

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.

Естественно, строительство дороги продолжалось и после доклада С.Н. Круглова. Вплоть до 1958 г., то есть до сдачи ее в постоянную эксплуатацию Министерству путей сообщения СССР. МПС несколько лет отказывалось принимать эту дорогу, построенную скоростным методом по облегченному строительным нормам. По мнению эксплуатационников этого министерства дорога не отвечала техническим и коммерческим требованиям (Сигалов М.Р., Ламин В.А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск: Наука, 1988. С. 82). Поэтому, МВД вынуждено было само выполнять установленные правительством планы по перевозкам не только собственных, но и народнохозяйственных грузов так называемого северного завоза. Необходимо отметить, что коммерческие перевозки, то есть эксплуатация дороги в пределах построенного пути не только в интересах строительства, осуществлялись в незначительном объеме еще в довоенный период. В 1945 г. Тайшетстрой осуществил коммерческие рейсы в объеме 837 тыс. т/км (ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 521. Л. 6). Официально же Участок Тайшет–Братск находился во временной эксплуатации с четвертого квартала 1947 г., участок Братск–Усть-Кут с 25 ноября 1950 г. С марта 1951 г. предстояло открыть сквозное движение поездов от Тайшета до Усть-Кута. Для руководства эксплуатацией дороги в начале 1951 г. на основании приказа МВД № 0800 от 01.01.1951 г. было создано Управление железнодорожной линии Тайшет–Усть-Кут (нач. УЖДЛ Прядько, зам. нач. Жеребцов, гл. инженер Гаутус, гл. бух. Гайворонский). Управление разместилось в Тайшете. Ранее существовавшее Управление ж/д Тайшет-Лена было ликвидировано, в структуре Ангарского и Озерного ИТЛ сохранились Отделы ж/д транспорта.

Вся дорога подразделялась на три железнодорожных района и 6 дистанций пути:

- УЖДЛ г. Тайшет        2 км — 698 км
- 1 район ст. Чуна 2 км — 268 км
- 2 район ст. Заярск 269 км — 504 км
- 3 район ст. Купа 505 км — 698 км
- 1 дистанция пути ст. Невельская 2 км — 143 км
- 2 дистанция ст. Вихоревка 144 км — 271 км
- 3 дистанция ст.Заярск 272 км — 398 км
- 4 дистанция ст. Илим 399 км — 505 км
- 5 дистанция ст. Купа 506 км — 600 км
- 6 дистанция ст. Лена 601 км — 698 км.

В структуру УЖДЛ были переданы транспортные лагерные пункты № 102, 103, 5, 6, лазарет для заключенных, расположенные на станциях Тайшет, Чуна, Заярск, Купа. Заключенные осуществляли ремонт подвижного состава.

Дорога была однопутной, с применением только паровой тяги (с двойной паровозной тягой на участках с 19-тысячным уклоном), с ради-

усом кривых 250 метров, с пропускной способностью 6 пар поездов в сутки при полезной длине станционных путей 1-ой очереди до 520 метров. На всем протяжении дороги имелось 27 остановок (15 на участке Тайшет–Братск, 12 на участке Братск–Лена), 20 пунктов водоснабжения, 5 угольных складов только на участке Тайшет–Братск (ст.ст. Тайшет-2, Чуна, Торья, Вихоревка, Братск-2), три основных депо (ст.ст. Вихоревка, Илим, Лена), 3 оборотных депо (ст.ст. Чуна, Заярск, Купа) (ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 1566. Л. 7). На 1952 г. протяженность главного пути составляла 701 км, станционных путей 141 км (20% от необходимого). Станционное хозяйство, особенно на восточном плече дороги, не получило должного развития. На каждой станции имелось всего по одному разъездному пути со средней длиной от 290 до 345 м. Только ст. Купа имела три станционных пути. Такое состояние станционного хозяйства не позволяло увеличивать пропускную способность дороги.

Транспортный парк существенно пополнился в течение второго полугодия 1947 г. Число паровозов увеличилось с 7 до 69 ед., вагонов со 124 до 824 ед. (в том числе платформ с 18 до 414 ед.). Увеличилось число четырехостных вагонов — с 43 до 142. К 1950 г. инвентарный парк паровозов, включая новейшие модели, составлял 72 ед., вагонов 986 ед. Использование этого подвижного состава оставляло желать лучшего. В работе по прямому назначению находилось всего 31 паровоз, остальные были сданы в аренду, находились в ремонте и в запасе, использовались на отоплении паровозных депо. Рабочий парк вагонов составлял 655 ед., 59 ед. использовалось в качестве технических и жилых помещений, 77 ед. требовали ремонта, в запасе находилось 132 вагона (ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 1066. Л.Л. 36–39).

Объем грузоперевозок возрастал по мере завершения строительства дороги, увеличения транспортного парка, кадрового обеспечения всех служб УЖДЛ. Данные о качественных и количественных результатах работы железнодорожного транспорта за период 1946-1952 гг. приведены в сводной таблице 1.

Грузопоток резко увеличился в период со второй половины 1947 г. по 1949 г. в связи с форсированием строительства и открытием в конце 1947 г. рабочего движения поездов на участке Тайшет–Братск. Для сравнения, в 1943 г. объем грузоперевозок в пределах 65 км действующего в рабочем режиме пути был невелик, всего 74 460 т (Там же. Д. 269. Л. 84). К 1952 г. он увеличился более чем в 56 раз.

Железнодорожные перевозки осложнялись незавершенностью работ на строительстве мостов на р.р.Илим, Кута, Ангара. Зимой 1951 г. железнодорожный путь был уложен непосредственно по льду Ангары. Ледовая переправа поездов была прекращена 18 апреля 1951 г. С 19 мая осуществлялась паромная переправа вагонов на правый берег реки. Пропускная способность двух барж-паромов, приводимых в движение двумя

катерами, составляла 100 вагонов в сутки. Первый же поезд по Ангарскому мосту прошел лишь 29 июня 1951 г.

Движение поездов до ст. Лены в мае месяце было прервано выходом из строя более 100 км. пути на участке ст. Купа—ст. Лена. Построенное на глине в октябре—ноябре 1950 г. земполотно дороги весной «поплыло», обстановка осложнилась весенним разливом р. Купа. На станциях скопилось 4500 вагонов МПС, т.е. с грузами северного завоза. Движение поездов возобновилось только 18 июня 1951 г. (Там же. Д. 1399. Л. 21—22)

Государственный план грузоперевозок на 1952 г. по сравнению с предыдущим годом был увеличен почти вдвое.

Структура и объемы грузов, фактически перевезенных в 1952 г., выглядели следующим образом:

Завоз северных грузов	480,6 тыс. т	30,6 тыс. вагонов
Лесоперевозки на выход	1113 тыс. т	59,2 тыс. вагонов
Внутридорожные перевозки	2567,0 тыс. т	57,5 тыс. вагонов
Балласт-грунт	898,7 тыс. куб	95,7 тыс. вагонов
Общий объем перевозок составил 4161,2 тыс. т, 247,3 тыс. вагонов, 676,5 млн т/км.		

Работа новой железнодорожной линии находилась под контролем обкома КПСС. По его инициативе, например, 16 июня 1952 г. состоялось областное совещание железнодорожников УЖДЛ, ВСЖД и представителей лесозаготовительных организаций по вопросам обеспечения выполнения плана лесоперевозок. Отгрузку леса и его перевозку по линии Тайшет—Лена осуществляли Озерлаг, Ташетлес, Тайшетский лесокмбинат, Алтайсвицестрой, Новочунская сплавная контора, Тайшетский шпалозавод и др. организации и предприятия. Совещание оказалось бесполезным: 9 808 вагонов леса не было отгружено и вывезено по причине не выставления вагонов управлением ВСЖД, медленной погрузкой леса на вагоны. Более 21 тыс. вагонов северного завоза простояло под выгрузкой 290 851 час сверх отведенного времени. Общее время простоя вагонов под погрузкой лесом составило 520 тыс. вагон/часов. Средний показатель простоя одного вагона — 10,4 часов (Там же. Д. 1575. Л. 47).

Стремясь справиться с растущим грузопотоком, Управление дороги вынуждено было использовать если не все, то многие их имеющихся ресурсов. На семь единиц был сокращен парк паровозов на коммерческих перевозках, на 63,3% увеличена дальность возки поездов и на 9 тыс. км межпромывочный пробег паровозов, внедрено в производство 37 рацпредложения с условной экономией 264 тыс. р., велась экономия паровозного топлива за счет увеличения веса поездов до 1300—1500 т, улучшения технического состояния подвижного состава и профиля пути, внедрялись методы материального стимулирования труда железнодорожников. За счет снижения себестоимости на перевозке одной т/км. была получена годовая экономия в размере 2155 тыс. р. Число крушений, аварий поездов, браков в ремонте подвижного состава в 1952 г. по сравнению с предыдущим годом

сократилось, но оставалось недопустимо высоким. Одной из постоянных причин аварий и крушений являлась низкое качество дорожного полотна. По этой причине в 1951 г. произошло 21, а в 1952 г. 6 аварий.

На протяжении всего периода строительства дороги и особенно после начала ее рабочей эксплуатации Управления строительства и ИТЛ, УЖДЛ испытывали недостаток рабочих, инженерно-технических работников и служащих железнодорожных профессий. Так, например, в 1947 г. служба движения ЗУС и ИТЛ БАМ была укомплектована кадрами всего на 52,8%. К концу недоставало 11 начальников станций, 32 помощника машинистов паровозов, 80 стрелочников, 50 рабочих паровозных бригад, 30 поездных мастеров (Там же. Д. 771. Л. 51).

Отсутствие кадров потребовало от Управлений строительства создание учебных комбинатов. В 1949 г. ими было подготовлено 187 специалистов, в том числе 33 машиниста паровозов, 30 помощников машиниста, 24 вагонных мастеров, 18 осмотрщиков вагонов, 40 кондукторов, 18 дежурных по станции, 19 проводников (Там же. Д. 1066. Л. 36). Обеспеченность дороги специалистами-железнодорожниками осложнялась высокой текучестью кадров. За девять месяцев 1952 г. по предприятиям и лаготделениям УЖДЛ было уволено за нарушение трудовой дисциплины 51 чел., «дезертировало» с производства 33 чел., объявлено выговоров и взысканий 103 чел., осуждено товарищеским судом 13 чел., к уголовной ответственности было привлечено 13 чел. (ГАНИИО. Ф. 199. Оп. 10. Д. 224. Л. 108).

Железная дорога Тайшет–ст. Лена, построенная скоростным методом при облегченных технических условиях и упрощенному варианту, имела массу эксплуатационных недостатков, устранение которых потребовало десятков лет. Это сдерживало и реализацию такой функции дороги, как освоение близлежащих территорий. Стремление к осуществлению строительства в сжатые сроки не позволило учесть предстоящее строительство Братской ГЭС в Падунском сужении. Проектировщики двух важнейших объектов Восточной Сибири — ж/д и ГЭС, не сумели по ряду причин правильно предопределить железнодорожного перехода через Ангару. «В итоге 140 км железной дороги и огромный стальной мост через Ангару пришлось демонтировать через 10 лет их эксплуатации, так как они оказались в зоне затопления водохранилища Братской ГЭС. В результате бросовые затраты при переносе дороги из зоны затопления составили 600 млн р.» (Сигалов М.Р., Ламин В.А. Указ. соч. С. 101). В 1937 г. профессор Колосовский Н.Н. прогнозируя возможности Ленской магистрали писал в газете «Гудок»: « В конце третьего пятилетия, по предварительным исчислениям, грузооборот будет включать до 3 млн тонн лесных грузов по направлению к Тайшету с тенденцией роста до 7 млн т ». (Архивный отдел администрации Тайшетского района. Ф. 77. Оп. 1. Д. 14. Л. 92). Трудно сказать, подтвердила бы жизнь прогнозы профессора, но начавшаяся война не позволила завершить строительство Ленской магистрали к первоначально намеченному сроку — 1 ноября 1942 г.

В 1945 г. приказом НКВД СССР № 001133 был установлен другой срок сдачи ж/д Тайшет–Усть-Кут (Ленская магистраль) в эксплуатацию НКПС — «к 1949 г.», т.е. завершить строительство в 1948 г. (Сталинские стройки ГУЛАГА. 1930–1953. Документы. М.: Материк. 2005. С. 227). Дорога, как известно, не была построена и к этому сроку. Рабочее движение поездов на всем протяжении дороги началось в декабре 1950 г. Сквозное же движение в конце марта 1951 г.

Таким образом, лишь третий по счету срок, конец 1950 г.–начало 1951 г., завершения строительства оказался реальным и он был выдержан. Но процесс строительства дороги в 1937–38 гг. планировался совсем иным — построить ее в кратчайшие сроки с минимальными затратами, по облегченному варианту с последующей технической доводкой уже в процессе эксплуатации. На деле все оказалось иначе — скоростной метод строительства не удался, затраты оказались максимальными, эксплуатация дороги началась поздно, ее техническое состояние доводило до нормы вплоть до 1958 г. Прогноз Н. Колосовского по объемам перевозок лесных грузов на 1942 г. не оправдался не только по причине начавшейся войны. Лесных грузов в 1952 г., т.е. на 14-м году строительства дороги или спустя десять лет после 1942 г., было вывезено «на выход» (в сторону Тайшета) всего лишь 1113,6 тыс. т при плане 1300,0 тыс. т, а не три миллиона тонн.

**Ю.А. ФОМИНА**

## **СТРУКТУРА МЕСТНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1939–1941 гг.)**

Структура предприятий местной промышленности Байкальского региона в 1939–1941 гг. отличалась большим непостоянством. Изменения, происходящие в управлении промышленностью накануне войны, часто приводили к ведомственному переподчинению предприятий местной промышленности. В существовавшей тогда системе управления они подразделялись на республиканские, областные, районные и городские. По отраслевому принципу местные предприятия в регионе относились к пищевой, легкой, топливной, лесной и промышленности стройматериалов.

В Иркутской области до мая 1939 г. в составе местной промышленности, подчиненной Облместпрому было 10 предприятий. Это Иркутский механический завод, база «Метровес», Делюрский алебастровый завод, Иркутский шлакобетонный завод, Тальцинский стекольный завод, Хайтинский фарфоровый завод, Иркутский кирпичный завод, Ново-Ленинский кирпичный завод, Бархатовская толевая фабрика и Мальтинский шмотный завод (ГАИО, ф. р-1292, оп. 1, д. 13, л. 5). В мае 1939 г. в связи с образованием Народного комиссариата промышленности стройматериала-