскоре выяснилось, что эти территории трудноуправляемые.

В 1934 г. из Восточно-Сибирского края выделили Красноярский край, а из Западно-Сибирского края — Омскую область. В составе Дальневосточного края выделили Еврейскую автономную область с центром в Биробиджане. В 1936 г. Восточно-Сибирский край преобразовали в Восточно-Сибирскую область. В 1937 г. Западно-Сибирский край и Восточно-Сибирскую область упразднили. Вместо них были созданы Алтайский край, Иркутская, Новосибирская, Читинская области, а также Агинский и Усть-Ордынский бурятские автономные округа. В 1938 г. Дальневосточный край разделили на Приморский (Владивосток) и Хабаровский (Хабаровск). Такая структура сохранилась до сих пор.

К 1937 г. Иркутск прочно закрепился как столица управления Восточно-Сибирской железной дороги. К такой структуре управления железными дорогами в СССР пришли не сразу. К моменту образования Иркутской области железная дорога в регионе функционировала уже около 40 лет. В 1897 г. железная дорога дошла до Нижнеудинска и Тулуна. Поэтому и 75-летие дороги отмечали в 1972 г., а 100-летие — в 1998 г. в день прибытия первого поезда в Иркутск. И сразу, с началом постройки Транссибирской магистрали, Иркутск являлся управленческим центром. С 1900–1922 гг. Иркутск являлся центром Забайкальской железной дороги. Затем, когда весь Транссиб разделили на две дороги: Томскую и Забайкальскую, центром Забайкальской дороги стала Чита. В Иркутске был округ, пограничный пункт между Томской и Забайкальской железными дорогами.

Дороги были огромными и трудноуправляемыми. В 1934 г. было решено их разукрупнить. Из двух дорог была выделена ВСЖД с центром в Иркутске в границах Чернореченская-Мысовая. Однако НКПС показалось, что и эта дорога очень большая, и в 1936г. из ВСЖД была выделена Красноярская железная дорога, а границы ВСЖД были передвинуты на восток: Тайшет — Петровский завод.

Следует иметь в виду и тот факт, что 1937 г. — год подготовки и проведения 20-летия Октябрьского переворота, который тогда называли Великой Октябрьской социалистической революцией. В этом же году 12 декабря были проведены первые всенародные выборы на основе Конституции СССР, принятой 5 декабря 1936 г. Однако эти события ни сколько не повлияли на демократизацию жизни в СССР. Напротив, под прикрытием этих всенародных праздников 1937 г. явился годом большого террора.

Было обезглавлено почти все партийно-советское и железнодорожное руководство области. Страна была разделена невидимой и подвижной границей на два лагеря: «свои» и «враги». Только за 1937 г. были репрессированы все три бывших начальника ВСЖД Борис Григорьевич Голышев, Алексей Павлович Крохмаль и Александр Сергеевич Ерохин. Голышев и Ерохин были расстреляны, Крохмаль умер в тюрьме в мае 1943 г. Дорожно-транспортным отделом НКВД на ВСЖД было арестовано 2514 человек. Среди них 22 начальника станций, 45 дежурных по станции, 32 весовщика, 41 бригадира и мастера, 138 машинистов, 383 ремонтных рабочих и путевых обходчиков. Характерно, все эти арестованные сознавались.

На совещание дорожного актива в докладе политотдела дороги отличалось, что с 8 мая по июнь 1937 г. во время обмена партийных билетов из 2109 членов ВКП(б) исключено было 392. Из них шпионов, диверсантов — 96, а вместе с беспартийными — 150 человек. Было обезглавлено управление дороги. Практически почти все заместители начальника дороги, начальники служб были арестованы и объявлены японо-немецкими троцкистами агентами. Большинство из них и Троцкого не видели и не знали. Досталось и самим партийным работникам дороги. Среди них было найдено 29 врагов народа: 1 инструктор, 4 парторга, 8 пропагандистов, 6 газетных работников, 4 клубных работника, 1 библиотекарь, 2 работника радиоузла, 2 комсомольских работника.

Насаждаемая атмосфера страха ставила целью заставить людей дисциплинированно и добросовестно работать. И определенные результаты достигались. Но наряду со страхом руководство в полную силу использовало моральные стимулы и меньше экономические. Весь груз забот по установлению контакта с городскими и областными руководителями лег на четвертого начальника дороги Сычева Михаила Петровича. Он стал начальником ВСЖД с 23 сентября 1937 г. и проработал в этой должности до 1945 г.

Здесь справедливости ради надо заметить, что усилиями Голышева, Крохмаля, Ерохина и их помощников на дороге было сделано очень много. Все они были талантливыми организаторами, работали наизнос, отдавая все свои силы порученному им участку работы. Хотя некоторые методы их работы сегодня вызывают улыбку. Так А.С. Ерохин написал письмо девочке, дочери машиниста Ламзова. Он писал: «При разговоре в школе 29 ноября Вы мне обещали заставить вашего папу работать без аварий и крушений. А я Вам обещал, что в таком случае Вы будете премированы лыжами. Но Вы свое слово не сдержали, и Ваш папа 7 декабря сделал обрыв поезда № 814, за что ему объявлен строгий выговор. Прошу потребовать отчета об этом случае от своего папы. Прошу это письмо зачитать в Вашем классе. С приветом А. Ерохин».

Предприятия ВСЖД с первых дней появления управления в Иркутске занимали ведущие позиции и являлись передовыми. Еще в 1936 г. Совет рабочих и красноармейских депутатов г. Иркутска учредил «Почетную

книгу» для занесения в нее лучших коллективов и стахановцев предприятий. Первым, по решению пленума городского Совета, в эту книгу был записан коллектив локомотивного депо ст. Иркутск II ВСЖД, которым руководил Алексей Сергеевич Ерохин.

Руководство Иркутской области и управления ВСЖД руководствовались основными документами, принятыми еще в предыдущие годы: «О работе железнодорожного транспорта», «О перестройке органов управления железнодорожного транспорта», «О перестройке на железнодорожном транспорте», «О перестройке системы заработной платы и нормировании труда на железнодорожном транспорте», «О политотделах на железнодорожном транспорте» и др. В 1937 г. и последующие года продолжалась реконструкция железных дорог, шло техническое переоснащение дороги.

Коренной реконструкции были подвергнуты все основные депо, построено новое депо на ст. Тайшет, повсюду на железной дороге строились электростанции. С 1935 г. стал ходить поезд «Стрела» Иркутск — Москва, который формировался из пяти жестких, одного купейного и одного мягкого вагонов. В эти же годы на ВСЖД стали поступать 4-осные 18-метровые пассажирские вагоны. Был введен в эксплуатацию поезд Иркутск-Тулуно. В поезде Иркутск-Черемхово был выведен вагон для матери и ребенка. С 1935 г. введена должность начальника поезда.

С 1935 г. начинается переход железных дорог на автоторможение. До этого грузовые поезда использовали ручное торможение, которое производилось кондукторами-тормозильщиками. Поездная бригада состояла из 6-7 кондукторов-тормозильщиков и двух смазчиков. Поезд на спусках можно было вести не более 25–30 км. Переход на автоторможение значительно уменьшил поездную бригаду, и позволил повысить скорость до 40 км на спусках.

Начали поступать мощные паровозы, что позволяло увеличивать вес поезда. Станции стали оборудоваться технической и электрической централизацией стрелок, автоблокировкой. Все это позволило ВСЖД впервые в 1936–1937 гг. выполнить годовой план перевозок. В сутки грузилось по 1011 вагонов, вместо 850 по плану. Если в 1933 г. погрузка и прием грузовых вагонов составляли в сутки 1770 вагонов, то в 1936–1937 гг. — свыше 2230. В 1939 г. ВСЖД наполнилось новым участком Улан-Удэ — Наушки.

Одной из острейших проблем на ВСЖД — постоянная нехватка топлива. Во многих депо зачастую имелись лишь часовые запасы угля. Для обеспечения непрерывной работы применялись разные экстраординарные меры. Дело доходило до того, что экономический совет СССР разрешал НКПС отцеплять вагоны и даже целые эшелоны с углем, направлявшиеся на другие адресаты, для использования их на нужды железных дорог. Для экономии топлива на паровозах к углю стали добавлять изгарь и опилки, их доля в этой смеси с углем достигала 65 и 35%.

Важнейшим инструментом укрепления дисциплины и повышения уровня эффективности в работе явилось внедрение Стахановского и

Кривонососовского движений. Гоняясь за рекордами, стали организовывать стахановские сутки, пятнадцатки, декады, в которые стали включать целые производственные коллективы. Наблюдалась штурмовщина, искусственное насаждение рекордов. Так на ст. Зима были обнаружены факты приписок в погоне за большим числом стахановцев: по отчету было отремонтировано 500 тормозов, но 200 из них были испорчены. Самым негативным моментом в романтике рекордов был брак. В большинстве случаев работы проводились не качественно.

Но наряду с негативными моментами были положительные стороны. Победители награждались знаками «Сталинский ударник», «Почетному железнодорожнику». Повышению роли железнодорожного транспорта способствовало и восстановление в 1936 г. Дня железнодорожника. Кривонососовское движение, направленное на максимальное использование мощности локомотива, увеличение его технической и коммерческой скорости, удлинение срока службы нашло много последователей на нашей дороге. Широко стало внедряться и Попавинское движение. Этот машинист на Ярославской дороге довел пробег локомотива без заводского ремонта до 803 311 км при норме 250 000 км. Десятки машинистов ВСЖД стали искать способы увеличения срока пробега локомотива до заводского ремонта.

Начатое в Новосибирском локомотивном депо движение машиниста Лунина предполагало увеличение пробега локомотивов за счет ремонта локомотива силами самой поездной бригады. Этот почин был также подхвачен поездными бригадами ВСЖД. Особенно настойчиво в эти годы шел поиск опыта вождения тяжеловесных поездов. При норме в 1400 т ряд машинистов водили поезда весом до 2900 т. В последующие годы на ВСЖД были проведены тысячи тяжеловесных поездов. Среди методов стимулирования труда, используемых административными, партийными, профсоюзными, комсомольскими органами были: пропаганда передового опыта, новых починов в средствах массовой информации, материальное поощрение, которое выражалось в выдаче премий, подарков и даже наградений коровами. Широко использовались поощрения морального характера: награждение почетными грамотами, знаками, медалями, орденами, занесение на доску почета и т.п. Все это постепенно привело к относительно бесперебойной работе Восточно-Сибирской железной дороги, что способствовало развитию экономики области, региона и всей страны.

*О.В. АФАНАСОВ*

## **АНГАРСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО (ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ТАЙШЕТ– ЛЕНА) В 1953 г.: ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕХОДА ИЗ ВЕДЕНИЯ МВД В СОСТАВ МПС**

Изменения, происходящие в стране после смерти И.В. Сталина, затронули и ГУЛАГ. Помимо массового освобождения заключенных по ам-