

УДК 625.1

**СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ  
ИРКУТСК – СЛЮДЯНКА В 1941–1949 гг.**

© А.С. Асеева, А.В. Хобта

В статье установлена хронология воплощения крупного инфраструктурного проекта, указаны подрядные и субподрядные организации, руководители и в динамике привлекаемая рабочая силы. Проанализированы многочисленные трудности при строительстве, определены их причины. Приведены размеры промежуточных и итоговых финансовых вложений.

*Ключевые слова: строительство, проект, трасса, железнодорожные войска, сельская молодежь, трудгужсповинность, тоннель.*

**BUILDING OF NEW RAILWAY LINE «IRKUTSK – SLUDYANKA» IN  
1941–1949**

© A.S. Aseeva, A.V. Hobta

In this article authors establish a chronology of translation into action of the great infrastructural project as well as note the retained building firms, their chiefs and workers. Some problems of building and financial investment are also discussed.

*Key words : building, project, lay of line, railway military troops, country youth, labor duty, tunnel.*

Строительство новой двухпутной железнодорожной линии началось в соответствии с приказом НКПС № С-29/ЦЗ от 22 марта 1941 г., причём к концу 1941 г. на строительстве были проведены только подготовительные работы, которые выполнялись слабо, так как трест «Востсибстройпуть» в течение 1941 г. не заключал договоры на строительство. При этом уже начался массовый приток рабочей силы, но строительство не было обеспечено ни инструментом, ни жильём, ни продуктами питания. Людей отправляли по домам. Поэтому в отчётном докладе партбюро ВКП(б) Управления треста прозвучало, что первоочередными мерами необходимо признать форсирование работ по строительству жилья, обеспечение рабочих продуктами питания, постельными принадлежностями, инструментом [15, л. 2–23].

Следует отметить, что в течение всего первого квартала 1941 г. стоял вопрос о консервации строительства. Однако вопрос был снят приказом НКПС № 151/Ц от 2 апреля 1941 г., по которому строительство

1 апреля 1941 г. перевели на хозяйственный способ с проведением инвентаризации работ и организовали Группу заказчика НКПС. Правда, как показали дальнейшие события, Группа заказчика не оправдала своего назначения, так как её функции сводились к формированию приёма выполненных работ и их оплате, без права контроля за ходом работ, что создавало бесконтрольность и возможность скрытия перерасходов строительным Управлением.

На заседании закрытого партийного собрания парторганизации «Востсибстройпуть» 15 июля 1941 г., обсуждая доклад начальника Группы заказчика по Строительству № 12 Дымкова, начальник экспедиции Власов [13, л. 5]<sup>1</sup> высказался негативно в отношении данной организации, говоря о том, что главными задачами Группы заказчика были: качество работ, наблюдение за

<sup>1</sup> Евгений Никитич Власов, 1901 г. р., русский, по социальному происхождению из рабочих, образование высшее – инженер-строитель, занимал должность начальника треста «Востсибстройпуть» НКПС.

работами и финансы, но ни с одной из них она не справилась, в особенности в обеспечении строительства механизмами. Большинство руководителей Группы заказчика сидели в Москве и не оказывали никакой помощи [15, л. 48].

За 1941 г. на строительстве произведено затрат на капиталовложения в сметных ценах на сумму 18 389 руб., что составляло 37,8% к годовому плану и за первое полугодие 1942 г. в сметных ценах выражалось в сумме 9 379 114 руб., то есть выполнение программы составляло 33,5% к полугодовому плану [1, л. 20]. Эти данные свидетельствовали о том, что работы такими темпами, какими они проходили, затягивали строительство линии на несколько лет, что ни в коей мере не удовлетворяло политической ситуации на тот момент.

Основной причиной плохого строительства парторганизация треста «Востсибстройпуть» считала недооценку военной обстановки руководителями отделов, в виду чего приказы, спущенные сверху, практически не выполнялись [11, л. 60]. По словам начальника производственного отдела Строительства № 12 Пугина, работать в 1941 г. могли лучше, но не было хорошей организации труда, не было производственных совещаний, очень много проходило реорганизаций, плохо обстояли дела с механизацией, не рационально использовалась рабочая сила, были проблемы с питанием рабочих и снабжением строительства материалами [13, л. 2].

Переломным пунктом в строительстве стало постановление Государственного Комитета Обороны № 1748/С от 13 мая 1942 г. о форсировании строительных работ на железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка [19, л. 220–223]. Постановление предусматривало строительство линии Иркутск – Слюдянка в однопутном варианте по облегчённым техническим условиям, допустив применение на 96 км линии двойной паровой тяги с учётом в будущем строительства второго пути. НКПС должен был открыть сквозное однопутное движение по железнодорожной линии в первом квартале 1943 г.

В соответствии с постановлением был подписан приказ НКПС № С-353/Ц от 19

мая 1942 г., в котором были определены основные технические параметры строительства линии [9, л. 6]. Для выполнения объёма работ приказ предусматривал переброску механизмов, рабочей силы и материалов и возлагал строительство тоннелей со скальными выемками межтоннельного участка на «Метрострой» с окончанием работ по тоннелям в 1943 г. и присвоением строительству тоннелей наименования «12/Т».

Основным материалом для составления проекта однопутной линии служил технический проект на сооружение двухпутной линии, разработанный Московским отделением «Союзтранспроекта» НКПС, причём в процессе составления проекта в течение 1942 г. были проведены необходимые дополнительные полевые исследования по перетрассировке отдельных участков и сбору необходимых дополнительных материалов.

Строительство линии разрешено было вести без утверждённого проекта, финансирование же – производить по утверждённой смете на сооружение двухпутной линии. Приказ № С-353/Ц предусматривал выделение на строительство железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка в 1942 г. 95 млн руб [1, л. 21].

Для форсирования работ в мае 1942 г. на строительство № 12 направлялись: 7-я железнодорожная бригада в полном составе, три батальона 8-й железнодорожной бригады и пять путевых колонн общей численностью 2 400 человек [9, л. 7]. Но в июне 1942 г. три батальона 8-й железнодорожной бригады были сняты со строительства и направлены на запад, в октябре 1942 г. пять путевых колонн отправили на другое строительство, а 7 января 1943 г. в полном составе убыла на запад 7-я железнодорожная бригада.

7 июля 1942 г. был издан приказ НКПС С-601/Ц о переводе с первого июля 1942 г. строительства железнодорожной линии № 12 с хозяйственного на подрядный способ работ и передаче Группы заказчика в подчинение начальнику Восточно-Сибирской железной дороги. Считалось, что перевод строительства на подрядный

способ даст снижение себестоимости строительных работ.

Выполнение приказа № С-353/Ц с первых дней начало срывать. Плохая организация труда, недостаток инструментов, позднее поступление рабочих по так называемой трудгужповинности из Иркутской области и Бурят-Монгольской АССР, задержка в своевременной переброске экскаваторов и других механизмов, а также несвоевременное получение горючего нарушило выполнение директивного графика, составленного в ключе приказа № С-353/Ц, и сорвало сроки выполнения работ. Со стороны руководства строительства не было надлежащей перестройки в работе. Решение ГКО и приказ наркома путей сообщения о форсировании строительства застали руководителей строительства врасплох, а со стороны Центрального управления железнодорожного строительства (Цужелдорстроя) НКПС была проявлена беспечность в отношении этой важнейшей стройки – отсутствовала требовательность и необходимая помощь.

На одном из закрытых заседаниях партийного собрания 1-го участка Строительства № 12 было зачитано выступление председателя ГКО товарища Сталина от 3 июля 1941 г. Собрание отметило, что парторганизация строительства до сих пор не добилась такого положения, чтобы каждый рабочий и командир стройки поняли всю глубину опасности, которая нависла над страной, в результате чего на строительстве имело место благодушие, беспечность, настроение мирного времени и непонимание того, что война коренным образом изменила положение в стране, что от каждого советского гражданина требовалось максимальное напряжение сил для помощи Красной Армии в разгроме вероломного врага. Для безусловного выполнения указания товарища Сталина о немедленной перестройке всей работы на военный лад и подчинении всех сил интересам фронта и задачам организации разгрома врага парторганизация должна была провести ряд мероприятий, а именно: добиться того, чтобы каждый строитель мобилизовал себя и перестроил свою работу на военный лад, чтобы на строительстве не было ни одного рабо-

чего, не выполнявшего нормы, ни одного случая нарушения трудовой дисциплины. Начальники участков должны были разрабатывать и внедрить посуточные графики для всех объектов и бригад с учётом дополнительных часов работы [12, л. 10].

План по освоению в 1942 г. 95 млн руб. в течение года неоднократно уменьшался и фактически было освоено 32 млн 154 тыс. руб. [2, л. 20]. О невыполнении приказа № С-353/Ц шла речь на закрытом собрании парторганизации треста «Востсибстройпуть» 10 августа 1942 г., где было сделано предупреждение не только Власову и заместителю начальника по политчасти Строительства № 12 Титову, но всему активу, всем коммунистам. Уже более трёх месяцев прошло со дня выхода приказа, но сдвигов в работе было немного. Коллектив треста не перестроился, «руководители потеряли чувство государственной ответственности за строительство линии № 12», что подвигало НКПС принимать решительные меры [13, л. 13–14].

Железнодорожная линия Иркутск-1 – Слюдянка-2 строилась двумя самостоятельными подрядными организациями: трестом «Востсибстройпуть» и Управлением строительства № 12/Т «Метростроя», которое осуществляло тоннельные и земляные работы на межтоннельном участке. Кроме этих организаций в качестве субподрядчиков работы выполняли: «Желдорвзрывпром», Группа заказчика и Стройторгпит.

Последняя организация плохо организовывало питание рабочих, но в 1943 г. руководству строительством удалось добиться получения военных пайков. Это дало возможность обеспечить рабочих нормальным питанием [14, л. 21].

Основным недостатком в организационной структуре строительства следует отметить отсутствие генерального подрядчика, отвечающего за всю стройку в целом. Расчленение работ между двумя независимыми друг от друга подрядчиками на одном строительстве, помимо того, что шло в разрез с существующими законоположениями, неизбежно привело к различным мелочным пререканиям между подрядчи-

ками и усложняло надзор за выполненными работами со стороны Группы заказчика.

Аналогичное положение имело место и в вопросах проектирования. В условиях строительства железнодорожной линии № 12 проектирование вели две самостоятельные, независимые друг от друга, проектные организации: экспедиция № 12 «Мостранспроекта» НКПС и проектный отдел Управления строительства № 12/Т «Метростроя». Результатом этого явилось то, что обе проектные организации составили отдельные сметы на свои участки работ, не связав их между собой, в силу чего Группе заказчика пришлось проделать большую работу по увязке смет, прежде чем отправить их в Техничко-экспертный отдел (ТЭО) на рассмотрение [1, л. 22].

Указанные положения в организационной структуре являлись совершенно ненормальными, поэтому появилась потребность в срочном вмешательстве НКПС: трест «Востсибстройпуть» назначили генподрядчиком по строительству, а экспедицию № 12 – генеральным подрядчиком по проектированию.

В соответствии с приказом № С-353/Ц был составлен и утверждён директивный график строительства линии № 12, который предусматривал необходимое количество механизмов, в том числе 17 экскаваторов. Причём строительные тресты НКПС обязаны были отгрузить экскаваторы на строительство № 12 к 1 июля 1942 г. Фактически переброска задержалась: механизмы поступили только в течение августа [1, л. 23].

На строительстве тоннелей работали два энергопоезда, однако в силу частых поломок они больше стояли, чем работали и бесперебойно давать электроэнергию начали только в декабре 1942 г.

Строительное Управление № 12 на 10 июля 1942 г. получило значительное пополнение рабочей силы за счёт привлечённого контингента в порядке трудгужповинности из Иркутской области (три тысячи человек и 300 подвод с возчиками) и Бурят-Монгольской АССР (две тысячи рабочих и 200 подвод с возчиками), а также за счёт спецколонн [1, л. 23 об.].

Приказ НКПС № С-353/Ц обязывал Управление железнодорожных войск в

10-дневный срок перебросить на строительство 128 железнодорожных батальонов и из Сибирского строительного-монтажного треста пять рабочих колон НКО. Всего на строительстве должно было быть сосредоточено около 5 тыс., а с железнодорожными батальонами около 10 тыс. человек. Но с учётом возвращённых обратно по врачебным заключениям, рабочей силы было недополучено: по Иркутской области – 1260 и Бурят-Монгольской АССР – 640 человек [1, л. 24 об.].

На Строительство № 12 мобилизовывалась в основном сельская молодежь. Разнарядка поступала в районные исполкомы, оттуда доводилась до сельских советов. В свою очередь председатели сельсоветов с председателями колхозов решали: кого направить. Райкомы партии контролировали этот процесс. Отобранные по мобилизации кадры вызывались в сельсовет, где им в присутствии участкового милиционера вручались мобилизационные листы с указанием объекта назначения. Давались сутки на сборы. Под трудовую мобилизацию тогда попадали в первую очередь неквалифицированные молодые кадры, раскулаченные советской властью, юноши и девушки, за которых не было заступа в деревне.

Одной из девушек была Евдокия Сергеевна Петрушина, которая в 15 лет была мобилизована вместе с её ровесницами С. Анастасовой, Г. Коротченко, А. Рябиковой и другими на строительные работы [18, с. 705]. Е.С. Петрушина вспоминала: «На колхозных подводах нас доставили в районный пункт сбора. По прибытию в Иркутск мы обязаны были явиться в железнодорожное отделение милиции для дальнейшего препровождения к месту строительства дороги... Здесь из нас формировались команды для отправки на автомобилях на стройку... . Каждому строителю, т. е. девушке, девчужке, выдавались со склада: тяжелое кайло, лопата и тачка... . Трудились каждый день, без выходных, праздников, с перерывами на обед и сон. Нормой выработки считался трудодень. За невыполнение нормы трудодней полагалось суровое наказание по законам военного времени, вплоть до срока заключения на Колыме. Мягким наказанием считалось про-

дление пребывания на стройке. Производительность труда зависела от степени принуждения строителей, жесткого учета и контроля над работавшими подростками. Каждому строителю было положено по норме 200 граммов хлеба в день. Обед составляла свекольная или капустная баланда или разваренная вермишель с мороженой картошкой, который можно было получить в обмен на 100 граммов хлеба... Зачастую оголодавшие девчата не обращали внимания на свою нравственную деградацию и, подчиняясь внутренней потребности организма, выковыривали из помоев, выливавшихся рядом со столовой, остатки еды. Маленький праздник бывал в бригаде, когда на стройку разрешали приезжать родственникам и привозить кое-какую деревенскую еду. Спрятать ее было невозможно, так как оголодавшие люди знали, где и как искать и воровали продукты без всякого зазрения совести. Дистрофия, чесотка, педикулез были на стройке повседневностью. Смертельные случаи от голода и болезней становились нормой. Ежедневно дневальные выносили из бараков своих умерших подруг. Их увозили на крытой брезентом машине и хоронили в неизвестном месте» [18, с. 706–710].

Между тем ситуация на Строительстве № 12 разворачивалась так, что на 30 декабря 1942 г. контингент рабочих уменьшился до 4 500 человек, а первого января 1943 г. он составлял уже 2 033 человека. По строительству № 12/Т «Метростроя» количество рабочих основного производства было более стабильным и составляло в среднем 1 300–1 450 человек, против пяти тысяч человек, требовавшихся по директивному графику.

Не лучше обстояло дело с получением материалов. Укладка пути для рабочего движения тормозилась исключительно из-за отсутствия рельсов и скреплений, несмотря на неоднократную постановку этого вопроса перед НКПС. Отсутствие горючего не позволяло возить грунт и срывало взрывные работы. В начале января 1943 г. прекратили работу энергопоезда. Квалифицированных рабочих пришлось перебросить на земляные работы межтоннельного участка.

Что касается проектной документации, то к моменту издания приказа № С-353/Ц проектирование двухпутной линии не было закончено, и, несмотря на указание в месячный срок перепроектировать линию на однопутную с соблюдением облегченных технических условий, экспедиция № 12 (начальник Грицевич) не переключилась на работу, продолжая в течение трёх месяцев заниматься окончанием проекта двухпутной линии [1, л. 25].

Фактически проектирование однопутной линии началось только с конца августа и начала сентября 1942 г., и сроки по приказу были сорваны.

Из-за отсутствия проектов остро стоял вопрос с составлением смет на однопутную линию. Имелась утверждённая смета на двухпутную линию в сумме 352 млн 432 тыс. руб. Приказом предусматривалось производить финансирование за счёт утверждённой сметы по новым сметно-финансовым расчётам, согласованным с заказчиком. Но только в ноябре 1942 г. началась оплата работ по новым ценам, а составление смет проектный отдел Управления строительства № 12/Т закончил только в январе 1943 г.

В связи с отсутствием железа и цемента и необходимостью строительства искусственных сооружений в зимнее время строительство поставило вопрос перед НКПС о разрешении заменить ряд капитальных искусственных сооружений деревянными [1, л. 26], но разрешено было только частичное изменение проектов [21, л. 5].

Объём работ по перепроектировке был значительным, поэтому Экспедиция № 12 при штате специалистов по искусственным сооружениям в три человека могла закончить работу только во втором квартале 1943 г. Для этого требовалось доукомплектование Экспедиции двумя-тремя мостовиками за счёт Иркутской экспедиции «Мостранспроекта» или за счёт «Сибтранспроекта». Главный инженер строительства Елизаров, зная, что речь шла о перепроектировке 10–15% искусственных сооружений, когда их было построено не более 10%, ставил в начале декабря 1942 г. перед комиссией Забайкальского фронта вопрос об отсутствии документов на перепроекти-

рование, которые задерживали строительство [1, л. 26–26 об.].

План 1942 г. подвергался неоднократному уменьшению. Экспедиция № 12 при договоре с подрядчиками на сумму 3 млн 836 тыс. руб. выполнила план на 68,5%, а план, установленный Главком, – на 94,5%, соответственно трест «Востсибстройпуть» – на 61 169 руб., 43,1% и 68%, Управление строительства № 12/Т – на 18 млн 412 тыс. руб., 19% и 43,5% соответственно [1, л. 28]. Основной причиной невыполнения плана было отсутствие материалов. Производительность труда в 1942 г. падала из квартала в квартал.

В связи с переходом во втором полугодии на подрядный способ работ, договоры с трестом «Востсибстройпуть» и Управлением строительства № 12/Т «Метростроя» были заключены с большим опозданием: заказчик не согласился с некоторыми положениями договора, предложенными подрядчиком [1, л. 28 об.].

Начиная со второй половины 1942 г. и в начале 1943 г., со строительства № 12 постепенно была отозвана на военновосстановительные работы рабочая сила и вывезены механизмы [3, л. 15 об.]. В таком же положении находилось и строительство тоннелей. На строительство перестали поступать лес, цемент, горючее и другие материалы. Уложенный от Иркутска до 32 км рабочий путь в 1943 г. по приказу НКПС был разобран, а материалы верхнего строения были отправлены на другое строительство. Также на другие стройки были отправлены все механизмы и материалы.

В сложившейся обстановке в стране выполнить постановление ГКО от 13 мая 1942 г. за № ГКО 1748 /С и приказ НКПС № С-353/Ц от 19 мая 1942 г. по поводу открытия сквозного рабочего движения по всей линии в первом квартале 1943 г. не удалось.

Маломощность оставшегося в наличии штата коллектива, механизмов и оборудования на протяжении 1943 и 1944 гг. послужила причиной остановки почти всех строительных работ, за исключением массовых взрывов выемок, проходки штолен по тоннелям и небольшого объема бетонных работ в тоннелях. Важность линии ис-

ключала возможность её консервации, работы хотя и небольшим фронтом, но продолжались. В то же время брошенным объектам грозила участь постепенного разрушения.

На протяжении 1943 г. и особенно 1944 г. строительство № 12 превратилось в своеобразную базу, откуда Цужелдорстроем НКПС черпались технико-материальные ресурсы для других строек.

В 1944 г. на стройке работали только 2–3 газогенератора-компрессора на проходческих работах по подготовке к массовому взрыву, 1–2 компрессора – на проходческих тоннельных работах и одна временная паровая с локомотивной установкой электростанция, составлявшая энергетическую базу на строительстве тоннелей, которая обеспечивала проходку только одного тоннеля и штолен ближайшей выемки для массового взрыва.

Строительными материалами в 1944 г. стройка совершенно не обеспечивалась. Неудовлетворительно обстояло дело с обеспечением рабочей силой. Имевшийся контингент рабочих в течение года сократился в виду переброски на кругобайкальский участок и в виду отзыва квалифицированных тоннельщиков на военновосстановительные работы.

В 1944 г. среднесписочное количество рабочих составляло около 800 человек, то есть 57,1% к количеству, установленному планом на 1944 г. (1 400 человек) [3, л. 17]. На протяжении всего года заказчик ставил вопрос перед наркомом путей сообщения о состоянии дел на стройке и о форсировании работ. Только в конце 1944 г. на Строительстве № 12 началось оживление: приступили к восстановлению жилого фонда. Одновременно подрядчики строительства («Востсибстройпуть» и Управление строительства № 12/Т) составили графики работ, которые должны были обеспечить к концу 1945 г. открытие сквозного рабочего движения.

В 1944 г. перепроектирование двухпутной железной дороги на однопутную в основном было завершено. Оставались лишь мелкие недоделки по некоторым работам. Годовой план по строительству на 1944 г. был утверждён в сумме 10 млн руб. и вы-

полнен на 61,2% [3, л. 17]. Невыполнение плана объяснялось недостатком рабочей силы, недостаточной мощностью энергетической установки на тоннельных работах, отсутствием топлива, маломощностью механического парка, отсутствием основных строительных материалов.

Таким образом, с 1942 г. плановые объёмы работ по строительству железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка постоянно не выполнялись. Это было связано как с неудовлетворительной организацией работ, так и с военными действиями на западе страны. Несмотря на то, что в советское время невыполнение плана каралось весьма сурово, никаких организационных и прочих выводов не делалось.

Строительные работы на железнодорожной линии, начавшиеся в соответствии с приказом НКПС № С-29/ЦЗ от 22 марта 1941 г., до конца 1944 г. сопровождались систематическим невыполнением плана даже с учётом его корректировки в меньшую сторону. К полномасштабным работам на линии вернулись только весной 1945 г.

Постановлением ГКО № 7803/С от 13 марта 1945 г. было вновь указано НКПС о форсировании работ по строительству железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка с открытием движения к 15 ноября 1945 г.

Технический проект по сооружению однопутной железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка был рассмотрен в Бюро экспертизы проектов и технических условий Центрального планово-экономического отдела НКПС, согласован с центральными управлениями строительства, пути, движения и утверждён заместителем народного комиссара путей сообщения И.Д. Гоциридзе 22 июня 1945 г., а смета к техническому проекту однопутной железнодорожной линии была им утверждена 29 декабря 1945 г.

Второй этап строительства начался в марте 1945 г., когда на строительство начали поступать специальные формирования и железнодорожные войска.

Для работы на строительстве в 1945 г. прибыли 6, 7, 9 и 44 железнодорожные бри-

гады, а также 3, 10, 14, 21 и 31 ГОРЕМЫ<sup>2</sup>. По мере прибытия железнодорожных войск и ГОРЕМОВ, на строительстве было организовано четыре строительных участка [9, л. 8].

Во главе строительного управления стоял начальник строительства, он же одновременно являлся начальником железнодорожных войск.

Начальником работ на участке являлся командир железнодорожной бригады, в оперативном подчинении которого были начальник участка и начальник ГОРЕМА, вместе со своими аппаратами.

На начальника работ была возложена ответственность за окончание работ на своём участке в установленные сроки, за качество и правильную организацию работ. Начальники строительных участков являлись заместителями начальника работ и отвечали за своевременное обеспечение строительными материалами, механизмами и технической документацией.

В 1945 г. строительство железнодорожной линии развернулось широким фронтом с привлечением железнодорожных войск и восстановительных поездов.

На основании решения ГКО от 21 июня 1945 г. № 9172/СС [20, л. 186–191] и приказа НКПС от 23 июня 1945 г. № 4584 с 1 июля 1945 г. строительство переведено с подрядного способа на хозяйственный. В 1945 г. по строительству произведено затрат на сумму 87 млн 858 тыс. руб. [4, л. 26].

1945 г. стал годом наиболее интенсивного строительства и за этот год выполнено основных работ по земляному полотну, искусственным сооружениям – более чем за весь период с начала строительства по 1 января 1946 г. Но решение ГКО об открытии движения поездов (20 пар поездов в сутки) не было выполнено.

В 1945 г. строительство вели: трест «Воссибстройпуть», Управление строительства № 12, в первом полугодии подрядным, во втором – хозяйственным способом, Управление строительства № 12/Т «Метрострой» – подрядным способом, Ир-

<sup>2</sup> ГОРЕМЫ – Государственные ремонтные предприятия.

кутской конторой «Желдорвзрывпрома» в качестве субподрядчика Управления строительства [4, л. 27].

Проектно-сметные и изыскательские работы выполняли: Экспедиция № 12 «Мостранспроекта» (подрядно) и «Метропроект» в качестве субподрядчика первой организации.

В распоряжении Управления строительством № 12 имелись четыре бригады железнодорожных войск № 6, 7, 9, 44 и пять восстановительных поездов (ВП) № 103, 110, 114, 121 и 131. Кроме того, на правах субподрядчика работала экскаваторная механизированная колонна от треста «Трансжелдормеханизация». Иркутская контора «Желдорвзрывпрома», железнодорожные бригады (желдорбригады) и восстановительные поезда были приписаны к четырём участкам. Начальники работ на участке являлись командирами бригад, а начальники участков их заместителями.

Управление № 12/Т, производившее работы по сооружению двух тоннелей (тоннель № 1, протяжением 660 м на 106 км трассы, и тоннель № 2, протяжением 473,5 м на 113 км), являлось самостоятельной подрядной организацией с подчинением «Главтоннельметрострою». Метрострой имел двух начальников титулов и четырёх начальников участков.

Организационная структура строительства № 12 имела серьёзные недостатки. Начальники работ (командиры бригад) являлись оперативными руководителями работ на участке, в то время как начальники участков, являясь ответственными за выполнение плана, за надлежащее качество работ и за себестоимость строительства, находились в подчинении начальников работ на правах их заместителей.

Группа заказчика строительства № 12 на основании приказа НКПС № С-601/Ц до 1 июня 1945 г. находилась в подчинении начальника Восточно-Сибирской железной дороги.

С 1 июля 1945 г. согласно телеграфному приказу заместителя наркомата пути вице-генерал-директора пути и строительства 2-го ранга И.Д. Гоциридзе от 18 июля 1945 г., в связи с переходом по решению ГКО от 21 июня 1945 г. с подрядного на

хозяйственный способ ведения работ, передана в подчинение Центрального управления железнодорожного строительства.

Двухпутная линия № 12, была перепроектирована на однопутную, причём в целях ускорения и удешевления строительства, а также в целях сокращения расхода цемента и металла, искусственные сооружения были запроектированы с учётом использования местных материалов, в основном дерева (из общего количества 148 сооружений, 118 запроектировано деревянными) [4, л. 30].

Строительство продолжалось по указанию НКПС по неутверждённому, выше упомянутому проекту однопутки до 1945 г., затем этот проект был пересмотрен в НКПС, и Бюро экспертиз своими заключениями в мае 1945 г. внесло ряд изменений, при этом основные показатели однопутной линии утверждены заместителем народного комиссара пути И.Д. Гоциридзе 22 июня 1945 г.

Для осуществления проектных работ и для оказания помощи строителям, в связи с расширением фронта работ в 1945 г. НКПС была направлена на строительство Экспедиция Московского отдела «Союзтранспроекта» (Экспедиция «Мостранспроекта»), которая пробыла на строительстве с апреля по декабрь 1945 г. За это время Экспедиция полностью восстановила линию от 33 до 118 км, произвела трассировку подъездных путей и улавливающих тупиков, повторно восстановила некоторые участки в связи с массовыми взрывами выемок, произвела разбивочные работы сложных объектов, перепроектировала искусственные и гражданские сооружения, пересоставила смету по строительству № 12 согласно приказу НКПС № 4584 ПРС от 23 июня 1945 г. в связи с уточнением проекта и выявленными дополнительными условиями производства работ, и выполнила ряд других работ [4, л. 10–32].

В результате выполненных в 1945 г. «Мостранспроектом» работ по заключению Бюро экспертизы, проект линии № 12 был улучшен по сравнению с первоначальным проектом однопутной железной дороги.

Строительство № 12 по своим топографическим, геологическим и климатиче-

ским условиям значительно отличалось от других строек СССР. Наличие гористой, сильно пересечённой местности с большим количеством скальных грунтов потребовало применение особого способа организации работ. Для того чтобы развернуть работы по сооружению земляного полотна и искусственных сооружений широким фронтом, требовалось в первую очередь раскрыть выемки массовыми взрывами. Работа выполнялась Иркутской конторой «Желдорвзрывпрома». Последние взрывы прогремели в ноябре 1945 г. Всего было взорвано 1 млн 607,9 тыс. куб. м грунта.

Работы по сооружению земляного полотна были развёрнуты по всей трассе. На 64–106 км по грунтовым дорогам доставлено семь паровозов и 66 платформ нормальной колеи, 16 экскаваторов и другие механизмы и транспортные средства [4, л. 45].

Для ввода в работу тяжёлых экскаваторов, для доставки грузов и материалов, форсировалась укладка временного железнодорожного пути по земляному полотну неполного профиля со стороны станции Иркутск и по временным обходам с максимально возможными уклонами. На 1 января 1946 г. такой путь был уложен до 60 км.

При наличии высоких и коротких насыпей применялась эстакадная отсыпка. В 1945 г. построено 11 775 м эстакад под паровозную, мотовозную и ручную возку. Сооружение земляного полотна велось и механизированным способом, и вручную, и с помощью взрыва. Механизированным способом выполнено 1 млн 486,9 тыс. куб. м земляных работ, или 40,3%, массовыми взрывами – 749,1 тыс. куб. м или 20% и в ручную – 1 млн 467,3 тыс. куб. м или 39,7%.

Механизированные работы выполняли 27 экскаваторов. Для выполнения проходческих работ при массовых взрывах использовались импортные и отечественные экскаваторы. Подвозка материалов осуществлялась автомашинами. Строительству было передано 297 автомобилей марки «Студебекер» и 30 тракторов. Кроме того, имелись автомобили отечественного производства [4, л. 48].

На строительстве тоннелей все основные работы были механизированы. Для вы-

полнения бутовых работ использовали компрессоры, для бетонных работ использовали камнедробилки и пять бетономешалок. Подъём бетона из нижней штольни в верхнюю осуществлялся с помощью электрической тали. Ток вырабатывала локомотивная электростанция. На строительстве имелся деревообрабатывающий комбинат, механические мастерские, ремонтно-прокатная база, лесопилка и установки для изготовления газогенераторного топлива. Лес, камень, щебень, гравий, песок – местные. Другими материалами (железо, стекло, цемент и др.) строительство обеспечивалось нерегулярно.

Что касается рабочей силы, то квалифицированных кадров не хватало. Краткосрочное обучение положительных результатов не давало. В связи с этим отмечалось низкое качество работ [4, л. 49].

В 1946 г. перед строительством была поставлена задача – открыть сквозное рабочее движение, что и было сделано в декабре месяце [5, л. 6]. В то время работы вели: Управление строительством № 12 хозяйственным способом, Управление строительством № 12/Т подрядным способом, железнодорожной бригадой (полевая почта № 62808) в качестве субподрядчика обоих Управлений, Иркутской конторой «Желдорвзрывпрома» в качестве субподрядчика вышеназванных организаций. Также строительные работы выполнял «Метрострой».

По заявлению Группы заказчика, в 1946 г. «Мостранспроект», не закончив проектирования, отстранился от выполнения проектных работ. Годовой план 1946 г., утверждённый в сумме 105 млн руб., был выполнен на 72%. Условия работы в 1946 г. отличались от условий работы 1945 г., массовых взрывов уже не производилось, эстакад было построено всего 2,5 км. Основные силы были сосредоточены на устройстве земляного полотна.

В 1946 г. на земляных работах были задействованы экскаваторы, автомобили «Студебеккер». Укладка пути производилась вручную. Однако балластировка велась не только вручную, но и механизировано. Для транспортировки грунта на железнодорожных платформах взамен мотовозов, которых на строительстве не хвата-

ло, в тягачи были переоборудованы автомобили типа «Студебеккер» [22, л. 46]. В 1946 г. Управление строительством использовало рабочую силу восстановительных поездов, а также спецконтингент и частично вербовало людей. Для расселения спецконтингента были оборудованы лагеря.

В результате реорганизации частей железнодорожных войск и во исполнение приказов Министерства путей сообщения в начале 1946 г. выбыли со строительства следующие воинские подразделения: в январе 1946 г. 7-я железнодорожная бригада и в марте – 9-я железнодорожная бригада, а 44-я железнодорожная бригада в марте 1946 г. была расформирована, и личный состав её предан на пополнение 6-й железнодорожной бригады. В дальнейшем 6-я железнодорожная бригада была преобразована в два железнодорожных батальона, приданные 9-й железнодорожной бригаде.

В январе же 1946 г. был переброшен на другие работы и ГОРЕМ № 10.

Оставшаяся на строительстве линии Иркутск – Слюдянка 6-я железнодорожная бригада в связи с переходом железнодорожных войск на субподрядный способ работ и ликвидацией при строительстве штаба железнодорожных войск из подчинения строительства вышла и продолжала работать на условиях субподрядного договора.

Главным исполнителем работ по строительству № 12 в 1946 г. всё же оставалась 6-я железнодорожная бригада Главного управления военно-восстановительных работ (ГУВВР), а удельный вес программы в плане работ составлял до 70%. С 1945 г. работы велись хозяйственным способом.

По приказу министра путей сообщения от 9 июня 1947 г. за № С-460 железнодорожная линия № 12 в 1947 г. должна была быть сдана в постоянную эксплуатацию. Но эта задача не была выполнена [6, л. 29].

В 1947 г. завершилось составление проектного задания укрепления земляного полотна по участку Иркутск – Слюдянка (кругобайкальский участок). Сметная строительная стоимость, наряду с реконструкцией некоторых тоннелей, строительством новых галерей и других работ по кругобайкальскому участку, включала строи-

тельство новой двухпутной линии от станции Иркутск до станции Байкал, взамен затапливавшейся Иркутским водохранилищем.

Второй вариант, в замен описываемому, состоял в переустройстве нагорного однопутного обхода через горы на участке Иркутск – Слюдянка под два пути при тепловозной тяге с превращением участка станция Байкал – станция Култук в тупиковый.

Именно этот проект предлагали к исполнению. Первый, кто не согласился с предложением превратить участок обхода в главную магистраль, был сам автор этого обхода, главный инженер «Союзтранспроекта» И.Т. Ефимов, бывший начальник титула № 12. По его мнению, план и напряжённый профиль этой нагорной линии с двойной тягой не допускали превращения её в участок главной сибирской магистрали [16, с. 62]. Затем начался процесс экспертизы в Министерстве путей сообщения.

Е.К. Гречищев вспоминал: «Состав экспертов был отменный: главные специалисты Управления путевого хозяйства Ф.Т. Воронинцев, П.А. Тисленко, привлечённые профессора Н.Н. Джунковский, В.К. Дмоховский и другие. Из месяца в месяц я продлевал командировку в Москве. Эксперты писали и писали... Убедить их в правоте принятых нами решений было не просто. Я отправился к начальнику Главного управления пути и путевого хозяйства НКПС товарищу Гаврилову и заявил, что дальше так продолжаться не может... Он сказал: «Ну, хорошо, а профессору Александру Васильевичу Ливеровскому, как эксперту, доверяете?» и... отправил меня к нему в Ленинград» [17, с. 112–113]. Заключение А.В. Ливеровского отмело все остальные экспертизы. И на его основе было принято окончательное решение [17, с. 120].

23–26 декабря 1947 г. комиссия при участии представителей Восточно-Сибирской железной дороги, Управления строительства № 12 и Группы заказчика признала возможным организовать временную эксплуатацию на участке от 0 до 78 км.

Работу выполняли те же организации, что и в 1946 г., а проектирование вели:

Экспедиция № 12 «Мостранспроекта», «Дорпроект» Восточно-Сибирской железной дороги, инженерно-геологическая проектная контора Восточно-Сибирской железной дороги [9, л. 29].

Согласно приказу заместителя министра путей сообщения И.Д. Гоциридзе бригада проектировщиков должна была прибыть к 1 июля 1947 г., фактически прибыла к 1 октября. Руководитель бригады Новиков получил задание на проектные работы. Договор с Новиковым, заключённый 15 ноября 1947 г., предусматривал все вышеназванные проектные работы и, кроме того, некоторые дополнительные работы и среди них уточнение полосы отвода в черте города Иркутска и в других местах. Срок окончания проектных работ – 1 мая 1948 г. [9, л. 31]. Но проектировщики с заданием не справились, никаких проектов не выдали и ограничились лишь общими рекомендациями.

Годовой план в 1947 г. был утверждён в сумме 52 млн 600 тыс. руб. и выполнен на 66% [9, л. 33]. Управление работ имело в 1947 г. два строительных участка, четыре восстановительных и один строительномонтажный поезд, который во втором квартале выбыл на Пермскую железную дорогу.

В 1947 г. работы велись на сооружении земляного полотна, на перекладке временных путей на постоянные, по балластировке путей, по постройке тоннелей и в небольшом объёме по строительству гражданских и искусственных сооружений и водоснабжению. Земляные работы выполнялись в труднодоступных местах с перекидками.

В связи с уходом со строительства железнодорожных войск организационная структура строительства в 1947 г. претерпела значительные изменения, по сравнению со структурой 1946 г. В 1947 г. строительномонтажные работы осуществляли следующие организации Министерства путей сообщения [9, л. 10]:

1. Управление строительства с приданными четырьмя ГОРЕМАМИ и двумя участками, которое производило работы на участках трассы от 0 до 97 км и от 108 до 122 км. Военские части 9-й железнодорожной бригады, входившие в состав ГУВВРа,

производившие работы на подрядных началах от Управления строительства на участке от 97 до 108 км.

2. Иркутская контора «Желдорвзрывпрома», выполнявшая работы на подрядных началах от Управления строительства и воинских частей ГУВВРа на всём протяжении трассы.

3. Управление строительства № 12/Т «Главтоннельметростроя», осуществлявшее строительство тоннелей на подрядных началах от Группы заказчика строительства № 12.

Из оставшихся четырёх ГОРЕМОВ в течение 1946 г. и особенно в 1947 г. выбыло почти две трети личного состава.

Увольнения рабочих были произведены главным образом по распоряжению «Главжелдорстроя Востока» и Министерства путей сообщения в связи с тяжёлым семейным положением работников ГОРЕМОВ, находившихся в отрыве от семей с момента мобилизации в 1941 г. Часть рабочих ГОРЕМОВ была освобождена от работы по заключению медицинских комиссий, признавших негодными к физическому труду после ранения на фронте.

Также в составе Строительства № 12 были задействованы: ремонтно-прокатная база, деревообделочный комбинат, контора подсобных предприятий и жилищно-ремонтная контора, имевшие в свою очередь в своем составе несколько цехов [22, л. 51–52].

Промышленные предприятия Строительства № 12 в 1947 г. были полностью обеспечены кадрами всех профессий. На протяжении года промпредприятия получили пополнение из числа новых кадров – 282 человека, из которых 72 человека прибыли по оргнабору рабочей силы. В основном прибывшие на строительство специалисты (слесари, столяры), а также лица, которые не могли заниматься тяжёлым физическим трудом непосредственно на строительных работах, а также 98 человек было принято из числа местного населения и 107 человек по окончании школы фабрично-заводского обучения (ФЗО). Наряду со значительным поступлением на промпредприятия рабочей силы, в 1947 г. выбыло 356 человек, из них: 60 человек дезертиро-

вало из числа рабочих оргнабора, 39 человек освобождено по окончании срока договора местной вербовки, 42 человека были освобождены по состоянию здоровья и 133 человека – по семейному положению, в числе которых были работники ГОРЕМОВ, направленные на промпредприятия для работы по специальности [22, л. 58].

Производительность труда по промпредприятиям Строительства № 12 в среднем за 1947 г. составляла 117,2%. Резкое снижение производительности труда по сравнению с предыдущими годами строительства объяснялось необеспеченностью в полной мере работой слесарей-сборщиков ремонтно-прокатной базы из-за отсутствия запасных частей к дизельным двигателям и двигателям автомашин. А также из-за того, что вместо выбывших рабочих ГОРЕМОВ в РПБ были приняты молодые ребята, только что окончившие школу ФЗО и не имевшие достаточного опыта в работе. Кроме того, в результате проведенного пересмотра норм выработки в соответствии с приказом МПС №546/Ц от 23 июня 1947 г., нормы выработки были повышены на 21%. Указанные выше затруднения отрицательно влияли на выполнение норм выработок, в связи с чем количество рабочих, не выполнявших нормы выработки, стало больше [22, л. 59].

Однако в среднем за год процент производительности труда составил 117,2 %, что было достигнуто в результате осуществления таких мероприятий, как внедрение поощрительной системы оплаты труда по хозяйствующим (ремонтно-прокатная база и контора подсобных предприятий), обучение на курсах повышения квалификации, в результате чего 29 человек повысили свои разряды, обмен опытом стахановцев путем организации стахановских школ, где было обучено 119 человек, а также обеспечение своевременной выдачи нарядов-заданий [22, л. 60].

Основной системой оплаты труда являлась прямая сдельщина. Поощрительная же система оплаты труда применялась в таких хозяйствующих, как ремонтно-прокатная база, контора подсобных производств, на лесозаготовительных и транспортных работах. В деревообделочном комбинате и жи-

лищно-ремонтной конторе поощрительная система оплаты труда не применялась, так как указанные хозяйствующие, в особенности ДОК, не имели полной загрузки из-за отсутствия достаточного количества лесоматериала и набора работ.

Количество стахановцев и ударников в 1947 г. также уменьшилось по сравнению с 1946 г. в виду увольнения рабочих из ГОРЕМОВ и приема на работу рабочих по оргнабору и окончивших школы ФЗО. Выполнение производственных заданий проводилось на основе социалистических соревнований и стахановского движения. Применяя стахановские методы труда и участие в соцсоревнованиях, план 1947 г. выполнили досрочно, за что рабочие в количестве восьми человек были награждены знаком «Ударнику Сталинского призыва» [22, л. 61]. В декабре 1947 г. на участке от Иркутска до разъезда Глубокий (78 км) была открыта временная эксплуатация [9, л. 11].

В 1948 г. организационная структура строительства особых изменений не имела, за исключением того, что в связи с уходом воинских частей 9-й железнодорожной бригады, работы на участке от 97 до 108 км передали в ведение строительства № 12.

В связи с окончанием строительства тоннелей Управление № 12/Т было ликвидировано и оставшиеся недоделанные работы, в соответствии с распоряжением заместителя министра И.Д. Гоциридзе, переданы строительному Управлению.

Во время строительства линии количество экскаваторных комплексов доходило до 23, причём тяжелые экскаваторы, паровозы, платформы и другие средства завозились в глубинные пункты трассы по горным грунтовыми дорогам на расстоянии до 40 км [9, л. 12]. Общий вес взрывчатки, использовавшейся при массовых взрывах, составлял 11 700 т. Объём отдельных взорванных выемок достигал почти 200 тыс. куб. м, а вес взрывчатки для одновременного взрыва – 1200 т. Ввиду непосредственной близости действовавшей Восточно-Сибирской железной дороги выемки на межтоннельном участке взрывались с большим риском с ограничением выброса грунта за пределы профиля. Поэтому ре-

зультаты взрыва на этом участке не могли дать и не дали траншей, пригодных для разработки выемок широким фронтом, в связи с чем, после неоднократных попыток в выборе способов организации разработки выемок межтоннельного участка, Управление строительства вынуждено было остановиться на лобовом экскаваторном способе разработок на подавляющем большинстве выемок.

Косогорность участка, чередование выемок с насыпями делали задачу транспортировки грунта чрезвычайно сложной. В таких условиях под погрузку подавалась только одна платформа, что вызывало неизбежные простои экскаваторов, а большой угол поворота экскаватора ( $180^0$ ) снижал их производительность. Работа усложнялась ещё тем, что из-за ограничения массовых взрывов в разрыхленных породах оказался необычайно большой процент содержания нетранспортабельных скальных глыб, дополнительное дробление которых взрывами требовало перерыва в работе и частого вывода из забоя и ввода обратно экскаватора.

Большая высота нарушенных массивами взрывами забоев и вывозка грунта на высоких насыпях, на косогорах с эстакад требовали особых мер предосторожности при производстве работ, так как высокие, неустойчивые, разрыхлённые откосы забоев, содержавшие глыбы весом в десятки тонн, окружавшие экскаватор при лобовой разработке, в любой момент угрожали обвалами и гибельными последствиями для работавших людей и техники.

Линия проходила по горным отрогам. На участке от станции Большой Луг (38 км) до станции Слюдянка 2 (122 км) на протяжении 83,5 км применена двойная тяга в обоих направлениях. В связи с этим на станции Большой Луг было предусмотрено устройство пункта оборота толкачей и водоснабжения. На линии было построено шесть разъездов и шесть станций, из них три станции (Большой Луг, Подкаменная и Ангасолка) с водоснабжением [9, л. 15].

Пропускная способность линии в обоих направлениях составляла 20 пар поездов в сутки при паровозах серии СО и весе поезда 1 400 т, с устройством предохранительных и улавливающих тупиков, при одно-

временном приёме поездов на отдельных пунктах и остановкой поездов, шедших на подъём, на разъезде 113 км [9, л. 17].

В соответствии с этим на линии было открыто 12 отдельных пунктов, в том числе: одна станция с водоснабжением и устройством экипировки и оборота толкачей, две станции с водоснабжением, девять малых станций и разъездов с коммерческой работой.

Смета на строительство однопутной железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка, утверждённая народным комиссаром путей сообщения 29 декабря 1945 г., составляла 334 млн 646 тыс. руб. На 1 января 1947 г. с учётом всех изменений смета утверждена в сумме 308 942,9 тыс. руб. Железнодорожную линию вновь планировали сдать в постоянную эксплуатацию в третьем квартале 1948 г. [7, л. 37].

Правительственная комиссия под председательством генерал-майора технических войск В.В. Столярова признала возможным после устранения недоделок первой очереди принять дорогу с 1 июня 1949 г., а недоделки второй очереди устранить в процессе эксплуатации. К организациям, которые работали ранее на строительстве, в 1948 г. добавился специализированный поезд «Связьрем № 24».

Начиная с 1946 г. Группа заказчика неоднократно ставило вопрос перед «Мостранспроект» об окончании проектирования по Строительству № 12. 10 января 1948 г. Группа заказчика обратилась с письмом к начальнику «Мостранспроекта» Володину с требованием обеспечить выполнение проектных работ, а письмами от 16 и 21 февраля 1948 г. обратилась к И.Д. Гоциридзе с просьбой приказать закончить проектирование. Виды работ в 1948 г. оставались по сути прежними, как и в 1947 г. на строительстве работали девять экскаваторов.

Рабочих на строительстве на 1 января 1948 г. было 2593 человека (без спецконтингента), а через год – 2335 человек. В 1948 г. на строительство прибыло 3100 человек и убыло, по окончанию вербовки, 3358 человек [7, л. 68]. Нормы перевыполняли 1060 человек, из них по спецконтин-

генту – 33 человека, не выполняли нормы – 862 и 592 человека соответственно.

В отчёте за 1948 г. отмечалось, что в 1947 г. на строительстве было 343 стахановца и 188 ударников, а в 1948 г. число стахановцев достигло 557 человек, а число ударников 324 человек [7, л. 70]. В 1948 г. в производство внедрено 21 рацпредложение.

По состоянию на 1 ноября 1948 г., фактическая стоимость работ на 1 ноября 1948 г. составила 378 млн 774 тыс. руб. Управление строительства № 12 и Группа заказчика в результате рационализаторских мероприятий по сооружению земляного полотна и отводу Култукского тракта достигли экономии 8 млн 941 тыс. руб. Таким образом, по стоимости капитальных работ и затрат на 1 ноября 1948 г. имелся перерасход в сумме 4 млн 642 тыс. руб. или 1,6% к сметной стоимости без учёта экономии по рационализаторским мероприятиям [9, л. 70–71].

Для приёма однопутной железной дороги в постоянную эксплуатацию на участке Иркутск – Слюдянка на основании распоряжения Совета министров СССР № 14975-РС от 14 октября 1948 г. и приказа Министра путей сообщения № 1-6968-ПРС от 18 октября 1948 г. была создана правительственная комиссия. Председателем правительственной комиссии был назначен уполномоченный Центрального управления военных сообщений Вооружённых сил СССР на железных дорогах Дальнего Востока, генерал-майор технических войск В.В. Столяров; членами комиссии назначены: заместитель секретаря Иркутского обкома ВКП (б) по транспорту, директор-полковник тяги П.С. Семёнов; заместитель начальника Восточно-Сибирской железной дороги, генерал-полковник пути и строительства И.А. Рыжевцев; начальник строительного Управления № 12 Министерства путей сообщения, директор-полковник пути и строительства Б.И. Недбай; главный инженер Главного управления железнодорожного строительства Дальнего Востока Министерства путей сообщения, директор-полковник пути и строительства А.И. Репрев; начальник технического отдела Главтоннельметростроя Министерства путей сообщения, директор-полковник пути и

строительства Н.А. Каванов; начальник технического отдела Главного управления путевого хозяйства Министерства путей сообщения, директор-полковник пути и строительства П.П. Цуканов; начальник отдела финансирования строительства транспорта и связи Иркутской областной конторы Промбанка В.В. Ревезов.

Комиссия приступила к работе 25 октября 1948 г. и закончила работу 30 ноября 1948 г. [9, л. 75]. Правительственная комиссия считала, что линию Иркутск – Слюдянка можно принять в постоянную эксплуатацию, установив сроки окончания работ по недоделкам и по дополнительным работам первой очереди в сумме 17 млн руб., отмеченных в актах, – 1 июня 1949 г., после чего открыть на линии постоянное движение. Выполнение работ возлагалось на Управление № 12. Работы по недоделкам и дополнительным работам правительственная комиссия посчитала возможным выполнить в процессе эксплуатации железной дороги и строительства второго пути. Приёмку работ по ликвидации недоделок, установленных комиссией, и дополнительных работ первой очереди, отмеченных в актах, правительственная комиссия считала возможным поручить комиссии, назначенной Министерством путей сообщения.

В целях обеспечения скорейшего пропуска поездов, в случае необходимости в обход существовавшей линии, проходившей по берегу Байкала, правительственная комиссия считала необходимым установить срок окончания работ по укладке главного пути, балластировке пути на первый слой, водоснабжению на станции Ангасолка, а также по работам связи – 1 марта 1949 г.

Общая сумма недоделок правительственная комиссия определила в сумме 43,1 млн руб., а с учётом 14 млн руб., которые подлежали восстановлению, как израсходованные строительством на дополнительные работы, не предусмотренные сметой. Объём дополнительных работ, не предусмотренных проектом и сметой и относившихся, главным образом, к работам по земляному полотну и переустройству деревянных временных мостов, выражается суммой 18,1 млн руб. [9, л. 74].

Правительственная комиссия отметила «большую работу, проделанную коллективом строителей по сооружению технически сложной линии Иркутск – Слюдянка, проходящей в трудных топографических условиях по необжитому горно-таёжному району» [9, л. 75].

Постановлением Совета Министров за № 399-114С от 1 февраля 1949 г. и приказом министра путей сообщения № 49/Ц от 3 февраля 1949 г. однопутная железнодорожная линия № 12 была принята в постоянную эксплуатацию и с 1 января включена в состав Восточно-Сибирской железной дороги [8, л. 25]. В этом постановлении говорилось и о сооружении второго пути на участке Иркутск – Слюдянка. Заместитель министра И.Д. Гоциридзе 19 августа 1949 г. утвердил технический проект, а министр путей сообщения 20 августа за № С-829/ЦЗ – смету в сумме 335 млн 897 тыс. руб.

Приказом заместителя министра путей сообщения от 17 июня 1949 г. за № И12-1623С было предложено «Мостранспроекту» командировать на строительство бригаду проектировщиков не позже 25 июня 1949 г. для производства проектировочных работ. Этот приказ, а также повторный приказ от 3 сентября 1949 г. за № Л-4508/ЦЗ не были выполнены [8, л. 27].

Группа заказчика неоднократно требовала от «Мостранспроекта» немедленно приступить к выполнению приказов. Представленный 9 сентября 1949 г. «Мостранспроектом» договор Группой заказчика был отклонён, как не охватывавший полного комплекса работ. Наконец, в конце года договор с «Мостранспроектом» на проектно-изыскательские работы на сумму 2 млн 278 тыс. 623 руб. был заключён. Но это уже тормозило ход работ.

Кроме того, Управление строительства № 12 не могло развернуть работы по замене 16 деревянных мостов, находившихся в неудовлетворительном состоянии, которые согласно акту правительственной комиссии должны были быть заменены в 1949 г. Но проекта не было. Так же не было проектов по гражданским сооружениям.

В связи с передачей зданий эксплуатации остро встал вопрос о проживании рабочей силы на строительстве. Необходимо

было немедленно развернуть работы по строительству гражданских сооружений, но отсутствие проектов не позволяло это сделать.

«Мостранспроект» не сделал полное проектное решение по приведению в порядок откосов полувыемки на примыкании станции Иркутск с водоотводными сооружениями, не согласовал планировку улицы города, расположенной вдоль полувыемки с главным архитектором Иркутска. Не выполнил институт и ряд других работ. Отсутствие чертежей не позволило в 1949 г. и 1950 г. правильно организовать работы.

В 1949 г. строительство осуществлялось Управлением строительства № 12 до 1 июля хозяйственным способом, а затем подрядным. Имелся один строительный участок и четыре восстановительных поездов. В сентябре 1949 г. строительный участок ликвидирован [8, л. 45]. На правах субподрядчика у Управления строительства работали поезд «Связьрем № 24» и Иркутская контора «Желдорвзрывпрома». На строительстве в начале года имелось девять экскаваторов. Затем два экскаватора были сняты и преданы на другие стройки.

Несмотря на выполнение в течение 1949 г. работ по устранению недоделок на 1 января 1950 г., линия так и не была готова к открытию движения поездов. Не готово оказалось водоснабжение на станции Ангасолка, не работали устройства сигнализации, центральной блокировки (СЦБ) и связи, не построены линейные здания от станции Подкаменная до станции Слюдянка 2.

Итак, подведём итоги. Построенная в 1949 г. однопутная железнодорожная линия № 12 предназначалась для обхода неустойчивого скально-обвального участка ВСЖД между станциями Байкал и Слюдянка в месте прохождения её по берегу озера Байкал.

Технический проект линии № 12 был разработан «Мостранспроектом» и утверждён НКПС в 1941 г. для двухпутной линии. По этому проекту в марте 1941 г. были начаты строительные работы. С началом Великой Отечественной войны возник вопрос об удешевлении строительства и замене остродефицитных материалов местными.

В связи с изменением основных установок, учитывавших военное время, в период с 1941–1943 гг., был разработан так называемый рабочий проект № 12, утверждённый НКПС в 1945 г. По этому проекту, в отличие от ранее утвержденного проекта, линия № 12 запроектирована однопутной с частичным изменением плана линии и удлинением участка применения двойной тяги. Кроме того, земляное полотно было принято шириной в пять метров, искусственные сооружения преимущественно деревянные, а также значительно сокращен объём работ на других сооружениях.

В целях возможности в дальнейшем пристройки второго пути без остановки эксплуатации, отдельные скальные выемки, высокие насыпи и постоянные искусственные сооружения, рабочим проектом предусматривались к строительству сразу под два пути. Технический проект сооружения второго пути на линии № 12 составлен в соответствии с разработанным «Мостранспроектом» проектным заданием и заключением по нему Бюро экспертизы проектов. Сооружение второго пути вызывалось необходимостью переключения всего движения поездов на линию № 12, вследствие затопления участка существовавшей двухпутной линии от Иркутска до станции Байкал на протяжении 58 км после сооружения Иркутской ГЭС (первоначально она называлась «Байкальская ГЭС»).

По проекту подъём реки Ангары вызывал затопление железной дороги, прохо-

дившей по левому берегу Ангары на участке от 14 км (от Иркутска) до станции Байкал, а также подъём уровня озера более чем на один метр.

Указанное выше обстоятельство вызвало необходимость строительства нового участка протяжением в 113 км на другом берегу реки Ангары вне затопляемой зоны и приведение Кругобайкальского участка до станции Слюдянка в безопасное для движения поездов состояние или полного переключения движения поездов на железнодорожную линию № 12.

Строительная стоимость обхода затопляемой зоны – 308,5 млн р.; стоимость реконструкции участка Байкал – Слюдянка – 456,4 млн руб. (всего 764,9 млн руб.). Стоимость сооружения второго пути и реконструкция линии № 12 – 160 млн руб. Эксплуатационные расходы составляли бы: по первой дороге 732 млн руб., на сооружение второго пути на линии № 12 – 61,3 млн руб. [10, л. 11].

В результате сравнения вариантов установлена целесообразность переключения всего движения на участке Иркутск – Слюдянка на новую железнодорожную линию № 12, которую, в свою очередь, необходимо было усилить за счет сооружения второго пути, реконструкции всех устройств, а также перевода движения поездов на электрическую тягу.

*Статья поступила 03. 06. 2014 г.*

#### Библиографический список

1. Архив ВСЖД. Оп. 232. Д. 1.
2. Архив ВСЖД. Оп. 232. Д. 2.
3. Архив ВСЖД. Оп. 232. Д. 3.
4. Архив ВСЖД. Оп. 232. Д. 4.
5. Архив ВСЖД. Оп. 232. Д. 5.
6. Архив ВСЖД. Оп. 232. Д. 6.
7. Архив ВСЖД. Оп. 232. Д. 7.
8. Архив ВСЖД. Оп. 232. Д. 8.
9. Архив ВСЖД. Оп. 240. Д. 2.
10. Архив ВСЖД. Оп. 241. Д. 11.
11. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 13.
12. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 14 а.
13. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 15.
14. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 17.
15. ГАНИИО. Ф. 480. Оп. 1. Д. 13.
16. Гречищев Е.К. Кругобайкальская железная дорога в сполохах войны. Новосибирск, 2005. С. 62.
17. Гречищев Е.К. Школа жизни. Новосибирск, 2004.
18. Петрушина Е.С. Дорога Иркутск – Слюдянка: воспоминания невольного строителя // Сибирская ссылка: Сб. науч. статей / отв. ред. А.А. Иванов, С.И. Кузнецов, Б.С. Шостакович. Иркутск : Оттиск, 2011. Вып. 6 (18). С. 704, 711.
19. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 34.
20. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 429

**Сведения об авторах**

**Асеева Анна Степановна**, учитель, Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 7, 665910, Россия, пос. Култук, Слюдянский район, Иркутская область, переулоч Кооперативный, 6, тел.: 89526302133, e-mail: aseeva.kultuk@gmail.com

**Aseeva Anna Stepanovna**, teacher, Municipal Secondary school № 7, 665910, Russian, Kultuk, Sliudyanskii region, Irkutskaya oblast, per. Kooperativny, 6, tel.: 89526302133, e-mail: aseeva.kultuk@gmail.com

**Хобта Александр Викторович**, кандидат исторических наук, заместитель директора, Музей истории ВСЖД – филиал ОАО «РЖД», 664003, Россия, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, 7, тел.: 89148735072, e-mail: irk.sasha@yandex.ru

**Hobta Alexandr Viktorovich**, PhD, deputy director, Museum of history of VSJD – branch of ОАО «RJD», 7 K. Marx St., Irkutsk, 664003, Russia, tel.: 89148735072, e-mail: irk.sasha@yandex.ru