

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-

ности и сокращения численности лагерей, начинается демонтаж лагерного сектора экономики с сокращением производственных функций МВД. Многие дорогостоящие объекты, основанные на широком использовании принудительного труда, были ликвидированы или переданы в ведение хозяйственных министерств.

В начале апреля 1953 г. на железной дороге Тайшет–Братск–Усть-Кут (Ангарское строительство) происходят важные реорганизационные мероприятия. В соответствии с Постановлением правительства строительство железнодорожной линии со всеми подсобно-вспомогательными предприятиями и обслуживающими хозяйствами из ведения Министерства внутренних дел было передано в Министерство путей сообщения, а Ангарский ИТЛ стал самостоятельным, независимым от строительства хозяйством, подчиненным Министерству юстиции СССР. С этого времени лагерь стал поставлять рабочую силу Ангарстрою на договорных началах, причем, заявки строителей не всегда удовлетворялись лагерным руководством. Особо острая ситуация сложилась после масштабного освобождения заключенных по амнистии 27 марта 1953 г., что привело резкому сокращению ангарлаговских подразделений, обслуживающих строительство, с 28 лагерных пунктов на 01.01.53 г. до 12 лагпунктов на 31.12.53 г. В результате на участке от 384 км до 542 км работы были практически полностью прекращены (за исключением ст. Илим) из-за отсутствия рабочей силы. К тому же, в состав Ангарского ИТЛ из ведения особого лагеря № 7 МВД СССР «Озерный» передали часть лесозаготовительных пунктов и сельхозы, поэтому наиболее полноценную квалифицированную рабочую силу ангарлаговское руководство стало перебрасывать на лесозаготовку и сельское хозяйство, удовлетворяя потребности железной дороги в трудовых ресурсах в июне — декабре 1953 г. лишь на 70–80% (Архивный отдел администрации г. Братска (АОАГБ), ф.р-148, оп. 1, ед.хр. 41, л. 1–2, 7).

Помимо Ангарского ИТЛ на объектах Ангарстрога были задействованы заключенные Озерлага, которые в то время осуществляли строительномонтажные работы на участке Тайшет — Братск, работали на Центральном авторемонтном заводе (ЦАРМЗ) в Тайшете. Но и в данном случае, из-за специфики дислокации лагпунктов особлага, некоторые железнодорожные участки (станции Невельская, Тарей, Турма) оказались необеспеченными рабочей силой. Кроме того, во втором полугодии 1953 г. Озерный лагерь стал также, как и Ангарлаг, нарушать свои обязательства перед Ангарстроем по предоставлению рабочей силы. Так, по Чунскому прорабскому участку обеспеченность трудовыми ресурсами составляла только 9%, что в последующем привело к прекращению там строительных работ. А на Вихоревском прорабском участке заявка строительства на рабочую силу удовлетворялась Озерлагом лишь на 57–60% (Там же, л. 2, 8).

В связи с пертурбациями в лагерях стала падать и производительность труда заключенных. Если в первом квартале 1953 г. она составляла в среднем по строительству 101%, то во втором квартале снизилась до

88%, а количество заключенных, не выполняющих нормы выработки, возросло во втором квартале до 52% против 35% в первом квартале. Кроме того, на строительно-монтажных работах работало много женщин, производительность которых была ниже, чем у мужчин и до 200 человек «строгорезимного контингента», которые выполняли трудовую норму всего на 18–23%. При нормировании принудительного труда также не учитывалось время доставки осужденных на рабочие объекты, которое увеличилось в связи с резким сокращением числа ангарлаговских лагпунктов. Основные рабочие объекты находились, как правило, на расстоянии трех километров от лагерных зон, до них добирались пешком, а некоторые располагались в 10–30 км от лагподразделений, поэтому туда осуществляли подвоз на автомашинах и рабочих поездах (Там же, л. 25–26).

Также негативно отразилась на деятельности Ангарстроя передача заготовки леса для нужд железной дороги в ведение Министерства лесной и бумажной промышленности, после чего строительство испытывало частые перебои в снабжении лесом и пиломатериалами.

Осложняло ситуацию на железной дороге и необходимость выполнения Ангарстроем задания Иркутского обкома партии по скорейшей достройке порта Осетрово на Лене для нужд Дальстроя с расчетом полного окончания работ в 1954 г., поэтому в ущерб железнодорожному строительству в августе 1953 г. сняли два трассовых прорабских пункта и переключили их на сооружение порта (Там же, л. 8–9).

Для выхода из создавшегося положения, а также «сокращения накладных расходов по строительству и допущенных ранее перерасходов» руководством Ангарстроя и центральными органами управления были приняты соответствующие меры.

Во-первых, была осуществлена оптимизация организационной структуры и управления Ангарского строительства. В течение августа-сентября 1953 г. были ликвидированы два строительных отделения и один эксплуатационный район, а управление эксплуатации железнодорожной линии (УЖДЛ) из Тайшета перевели на ст. Заярск, объединив с управлением строительства.

Во-вторых, для решения проблемы нехватки трудовых ресурсов в октябре-декабре 1953 г. на строительство трассы Тайшет-Лена по разрядке МПС и Главка (ГУЖДС) было направлено 2600 человек в порядке организованного набора. Однако, «моральные и деловые качества» прибывших вызвали нарекания со стороны руководства Ангарстроя. Основная часть оказалась неквалифицированными рабочими, что создало определенные трудности в их трудовом использовании и вызвало необходимость осуществления профобучения на местах. Кроме того, в рядах «новобранцев» оказалось около 500 человек «морально-неустойчивых, недисциплинированных, летунов, кочующих с места на место, не умеющих и не желающих работать», поэтому нередко возникали случаи отката от работы по «надуманным причинам» и проявления бандитизма.

В-третьих, для осуществления строительных, сантехнических и монтажных работ на участке ст. Тарей—ст. Турма в соответствии с Приказом МПС была организована специальная передвижная колонна № 110, укомплектованная рабочими из оргнабора. Подобные передвижные строительные единицы, оснащенные необходимыми механизмами и кадрами специалистов руководители Ангарстроя намеривались использовать и в будущем для ликвидации незавершенного производства на всем протяжении железнодорожной линии.

И, наконец, в-четвертых, все указанные выше и другие причины вынудили Ангарстрой вести работы во втором полугодии 1953 г. только на основных станциях, в карьерах и по балластировке железнодорожного пути. В частности, на участке Тайшет — Братск работы в основном велись в Тайшете и Вихоревке, а в Братске и Чуне только в незначительных объемах; на участке Братск — Илим производственная деятельность осуществлялась лишь на станциях Заярск и Илим, а на участках Хребтовая—Купа и Купа—Лена было задействовано только по три прорабских участка. Правда, с переходом к завершающей стадии работ — достройке железнодорожной линии, строительство и в первом полугодии 1953 г. не имело больших по объему и концентрации ресурсов работ, кроме балластировки пути. Однако сооружалась масса незначительных, но необходимых для железной дороги объектов — водоснабжение, дорожные укрепления, кюветы, лотки, дома путеобходчиков, школы, детсады и т.д. (Там же, л. 3—4, 8, 17, 39). Насколько были эффективны указанные выше мероприятия можно узнать из статистических материалов Ангарстроя, в которых отразились результаты выполнения производственной программы строительства на 1953 г.

Объемы основных работ, выполненных Ангарстроем за 1953 г.

Показатели	Единица измерения	Участок Тайшет—Братск			Участок Братск—Усть-Кут		
		План	Выполн.	% выполн.	План	Выполн.	% выполн.
Земляные работы	тыс. м ³	68,0	72,2	106	298	302	101
Строительство искусственных сооружений	м ³	875	875	100	450	454	101
Укладка главного пути	км	2,7	2,7	100	2,5	2,5	100
Укладка станционных путей	км	4,8	8,1	168	5,5	5,7	104
Балластировка пути	тыс. м ³	21	28,8	137	98	99,3	101
Установка связи	тыс. р.	350	274,7	78,5	535	292,6	55
Установка водоснабжения	тыс. р.	405	413,4	102,1	1255	1349,1	108
Строительство объектов ПГС — всего,	тыс. м ³	25,7	26,5	103	61,2	64,4	105
в том числе жилые	тыс. м ³	10,9	10,5	96,3	29,8	31,8	107
Строительство объектов ВГС — всего,	тыс. м ³	11,1	12,4	111,7	36,2	34,2	95
в том числе жилые	тыс. м ³	7,6	7,6	100	17,7	17	96

Составлена по данным: АОАГБ, ф.п-148, оп. 1, ед.хр. 41, л. 9—10.

Данные таблицы показывают, что принятие срочных управленческих решений позволило снизить негативные издержки перемен в хозяйственной деятельности Ангарстроя и не сорвать общую производственную программу строительства на 1953 г., хотя по некоторым важным показателям результаты оказались не утешительными (связь, строительство объектов постоянного и временного гражданского строительства).

Однако, следует указать, что выполнение плана 1953 г. по основным показателям удалось достичь за счет увеличения затрат на строительство. Так, только по договорным работам, к которым имели отношение лагерные учреждения, фактические затраты на выполненный объем работ составили 18 360 тыс. р. при сметной стоимости в 16 652 тыс. р., т.е. перерасход составил 1708 тыс. р. или 10,25% к сметной стоимости (Там же, л. 41).

Кроме того, в результате хозяйственной деятельности только за один 1953 г. Ангарстрой получил незавершенного производства на сумму 3585 тыс. р., что превысило общую сумму данного показателя практически за весь предшествующий период послевоенного строительства (!) железной дороги Тайшет — Лена (1947–1952 гг.), которая составляла 2156 тыс. р. (Там же, л. 16).

Таким образом, кризис лагерно-производственного комплекса, проявившийся после смерти И.В. Сталина, отразился на экономической ситуации в отдаленных районах СССР. Промышленные и строительные предприятия, включая Ангарстрой, прежде широко использовавшие труд заключенных, в новых условиях, при переходе в хозяйственные министерства, испытали серьезные потрясения, которые не могли не отразиться на их производственной деятельности. Неслучайно в тот период прекратилось строительство многих крупных объектов бывшего лагерного сектора экономики, которые тогда не отвечали неотложным экономическим потребностям страны, а остальные потребовали значительных финансовых вливаний со стороны государства и продолжительный период для завершения строительных работ.

Е.С. СЕЛЕЗНЕВ

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ТАЙШЕТ–УСТЬ-КУТ НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ ЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

13 августа 1951 г. министр Внутренних дел СССР С.Н. Круглов доложил руководству страны об окончании строительства железнодорожной линии Тайшет–Усть-Кут. Основанием для доклада послужило не укладка главного пути до ст. Лена-пристань (декабрь 1950 г.), а более важное событие. 29 июня 1951 г. по железнодорожному мосту через Ангару прошел первый рабочий поезд (ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 1399. Л. 26). Завершение строительства этого уникального моста дало возможность открыть сквозное движение поездов от Тайшета до Усть-Кута.