



УДК 625.1(571.53)(091)

12-я железнодорожная стройка Иркутск – Слюдянка в годы Великой Отечественной войны

Ю. А. Петрушин

Иркутский государственный университет, г. Иркутск

Аннотация. В статье освещается проблема железнодорожного строительства № 12 Иркутск – Слюдянка в годы Великой Отечественной войны. Основное внимание уделяется жизни и быту строителей в тяжелые годы. Стройка осуществлялась в два этапа: на первом этапе она имела мобилизационный характер, затем была приостановлена. На втором этапе (с 1944 г.) сюда были привлечены военные строители и техника, поступавшая по ленд-лизу. Показан героический подвиг строителей в годы Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: железнодорожная стройка, оборудование, повседневная жизнь, питание строителей, жилищные условия, мобилизационная политики.

Накануне войны наиболее остро встал вопрос о сооружении обходной железной дороги на перегоне Иркутск – Слюдянка. Специалистами отмечалась уязвимость Кругобайкальской железной дороги в случае войны. Дорога постепенно утрачивала свою перспективность в связи с возрастанием геополитических задач восточных регионов, расширением хозяйственно-экономических потребностей страны. Все это вызвало необходимость начала геодезических изысканий строительства новой обходной железной дороги Иркутск – Слюдянка. В 1939 г. был составлен предварительный проект с выходом к высотке «Ангасольский камень» с отметкой 976 м – перевальной седловине в верховье Средней Ангасолки (ныне станция Андриановская). Выбор был утвержден, и в 1940 г. обходная горная железная дорога получает номер строительства 12¹. Затем Стройуправление № 12 было передано в другое ведомство и строительство железной дороги поручено тресту «Востсибстройпуть». Дорога проектировалась как двухпутная железнодорожная магистраль нормального типа с паровой тягой. Пунктом отмыкания принималась станция Иркутск I с пересечением реки Олхи у села Смоленщина.

¹ Впервые автор (Ю. П.) опубликовал исторический очерк о 12-й стройке в газете «Родная земля» (2008. № 6–8) под названием «Дорога между жизнью и смертью». Затем вышла наша статья «Из истории 12-й железнодорожной стройки: Иркутск – Слюдянка» в научном журнале «Культура. Наука. Образование» (Иркутск, 2008. № 3. С. 64–73). См. также: Страницы истории 12-й железнодорожной стройки: Иркутск – Слюдянка (1939–1956 гг.) // Сибирская ссылка: сб. науч. ст. Иркутск, 2013. Вып. 7 (19). С. 454–481.

Трест «Востсибстройпуть» объединял 4 самостоятельные хозяйственные подразделения: сам трест (он располагался в Иркутске), Желдорвзрывпром, Стройторгпит и группу заказчика строительства № 12 с его управлением. По производственной части трест подчинялся Министерству путей сообщения, а по партийной линии – Кировскому райкому партии г. Иркутска. В 1940–1941 гг. трест возглавлял Власов, заместителем по строительству был Шкредов, заместителем по политической части – Титов. Вначале стройка № 12 была разбита на 2 участка. 1-й участок (начальник Иванов) располагался от Иркутска на расстоянии до 70 км. Далее шел 2-й участок. Он обслуживался строительным поездом № 34, который находился в Слюдянке. В июле 1942 г. была проведена очередная структурная реорганизация. Были образованы самостоятельное строительство «Метрострой» и 4-й участок треста «Востсибстройпуть».

Строительство № 12 в силу природных, экономических условий было трудным и продолжительным. По приказу Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) от 11 февраля 1939 г. было организовано стройуправление № 12 в составе треста «Востсибпуть» на началах хозрасчета. В 1941 г. был заключен и утвержден проект железнодорожной линии № 12 под два пути, открылось государственное финансирование стройки.

Стройка объявила добровольный набор рабочей силы. Сюда потянулись жители из предместий Иркутска, крестьяне близлежащих сел и деревень. Люди прибывали даже семьями, рассчитывая избавиться от колхозной кабалы, подзаработать денег. Активно действовали и вербовщики стройки. К 1941 г. на стройке трудились около 5 тыс. рабочих. Ожидалось прибытие еще 1,5–2 тыс. человек [5]. Приезжали даже активные комсомольцы из центра страны. Но уже первое знакомство с железнодорожной стройкой порождало у прибывающих кадров подавленное настроение. Резко бросалась в глаза организационная неразбериха (это видно и из архивных документов), завербованные кадры строителей были недовольны перебоями с выплатой заработной платы. Но особенно острыми и тяжелыми проблемами оказались питание рабочих и жилищно-бытовые условия на стройке.

Мастера не спешили объяснять рабочим их задачи и фронт работ. Не хватало производственной документации. Зачастую мастера перепоручали всю свою работу табельщикам. Не хватало не только специальной техники, в первую очередь экскаваторов, автомобилей, тракторов, но и простого шанцевого инструмента. Иркутскому заводу тяжелого машиностроения им. Куйбышева были срочно заказаны 2 тыс. кувалд, 2,5 тыс. кайл, 15 тонн технической проволоки, 15 тонн гвоздей [2, л. 53]. В этих условиях с удивлением было воспринято руководством стройкой предложение инженера Солдатова о строительстве своей гидроэлектростанции на реке Большая Олха, с которым он предлагал обратиться к министру путей сообщения Л. Кагановичу. Но впоследствии решили ограничиться локомотивной электростанцией.

Но самое главное – железнодорожная стройка не обеспечила рабочих даже сносным жильем и питанием. Администрация стройки в срочном порядке заказала на швейной фабрике пошить 5 тыс. брезентовых палаток. В них размещались первые строители, утепляясь по мере холодов. Холмы современной Си-

нюшиной горы Иркутска напоминали в ту пору густо заселенный палаточный городок. До места работы рабочим приходилось проходить пешком до 5 км за день. Управление стройки срочно взялось за возведение 11 жилых барачков в поселках Мельниково, Смоленщина, Ханчин, Рассоха, Глубокая, Култук. Барачки строились наспех из свежего заготовленного сырого леса и пиломатериала. Пиломатериалы доставлялись из Заиграевских лесоразработок в Бурятии. В наспех построенных барачках рабочих донимала сырость и ощущалась неуютность такого жилья. Позднее рабочим разрешили на время летних школьных каникул жить в зданиях местных школ поселков Мельниково, Смоленщина, Олха, Большой Луг, Култук.

Но, пожалуй, самым злободневным вопросом было питание строителей. В 1940 г. началось оборудование временного котлового пункта в селе Смоленщина, а затем строительство временных столовых в Култук, Глубокой, Рассохе, Олхе, Мотах. Столовая зачастую представляла собой просто котловый пункт из кухни и большого котла. Постоянно не хватало фондов на продовольствие. Обеды доставлялись на дрезине по трассе. Меню, как правило, состояло из щей и каши. Их качество оставляло желать лучшего. Не хватало хлеба, в основном белого, обеденные порции были небольшими, люди постоянно испытывали чувство голода. Тяжелый труд требовал усиленного питания, о котором можно было только мечтать. Например, в Большой Луг доставляли всего 50 обедов на 80 семей. На стройке росло недовольство рабочих, наблюдалась текучесть кадров. Так, в 1940 г. до окончания трудовых договоров со стройки было уволено 492 человека. Люди сами уходили со строительства, возвращались в свои деревни. В поселке Ханчин строители даже объявили забастовку и не выходили на работу.

Руководство стройки пыталось принимать срочные меры по улучшению продовольственного снабжения стройки [6]. На железнодорожных станциях в Иркутске, Ханчине, Култук начали строить овощехранилища на 800 тонн картофеля, развернулся сбор грибов и ягод. Однако эти меры не решали животрепещущей проблемы питания строителей. Они явно не согласовывались с партийно-политическим лозунгом стройки «Проявим к рабочим заботливое отношение и чуткость!». Руководство и партийная организация стройки вынуждены были признать, что «по-большевистски не работаем», «проявляем контрреволюционное отношение к рабочему классу!». Все это негативно сказывалось на выполнении плановых заданий.

В итоге за 1940 г. убытки на стройке составили 1 млн 750 тыс. руб. План 1941 г. был выполнен на 70 %. С началом войны 12-я стройка была объявлена важнейшим оборонным объектом. Она переводилась на военный лад [7].

С началом военных действий стройка, как и все народное хозяйство, резко ощутила нехватку рабочих рук. Сократилась общая численность рабочих и служащих в народном хозяйстве страны с 31,2 млн чел. в 1940 г. до 18,4 млн в 1942 г. [15, с. 288]. Для обеспечения производства и строительства необходимо было решить две основные задачи: изыскать дополнительные трудовые ресурсы, способные заменить рабочих, ушедших в армию, и обеспечить повышение производительности труда (вплоть до принуждения). Основным источником

трудовых ресурсов в период Великой Отечественной войны стало население, ранее не занятое в общественном производстве, прежде всего женщины, молодежь и подростки. Удельный вес молодежи в возрасте до 18 лет в народном хозяйстве возрос с 6 % в 1939 г. до 15 % в 1942 г. [15, с. 289]. Подобное соотношение было и в Сибири.

Мобилизация трудовых ресурсов началась с первых дней войны. Директивно-распорядительные установки Государственного комитета обороны (ГКО) стали в годы войны основой государственной политики в области трудового использования наличных трудовых ресурсов. Как известно, механизм мобилизации рабочей силы стал складываться еще в годы революции и гражданской войны. Из истории страны памятливы дела трудармейцев послереволюционных лет, не забыт героический труд Павки Корчагина и его современников, идеализированный и воспетый советской литературной классикой. Мобилизационный процесс расширялся в 1920-е гг., а перед войной был дополнен важными конструктивными деталями, определенными в ряде указов Президиума Верховного Совета СССР 1940 г. (о запрещении самовольного ухода с работы, о государственных трудовых резервах, о переводе рабочих с одних предприятий на другие и т. п.). Все они представляли собой законченную систему административно-командной экономики с механизмом принудительной мобилизации. 26 июня 1941 г. вышел известный Указ «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время». Он добавил сверхурочных работ от 1 до 3 часов. На практике сверхурочные часы длились гораздо дольше.

30 июня 1941 г. был образован Комитет по учету и распределению рабочей силы. Он приступил к проведению мобилизации среди городского и сельского населения. В который раз деревня замерла в тягостном ожидании очередной мобилизации. Сельская молодежь согласна была на любую тяжелую работу в колхозе (здесь еще свежи были воспоминания о раскулачивании), только бы не уезжать из своей родной деревни, но власть уготовила ей другую судьбу. Государство усиливало мобилизацию трудовых ресурсов. С февраля 1942 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР уже подлежало мобилизации все трудоспособное население: женщины в возрасте от 16 до 45 лет и мужчины в возрасте от 16 до 55 лет. Так была введена всеобщая трудовая повинность в стране. Указ завершил формирование мобилизационного механизма, который функционировал по всей вертикали партийной и советской власти.

20 мая 1942 г. на заседании Иркутского областного Совета и обкома партии с повесткой «О мобилизации трудоспособного населения городов и сел на сельскохозяйственные работы» было принято решение направлять на сельскохозяйственные работы мужчин от 14 до 55 лет и женщин от 14 лет (раздельно мальчиков и девочек). За уклонение от мобилизации полагались принудительные работы до 6 месяцев. Заметим, что на всех заседаниях подобного рода обязательно присутствовали областной прокурор, прокурор Восточно-Сибирской железной дороги, начальник НКВД.

29 мая 1942 г. было принято постановление объединенного заседания бюро Иркутского ОК ВКП(б) и исполкома областного Совета депутатов трудящихся «О форсировании строительства железнодорожной линии Иркутск –

Слюдянка». Оно было принято во исполнение Постановления Государственного комитета обороны от 13 мая 1942 г. и обязывало партийные и советские органы к 15 июня 1942 г. провести мобилизацию в порядке трудовой и гужевой повинности населения. Следовало мобилизовать из Иркутска 1 тыс. человек, Заларей – 100, Тулуна – 200, Зимы – 200, Куйтуна – 200, Слюдянки – 100, Усоля – 100, Черемхово – 500, Алари – 50, Эхирит-Булагатского района – 50; всего 3 тыс. человек [2, л. 53]. По мобилизации из Кабанского и Тункинского районов Республики Бурятия на стройку прибыло около 100 человек.

По положению трудовой мобилизации подлежали прежде всего коммунисты и комсомольцы. Например, из Иркутска мобилизовались 15 коммунистов и 40 комсомольцев; из Куйтунского района – 5 коммунистов и 15 комсомольцев. Предполагалось проводить замену мобилизованных кадров через 1,5 месяца, что сплошь и рядом не выполнялось [2, л. 53]. Ставилась также задача: мобилизовать у единоличников, рабочих и служащих 300 лошадей.

Спустя некоторое время, 7 июля 1942 г., в это постановление было внесено частичное изменение. Оно обязывало председателей районных советов с 15 июля провести еще и платную трудгужевую повинность из местного населения сроком до 1 февраля 1943 г. Это привело к тому, что в среде строителей возникла социальная дифференциация. Руководители, специалисты, механизаторы (трактористы, экскаваторщики, взрывники), работники отдела рабочего снабжения (ОРС) получали на стройке заработную плату, как и часть мобилизованных по уточненному положению. Остальные ранее мобилизованные, в основном юноши и девушки, работали только за скудный продуктовый паек.

Всего за годы войны во всех уголках нашей страны было мобилизовано около 12 млн человек [15, с. 289]. Партийные и советские органы, вездесущие уполномоченные брали на карандаш каждого сельского жителя.

В этот период ГКО было принято ряд принципиальных решений по организации сооружения новых железнодорожных веток, необходимых для осуществления военных и хозяйственных перевозок. Большинство новых линий сооружалось путем массового привлечения к работам мобилизованного местного населения, а также заключенных в предельно сжатые сроки и по упрощенным техническим условиям. По данным статистики, за годы войны в СССР было построено 984 км железнодорожных путей широкой колеи, что составляло примерно десятую часть от имевшихся к началу 1941 г. [13, с. 165].

С другой стороны, по мнению военных историков, анализ комплекса постановлений ГКО по железнодорожному строительству показывает, что у советского руководства в годы войны не было определенной программы на этот счет. Вопросы сооружения новых железных дорог решались в зависимости от ситуации на фронте и в тылу. Поэтому строительство отдельных линий могло начаться, потом временно прекратиться, а затем снова возобновлялось. Так было и с 12-й стройкой Иркутск – Слюдянка. Если в 1941 г. строительство только разворачивалось, то 18 марта 1942 г. по решению ГКО было предложено ориентировать строительство железнодорожной линии № 12 с двухпутной на однопутную дорогу. Начиная с 1942 г. темпы строительства стали снижаться. Рабочая сила, механизмы, оборудование были сняты на другие объекты, немцы

рвались к Волге, Сталинграду. В 1944 г. строительство вообще приостановилось, и только в 1945 г. работы на стройке возобновились широким фронтом.

К этой картине добавим, что сама железная дорога также испытывала огромные трудности. Здесь было немало неразберихи и кадровых проблем. Трижды менялись наркомы путей сообщения (Л. Каганович, А. Хрулев, Л. Каганович, И. Ковалев). Наиболее действенными мерами по выводу железнодорожного транспорта из кризиса оказались решения по милитаризации железной дороги и введении с апреля 1943 г. на железной дороге военного положения.

Санкции по перераспределению рабочих кадров в пользу военной экономики стали даваться ГКО с начала войны, с июня 1941 г., с первых же его решений. Мобилизационные мероприятия стали для местных хозяйственных руководителей головной болью. Особенно это касалось колхозов, где каждая пара рабочих рук была на учете. Страна требовала хлеба, план не уменьшался, а повышался. Все для фронта, все для победы! Поэтому под трудовую мобилизацию попадали неквалифицированные молодые кадры, в основном юноши и девушки, те, за кого не было заступа в деревне.

На 12-ю стройку мобилизовалась в основном сельская молодежь Приангарья. Сюда также направлялась татарская и башкирская молодежь (эта тема ждет своего исследователя). Разнарядка поступала в районные исполкомы, отсюда доводилась до сельских советов. Председатели сельсоветов с председателями колхозов решали, кого направить на стройку. Райкомы партии контролировали этот процесс.

Отобранные по мобилизации кадры, вызывались в сельсовет. Им в присутствии участкового милиционера вручались мобилизационные листы, где был указан объект назначения – 12-я стройка, о которой никто не имел никакого представления. Давались сутки на сборы. Так заканчивалось детство и юность для колхозной молодежи. На колхозных подводах их доставляли на районные пункты сбора. Здесь мобилизованных объединяли в более крупные партии, назначали старшего группы. Ему выдавали проездные документы и пропуск, обязательные для военного времени. По прибытии в Иркутск они были обязаны явиться в железнодорожное отделение милиции для дальнейшего перепровождения к месту строительства дороги. В поезде, по дороге в Иркутск, нет-нет да раздавались смех и шутки. Молодость брала свое, хотя никто не знал, какие испытания ждут деревенских ребят и девчат, многие из которых впервые покинули свой отчий дом, родное село.

Иркутск встречал будущих строителей крепкими декабрьскими морозами 1941 г., усиленными милицейскими нарядами, строго проверявшими документы и пропуска, унылостью настроений пассажиров, прибывающих на неухоженный, холодный вокзал областного центра. Группы прибывших из других районов области направлялись в ближайшее Глазковское отделение железнодорожной милиции, где их ожидали такие же мобилизованные. Здесь формировались команды для отправки на автомобилях на саму стройку. Молодежь рассаживали на открытые бортовые полупортки, старшим группы вручались документы и всю партию отправляли непосредственно к месту строительства.

По дороге на стройку люди быстро замерзали на ветру, они тесно прижимались друг к другу, пытаясь сохранить хоть какое-то тепло. Кругом была тайга. Дорога на стройку шла по малонаселенной местности. Тогда еще не было поселений современного Шелеховского района. Скалистые обрывы, нависавшие над грунтовкой, пугали невольных пассажиров своей массивностью, рождали грустные мысли о предстоящей неизвестности. Через несколько часов езды прибывали на 12-ю стройку. Взору замерзшей и оробевшей молодежи открывались первые сооружения стройки: бараки, склады, производственные помещения. Чтобы попасть в жилой барак, нужно было пройти по его крыше, между торчащими из-под земли печными трубами. Строителям предстояло, как кротам, жить в огромных полуземлянках и работать с землей.

Не секрет, что такой подневольный труд был малоэффективным. Едва ли не каждое заседание бюро Иркутского обкома партии в 1942 г. рассматривало вопрос «О ходе строительства железной дороги Иркутск – Слюдянка». Партийные власти постоянно заявляли, что строительство идет неудовлетворительно, план не выполняется, производительность труда находится на низком уровне. На стройке не внедрялась прогрессивно-аккордная оплата труда. 30 % рабочих не справлялись с плановыми заданиями, трудовая дисциплина была на низком уровне. Только за 7 месяцев 1942 г. рабочие допустили 322 прогула и 320 самовольных уходов с рабочего места. Большая часть нарушений допускалась неквалифицированными рабочими (землекопами). Например, на участке № 4 в 1942 г. таких нарушений было 57,1 %, трактористы допустили 43,9 %. Среди нарушений были пьянки, самовольные отлучки с работы, в основном молодежи. Например, в июле 1942 г. 25 человек грабарей (землекопов), прибывших из Тункинского района Бурятии, самовольно бросили работу, нарушив Указ от 26.06.1940 г. В числе нарушителей в документах указываются мобилизованные из Куйтунского района Иркутской области. Дела о нарушениях трудовой дисциплины рассматривались военной и транспортной прокуратурой. В качестве наказаний суды приговаривали нарушителей к различным срокам исправительно-трудовых работ [4, с. 146, 147].

Руководство стройки жестко требовало от бригадиров ликвидировать неразбериху на рабочих местах, следить за графиком работ, запретить использовать более 20 % строителей на подсобных работах. Злободневным был вопрос о сокращении аппарата управления стройкой. На производственных совещаниях руководства стройки постоянно звучало требование к техническому персоналу наладить строгий учет по звеньям, перевести бригады на прогрессивно-аккордную систему оплаты труда не менее 35 % строителей дороги. В духе сталинского времени председателю военного трибунала ВСЖД предлагалось усилить ответственность в отношении «прогульщиков и дезорганизаторов» производства, выехать на место и в суточный срок принять необходимые жесткие меры. Но, несмотря на эти драконовские меры по отношению к полуголодным рабочим, годовой план 1942 г. был выполнен на 91,6 % [3; 8].

Не помогло и привлечение к строительству железной дороги военных кадров. Выполняя решения ГКО от 13 мая 1942 г., для форсирования работ на строительство были направлены пять железнодорожных батальонов (2 400 че-

ловек) под управлением 7-й железнодорожной бригады Забайкальского фронта и три железнодорожных батальона 8-й железнодорожной бригады Забайкальского фронта, ранее работавших на строительстве тоннелей. Но в связи с обострением обстановки на фронте эти военные железнодорожные части убывали со строительства на запад [1, с. 76].

Новый режим труда, обусловленный военным временем, определил состояние повседневной жизни на 12-й стройке. Прежде всего это негативно сказалось на снабжении и питании рабочих. Котловые пункты на трассе переделывали или приспособляли под столовые. Но их было явно недостаточно. В рабочих столовых постоянно не хватало посадочных мест, посуды. В пунктах питания и бараках было грязно, холодно. Члены проверяющих комиссий в 1942 г., в состав которых входили руководители строительного участка, помощник военного прокурора, комендант, неоднократно отмечали, что крыши барачных протекать, постели рабочих мокрые, на стенах плесень, запах гнилости. Больше всех от этих тяжелых условий страдали дети рабочих. В акте проверки от 17 июля 1942 г. комиссия записала: «Рабочие вселились по мобилизации из колхозов Тункинского и Кабанского районов. Дезобработку санитарная служба не проводила. Повсюду наблюдается завшивленность. Топчанов не хватает, рабочие мастерят нары. Люди мокнут, простужаются» [4, л. 142–145].

Меню не отличалось разнообразием. Рабочие постоянно жаловались на плохое приготовление пищи, нехватку жиров, молочная продукция отсутствовала вообще, даже на молочной детской кухне в поселке Мельниково не было молока. Что говорить о молоке, если в столовых не было чая, не говоря о кофе [9, л. 8]! Во всех проверяемых столовых не хватало кухонной посуды, не работали кипятильники, не было умывальников.

Чтобы хоть как-то улучшить питание строителей, руководство 12-й стройки, партийные и политические органы занялись организацией подсобного хозяйства. Было организовано подсобное хозяйство совхозного типа с посевной площадью 500 га. Для этого хозяйства стали закупать 50 коров, 100 коз, 150 свиней, 30 лошадей. Была организована своя пасека (она приносила одни убытки). Со стройки в посевную и уборочную кампании выделялись рабочая сила и механизмы. Кроме того, 12-й стройке было выделено 3 500 га сельхозгодий, оказана помощь семенным фондом. Рабочие могли заводить свои подсобные хозяйства. Однако постоянно не хватало посадочного материала. Так, в 1944 г. картофель сажали «зелеными яблочками», срезанными с ботвы. О хорошем урожае с таких полей можно было только мечтать.

Проблема питания и предоставления рабочим товаров первой необходимости стала одной из животрепещущих на долгое время для руководства стройки и ее отдела снабжения. Говорить о свободной торговле товарами первой необходимости через магазины ОРСа в период войны особо не приходится. Лимиты и жесткие фонды распределения определяли на стройке почти натуральный товарообмен. Мало выручала «Промкооперация», занятая в 1942 г. изготовлением для строителей 7 тыс. пар обуви на деревянной подошве и организацией вязки чуней [3, л. 14].

В этих тяжелейших условиях идеологический аппарат продолжал осуществлять свою мобилизационную работу. Тяжелые условия труда и быта строителей не останавливали партийных идеологов в стремлении навязать рабочим разнообразные формы массово-политических мероприятий. На стройке «организовывается» социалистическое соревнование между участками. Для передовиков производства учреждается переходящее Красное знамя, полуголодным рабочим военной поры партийцы ставят в пример, что в 1940 г. на стройке было 221 стахановца и 118 ударников труда, хотя эта цифра весьма условна. А в 1941 г. осталось 122 стахановца и 66 ударников коммунистического труда. Партийные агитаторы сетовали, что не создается отрицательное мнение о разгильдяях и дезорганизаторах производства. Их беспокоило, что 328 рабочих из 1 108 мобилизованных не выполняют нормы. Партийцы удивлялись, что многие рабочие не знают о выступлении по радио 3 июля И. Сталина, что в коллективах нездоровые настроения и кривотолки о ходе войны. В качестве мер исправления недостатков в массово-политической работе предлагалось в очередной раз усилить агитацию, создать наглядную агитацию, оформить подписку хотя бы одной газеты на бригаду, национальным кадрам выписать газеты на родном языке и подобрать им специального инструктора.

В ответ работяги жаловались в партийный комитет стройки, что по 2 месяца не получают писем, радио отсутствует (радиоприемники были у населения изъяты), кинопередвижка не работала [6, л. 47].

Парторганизация стройки, насчитывающая в годы войны 25 коммунистов, старалась выполнять решения вышестоящих партийных органов, организовать рабочих на решение самых животрепещущих задач военного времени. Рабочие стройки взяли шефство над военным госпиталем, собирали фронтовикам теплые вещи, денежные средства. Полуголодные, плохо одетые строители больше по зову сердца, чем по приказу властей за годы войны подписались на заем в сумме 291 725 руб. В коллективе рабочих было реализовано денежно-вещевой лотереи на 55 475 руб. Эти денежные средства составили 153 % от месячной фонда заработной платы стройки. На танковую колонну рабочие собрали 203 тыс. руб. Коллектив стройки за эту помощь получил благодарность от Верховного Главнокомандующего И. Сталина. Для нуждающихся семей фронтовиков было собрано 5 200 руб., подарков для Красной армии – на 4 тыс. руб. [10, л. 7–8].

Активизировал свою работу женсовет стройки. Он организовал пошив одежды для фронтовиков. Только за 1941–1942 гг. женщины пошили для воинов 300 стеганок, много брюк, шуб, нижнего белья. Женщины стройки были желанными посетителями военных госпиталей Иркутска. Они вместе с детворой срезали верхушки картофельной ботвы, которая шла в семенной фонд для помощи семьям фронтовиков.

Для поднятия морального духа строителей культмассовики и партийцы придумали увеселительную программу с использованием гармошки. Считалось, что одна гармошка даст больше веселья, чем 10 балалаек. Постепенно разворачивалась работа по формированию на трассе радиоузлов, оживилась деятельность кинопередвижек. В лучшей бригаде на строительстве в праздни-

ные дни должен был выступать духовой оркестр. Однако многие из планируемых массовых мероприятий, как правило, остались на бумаге.

Тяжелое положение на фронте в первые годы войны не давало возможности наладить организованную и планомерную работу стройки. В 1943 г. с железнодорожной стройки № 12 продолжали снимать механизмы, рельсы, рабочую силу. Фронт требовал новых ресурсов. Кроме того, Постановление ГКО от 3 января 1942 г. «О восстановлении дорог» потребовало от Восточно-Сибирской железной дороги отправлять на запад кадры и технику. Начиная со второй половины 1942 г. и в начале 1943 г. со строительства № 12 постепенно на военно-восстановительные работы была отозвана почти вся рабочая сила. На строительство перестали поступать лес, цемент, горючее и другие материалы. В 1943 и 1944 гг. строительство № 12 превратилось в базу, из которой НКПС изымало технико-экономические ресурсы для более важных оборонных строек страны. Это стало главной причиной остановки всех строительных работ на объектах № 12. Здесь проводились только массовые взрывы выемок и проходки штолен по тоннелям [1, с. 77].

В мае 1943 г. на железной дороге упразднили политотделы (они вновь были введены в 1948 г.). Таким образом, на 12-й стройке резко снизились темпы работ, несколько ослабили организационно-политические и административные меры воздействия на рабочих. Вот почему мобилизованную в 1941 г. сельскую молодежь в 1943 г. стали отпускать по домам.

Сложное положение сказалось на выполнении производственных планов стройки. План строительства 1944 г. был выполнен только на 67 %. Руководители стройки Б. И. Недбай и главный инженер Н. И. Пугин в своих отчетах указывали на причины невыполнения плана. В их числе были: нехватка рабочей силы, техники [10, л. 6–7]. При всем этом руководство стройки намеревалось открыть рабочее движение по линии № 12 в 1945 г. Это объяснялось приближением окончания войны с Германией и заданием ГКО по увеличению переброски военных грузов на восток страны.

Как известно, на конференции в Ялте было принято решение о вступлении СССР после разгрома Германии в войну с Японией. Резко возрастало значение железных дорог в Сибири. На ВСЖД стали направляться новые силы и средства. Сюда прибыли 3 военно-эксплуатационных отделения 3-го железнодорожно-эксплуатационного полка, 5 паровозных колонн особого резерва НКПС. На стройке вновь стали действовать головные ремонтно-восстановительные поезда. На ВСЖД с запада возвращались специальные формирования железнодорожников, которые до этого здесь размещались. Они насчитывали 14 тыс. человек. В апреле 1945 г. сюда прибыло Управление военно-восстановительных работ (УВВР-1) для строительства новой линии Иркутск – Слюдянка. Возрастает численный состав строителей. На стройку прибывают демобилизованные воины. В организованном порядке перемещаются специализированные кадры из Ленинграда, где они восстанавливали железную дорогу в условиях блокады, а также рабочие из Приморья.

После окончания войны с Японией на 12-ю стройку стали направлять японских военнопленных. Например, в селе Олха Шелеховского района было

расположено 18-е лагерное отделение (начальник – капитан Семичук) лагеря № 32 (Иркутсклаг). Здесь располагалось несколько десятков человек пленных. Жили японцы в деревянных бараках и деревенских избах. Военнопленные были заняты на земляных работах – возводили насыпь будущей железной дороги, валили лес. Жители села Олха хорошо помнят японцев, отзывались о них с сочувствием. К. И. Малых, работавший в те годы шофером, рассказывал, как трудно японцам было пилить сибирские лиственницы. Они делали это непременно сидя, что было странным для сибиряков. Жили японцы в селе Олха сравнительно свободно – ходили по окрестностям, собирали весной черемшу, съедобные корни, ловили змей, настроение у них было невеселым – плен есть плен.

На Олхинском кладбище сохранились две могилы японцев. Здесь похоронены ефрейтор Сато Мицугу, 1912 г. рождения, умерший в Олхе в 1946 г., уроженец поселка Когота (район Тоутагун, префектура Мияги) и младший сержант Сатони Цунэо 1927 г. рождения, умерший 8 мая 1946 г. Бывший военнопленный этого отделения Отофуд Томоо рассказывал: «Я впервые после 1945 г. приехал в Олху, где мы находились в лагере № 18. Всем нам было по 17–18 лет – молодым курсантам военной школы из префектуры Хотэн, что в Южной Маньчжурии. Среди нас были и младший сержант Сатони и ефрейтор Сато. К большому несчастью, они заболели и умерли здесь, в Олхе. У нас был военный врач, но совсем не было лекарств». К сожалению, репатриация японских военнопленных затянулась на годы. Некоторые из них остались лежать в российской земле, разделив печальную участь с первыми молодыми строителями железной дороги № 12 [14, с. 98–99].

1945 год стал началом нового этапа строительства № 12. Как мы отмечали выше, существенно возрастает внимание к строительству железной дороги Иркутск – Слюдянка. 25 апреля 1945 г. здесь состоялось открытое собрание коммунистов, руководителей строительства, беспартийных специалистов. С программной речью выступил начальник строительства генерал-майор технической службы Ф. Н. Доронин. Он поставил перед строителями новые задачи по активизации строительных работ. При этом новый руководитель явно не по делу сказал, что люди за эти 5 военных лет якобы засиделись на стройке. Следует исправить положение. Необходимо строить дорогу не подрядным, а хозяйственным способом, совершенствовать взрывные работы (двухярусные), наращивать механизацию строительства. Высокий военный начальник, наконец, обратил особое внимание на жилищно-бытовые условия рабочих и рекомендовал управлению стройки лучше заботиться о рабочих кадрах. Собрание приняло боевую задачу – пустить сквозное рабочее движение по железнодорожной линии № 12 в декабре 1946 г.

Четвертый 5-летний план развития народного хозяйства на 1946–1950 гг. (все планы в то время именовали сталинскими) предусматривал полное восстановление экономики и транспорта. За годы войны руководство страны приобрело опыт решения сложнейших хозяйственных задач в предельно сжатые сроки при ограниченных резервах. При этом широко практиковались командно-административные и даже репрессивные меры в отношении всех категорий населения. Это сохранялось и в первые послевоенные годы, включая железнодо-

рожный транспорт. Здесь всегда присутствовала полувоенная организация труда и службы движения.

С 1945 г. 12-я стройка стала насыщаться отечественной и зарубежной техникой, механизмами, полученными еще по ленд-лизу. Сюда также прибывала и уже изрядно изношенная техника с другихстроек, что создавало дополнительные трудности с ее эксплуатацией и ремонтом. К 1947 г. на строительстве дороги насчитывалось 9 экскаваторов, 218 автомобилей, в том числе 144 мощных американских студебекера. 19 из них были приспособлены на железнодорожный ход (действовали как автодрезины). На стройке работали 10 тракторов, 12 электростанций, камнедробилка, бетономешалки, подъемные краны. По оценке главного механика, к 1949 г. 12-я стройка была основательно насыщена механизмами и большинство работ можно было полностью механизировать, но, как обычно, возникали трудности с эффективной эксплуатацией техники, ее ремонтом [12, л. 45–46]. К тому же возрастал объем строительных работ, шла подготовка к строительству второго пути, рельсы укладывались по канадскому типу. Наиболее интенсивно в 1946–1947 гг. на стройке использовалась импортная техника, особенно на вывозке леса. Поэтому она быстро изнашивалась, приходила в негодность, ремонту не подлежала, так как к ней не было запасных частей. Приходилось часть техники разукрупнять на запасные части, срочно наращивать мощность ремонтной базы, но эффективность технической оснащённости снижалась. На стройке не хватало стандартного металла, точных станков, технической документации, чертежников. Открытая при стройке специальная школа ФЗО еще не удовлетворяла кадровой потребности усложняемого строительства. Приходилось довольствоваться краткосрочными курсами по подготовке кадров на скорую руку, что сказывалось на качестве обслуживания техники и строительных работ в целом. Особенно досаждали частые поломки механизмов, прошедших еще фронтовые условия эксплуатации. Все это предопределяло слабую техническую дисциплину в работе с техникой и механизмами. Отсюда возрастал брак в строительстве, перерасход средств по зарплате, рост несчастных случаев на производстве, высокий травматизм, срыв графика сдачи дороги в эксплуатацию. Не помогали даже командные методы управления и жесткие приказы Главка, требовавшие механизировать 80 % всех трудоемких работ и 50 % строительных и монтажных процессов. Чтобы реализовать эти требования, приказов было мало, требовалось существенно обновить средства механизации, насытить стройку новой техникой, улучшить ремонтно-проектную службу, списать ненужные и отслужившие свой срок механизмы. Но послевоенная экономика страны только-только восстанавливалась и не могла еще быстро решить проблемы конверсии производства. В рабочей среде и среди технической интеллигенции часто звучало слово «дефицит» – на авторезину, ГСМ, шланги, приводные ремни, феррадо, коленчатые валы. Не хватало спецодежды, крепкой обуви, даже рукавиц-верхонок.

Несмотря на производственные трудности, рабочие и технический персонал старались трудиться на совесть. Вновь востребованы были рабочие-рационализаторы, свои изобретатели. Они приспособили автомобиль студебекера к перевозке грунта по железной дороге. Похвалы у руководства стройки

удостоился кузнец Петров, усовершенствовавший изоляторные штыри. Рабочие из подручного материала соорудили свой вулканизационный аппарат. Местные токари-умельцы быстро научились растачивать коленчатые валы, головки цилиндров. Но пыл рационализаторов быстро угасал, потому что техническая служба не спешила поощрять своих умельцев денежными премиями. В то же время за выполнение плана 1946 г. стройке № 12 было вручено Красное знамя, а ее руководители награждены правительственными наградами. Директор стройки Б. И. Недбай получил орден Трудового Красного Знамени, главный инженер Н. И. Пугин и участник строительства Попов – орден Знак Почета. Интересно, что Б. И. Недбай, окончив в 1934 г. Московский институт инженеров железнодорожного транспорта, в годы Великой Отечественной войны связал свою судьбу со строительством железнодорожной магистрали Иркутск – Слюдянка. Это было, пожалуй, первое правительственное награждение на 12-й стройке за все военные и первые послевоенные годы [11, л. 7].

Несмотря на подвижнический труд рабочих и специалистов, стройка несла убытки и не выполняла плановых заданий. Однако прибывшая на стройку правительственная комиссия не нашла особых недостатков в отчетности управления. Комиссия констатировала, что с начала строительства прошло 8 лет с перерывами на консервацию. За этот срок стройка накопила 4 млн руб. убытков, но сюда не вошла ее экономия 9 млн руб. Такой «подсчет» комиссии позволил 12-й стройке выйти в передовики. Она занимала 2-е место по Главку.

Железнодорожная стройка № 12 Иркутск – Слюдянка протяженностью чуть более 130 км сооружалась 17 лет (1939–1956 гг.). В этот процесс мы включаем ее электрификацию, перевод на электрическую тягу. Строительство этого важнейшего стратегического сооружения можно разделить на два периода: военный и послевоенный. Особенно тяжелым стал военный период строительства (1941–1945 гг.). Страна испытывала огромные трудности в трудовых и материальных ресурсах и вынуждена была прибегать к административным и даже репрессивным мерам, системе принуждения. В ходе ее применения пострадали десятки, быть может сотни людей, судьбы которых еще предстоит выяснить.

Строительство дороги велось в труднейших военных и послевоенных условиях. Люди испытывали немалые трудности и лишения. Их труд зачастую был почти бесплатным. Все это приводило к раннему износу человеческого организма, болезням и смертности строителей. Современное поколение пользуется тем, что создали их отцы и деды, передвигаются по железной дороге от Иркутска до Слюдянки, Байкала. Они наблюдают за красотами тайги Прибайкалья, не зная плату строителей этой стройки. Наш долг – изучать и рассказывать историю Прибайкалья молодежи, не обходя героических и трагических страниц ее освоения.

Список литературы

1. *Асеева А. С.* Из истории строительства железнодорожного участка Иркутск – Слюдянка в 1941–1945 гг. // Формирование личности специалиста в вузе : материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых. – Иркутск, 2014. – Ч. 2.

2. Государственный архив новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО). Ф. 127. Оп. 1. Д. 641.
3. ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 657.
4. ГАНИИО. Ф. 127. Оп. 1. Д. 712.
5. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 13. Л. 61.
6. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 14а. Л. 46, 47.
7. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 15. Л. 2.
8. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 16.
9. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 20.
10. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 21.
11. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 23.
12. ГАНИИО. Ф. 408. Оп. 1. Д. 25.
13. *Данилов В. Н.* Советское государство в Великой Отечественной войне: феномен чрезвычайных органов власти 1941–1945 гг. / В. Н. Данилов. – Саратов : СГУ, 2002.
14. *Кузнецов С. И.* Японцы в сибирском плену (1945–1956) / С. И. Кузнецов. – Иркутск, 1997.
15. Новейшая история России. 1914–2002 : учеб. пособие. – М., 2004.

Railway Construction № 12 from Irkutsk to Slyudyanka during World War II

Yu. A. Petrushin

Irkutsk State University, Irkutsk

Abstract. The article considers the process of railway construction № 12 from Irkutsk to Slyudyanka during the Great Patriotic War. The author emphasizes the builders' living conditions during the war. The construction works were carried out in two stages. The first stage works were characterized by mobilization activities, later the construction was stopped. At the second stage (from 1944) war engineers and construction machinery were sent there. The author focuses on the brave feat of the builders, carried out construction works during the war.

Keywords: railway construction, equipment, daily living, builders food, living conditions, mobilization policy.

Петрушин Юрий Александрович

*доктор исторических наук, профессор,
заведующий, кафедра современной
отечественной истории*

*Иркутский государственный университет
664082, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1
тел.: 8(3952)24-05-22
e-mail: newrussia@hist.isu.ru*

Petrushin Yuriy Aleksandrovich

*Doctor of Sciences (History), Professor,
Head of the Department of Contemporary
Russian History,*

*Irkutsk State University
1, K. Marx st., Irkutsk, 664082
tel.: 8(3952)24-05-22
e-mail: newrussia@hist.isu.ru*