

1479

54

Одмуртский обком ВКП(б)  
общий отдел

|           |      |
|-----------|------|
| Справка № | 68   |
| Фонд №    | 16   |
| Дело №    | 1479 |
| Опись №   | 16   |
| Основ. №  | 16   |

Стемограмма совещания  
в обкоме ВКП(б)  
по вопросу переименовки  
колотня железной дороги  
Ужеск - Ува.

НАЧАТО 20 мая 1933 года  
ОКОНЧЕНО 19 года

На 6 листах  
хранить ПОСТОЯННО

|           |          |
|-----------|----------|
| Справка № | 1        |
| Дело №    | 337 1479 |
| Фонд №    | 16 16    |
| Опись №   | 20       |

Фонд № 16

Опись № 1

Дело № 1479

### Лист использования

| Дата      | Тема<br>работы                                 | Характер и содержание<br>описи | Лист<br>№ | Фамилия<br>исследователя<br>(разборчиво) | Какой<br>организацией<br>направлен |
|-----------|--|--------------------------------|-----------|--|------------------------------------|
| 27.11.84. | дело об. ир<br>по разв. краев. и<br>в рек. и-е | просмотрено                    |           | Айдович                                  | МГУ                                |

СТЕНОГРАММА

*Доклад от 24.8.1933*

Советания о вопросу о перешивке жел.дор. Ижевск-Ува.  
от 20-го жижелых мая 1933 г.

ПРЕСУТСТВУЮТ: т. т. Аюлия, Зоронин, Иванов, Мотыцкий,  
Аско-Сибирский-Ижевск, Мудринин, Зярунов-Транспорт.,  
Овечкин, Степанов, Сильвестров, Тарочкин, Рыбаков,  
Беневсон-НПП, Высоцкий, Епифанов, Максимов, Захватаев,  
Родичев, Герасимов, Шалюнов.

ВЕНТВОСН. - НПП. Мы в течении пребывания здесь деталь-  
но ознакомлись со всеми деталями транспортного хозяйст-  
ва завода. Завод намечает в основном провести только  
одно мероприятие, улучшение работ магистрального тран-  
спорта. Это мероприятие проводится по перешивке Увинской  
линии на широкую колею от Ижевска до Увы. В основном  
эта реконструкция сводится к следующему:

1/ существующий транспорт не может справиться с на-  
растающим перевозкам;

2/ такому заводу как Ижевский необходим разворот  
пропускной и провозной способности;

3/ единственный целесообразный вариант - перешивка.  
Мы просмотрели вопрос со всех сторон и просмотрели каким  
мероприятием можно освободить нарастающий грузооборот.

По нашим данным грузооборот 1933 г. выражается в 800 т.  
тонн, он построен на плане легистроек, которые были в  
первом квартале выполнены на 72%, таким образом можно  
считать, что грузооборот по Увинской жел.дор. по пред-  
явленным грузам будет меньше, чем запроектировано по  
планам. Правда сейчас намечается прорыв по лесозаготовкам  
который сейчас составляет 44%, это падает не за счет  
того массива, который осуществляют в текущем году.

На 1934 г. плана лесозаготовок нет пока, но поскольку  
мы знаем план, темпы гораздо больше и мы на этом основа-  
нии проработали собственный вариант лесозаготовок, кото-  
рый согласован с центральной комиссией работающей у нас  
тоже начальником Лесосектора и получилось, что грузооборот

по Увинской жел.дор. установлен до 900 тыс. тонн с 35 г.  
 в последующие годы грузооборот делается стабильным в связи  
 с реконструкцией заводов потребность в топливе делается  
 слабее. Грузооборот обеспечивается потребностью лесозаго-  
 товок в 3-м квартале древесины в 1 млн. учдл. потребность са-  
 мом области и включили 400 тыс. тонн, учитывая прочие  
 грузы увеличили грузооборот по линии Увинской на 70 тыс.  
 тонн, если план заготовок построить таким образом, как мы  
 понимаем, и поскольку он находится в неразрывной связи с  
 лесозаготовками мы просмотрели квартальный лесной план,  
 в распоряжении Ижевского завода имеется 457 тыс. кубомет-  
 ров древесины в леспромохозов, кроме того в связи с наме-  
 чающейся постройкой Ижевск-Балезино имеется тяготение  
 отсюда к Балезино, если бы оказалось возможным освоение  
 леспромохозов по линии Кельмеца, и вот здесь у нас с за-  
 водом имеются расхождения в грузообороте, они очень близки  
 в деле распределения по районам тяготения и потребности  
 завода. Мы эти данные берем согласованные с Ружем и мы  
 обеспечиваем 2.200 тыс. кубометров на основе этого  
 строим грузооборот, если принять план лесозаготовок, ко-  
 торые построены исходя из использования существующего  
 массива в течении 20 лет и равномерное распределение то  
 в этом случае грузооборот Увинской жел.дор. Ува-Лыжур  
 выразился в дальнейшем после 34 г. в 1.530 тыс. этот гру-  
 зооборот по Увинской дороге должен был падать потому  
 что вводятся новые массивы.

Все дальнейшие расхождения с заводом, которые  
 имеются по вопросу о транспортном строительстве и на этой  
 основе. Тот план который представлен Ижевским заводом в  
 1.500 тыс. тонн, а в нашем 1.200 тыс. тонн леса насчитаем  
 до 2-мил. плотной древесины кубометров можно снять с Увин-  
 ской и Лыжуринской в том случае если использовать этот  
 лес.

Мы лично считаем, что нет никаких оснований к тому, чтобы строить такой план лесозаготовок в районе Увы и второе нет оснований при наличии этого массива в ближайшие пять лет идти на Ельмез. Работа в ельмезском районе означает постройку жел.дор. на 83 километра, вложение крупных средств в мелиорацию, а средств потребуется около 20-300 млн. Поскольку такой необходимости нет в течении 5-6 лет, и поскольку требуется вложение крупных средств вряд ли может быть полезно. Мы считаем, в Извский район в ближайшие годы идти не следует и все траты по грузооборотам мы не можем принять.

ВОПРОС: Идти на Ельмез нет необходимости с одной стороны и нет целесообразности <sup>учитывать</sup> ~~учитывать~~ лес около Увы.

ОТВЕТ: Ельмезский массив. В настоящее время в распоряжении Ижевского завода имеется лесного массива 47 млн кубометров во всех леспромхозах в перспективе и в составе Ижевска, с постройкой жел.дор. Ижевск-Балезино вводится некоторое количество дополнительных лесов, о которых мы говорить еще не можем, здесь так как здесь еще спорный вопрос. Нам дан план мы считаем, что если пойдём на Пермскую дорогу там дерев. лес не называем от шех 47 тыс. при годовой потребности в 2.400, а это составит 20 т. и эксплуатация не затрудняется по жел.дор. Идет вглубь, что же делать, если здесь лесов нет надо идти вглубь, жел.дор. пойдёт Балезино на лесной массив, который даст возможность Ижевскому заводу в пределах своих отведенных леспромхозах заготовить в пределах ближайших 5 лет и вдобавок нет никакой необходимости идти дальше.

Вопросы транспортного порядка. Когда можно освоить тот грузооборот. Мы считаем, что без реконструкции транспорта здесь и улучшения эксплуатационных работ этот грузооборот освоить нельзя. Мы считаем оставить существующий



Станция Люкшудья получить несколько иную роль - мы предлагаем развить это. Вы там имеете водоснабжение перегонное по самым тяжелым упорам Увинской линии, Вы имеете слабую пропускную способность. Мы предлагаем маленькую реконструкцию станции М..... и Н..... - это развить пути. Где мы можем это сделать легко, где мы предлагаем пересоставить в М..... состав, т.е. вместо того, чтобы тащить один паровоз, мы предлагаем тащить 2 состава, мы принимаем то, что подсказывает практика.

Мы предлагаем: в виду того, что большая дефференциация узкой колеи метрового паровоза, которые не будут строиться до 36 г. пока не будет завод работать, мы предлагаем пойти на совмещение ~~кххх~~ состава метрового вагона, который тащит узкий паровоз получается на 25 сантиментов сжатие давления в паровозе. Это мероприятие может дать эффект в смысле сокращения в потребности паровоза, мы это мероприятие выдвигаем с ограничением, мы предлагаем ~~кххххххх~~ поезд в 500 тонн, т.е. мы предлагаем два поезда, у нас сейчас поезд в 200 тонн мы увеличиваем на участке Уви, и предлагаем второй состав поезда соединить и тащить. Наше предложение обосновано на подсчетах, если поинтересуетесь подсчетами мы представим.

Средний рельс метровых ~~кххххххххххх~~ вагонов определяется в 60 километров, сокращая на 18-20 километров мы будем иметь рельс в 40 километров. Эти мероприятия дают повышение работ паровозного парка и метровой колеи около 30%, если наметить по паровозу <sup>тыс.</sup> 600 тонн, в дальнейшем можно вести 900 тыс. тонн. Мы предлагаем на внутри заводского транспорта метровую колею разобрать, никакой необходимости в метровой колеи нет. Существование 3 колеи мешают на обороты транспорта и паровозы метровые и паровозы широкой колеи, остается только колея к Ижтецу и Газогенератору, это улучшит

несколько оборот метровой колеи. Как быть с обслуживанием паровоза метровой колеи. Мы в график включаем движение второго состава. Что касается текущего ремонта то на Любу встроить мастерскую легкого типа, которая будет стоить 1 тыс. рублей, оборудовать несколько станков для ремонта, это будет легкое паровозное депо, при этих условиях мы приходим к таким результатам. Крупные мероприятия реконструкции известны, мы предлагаем ввести электросвязь на диспетчерскую команду. Оборудование на электросвязь это маленький элемент эта работа по реконструкции была в плане работ перешивки, мечена и должна быть осуществлена, без нее обойтись нельзя. Вот крупные мероприятия.

Нас спросили здесь каково-состояние парка. Мы про тщательное обследование паровозов, посмотрели книгу ремонта все просмотрели и пришли к выводу, что паровозы в своих ответственных частях удовлетворительны, и если паровозы находятся в неудовлетворительном состоянии, то благодаря тому, чтобы не предпринимали всех мероприятий в смысле добровольного и полнения ремонта мелких не ответственных деталей. Так что точки зрения использования этого паровозного парка в достаточной степени - особых затруднений не имеется, вагоны страдают слабостью осей. Слабость обуславливается тем, что за по шибке, по недосмотру изготовляя оси дал не ту сталь которая нужна была. Эта ошибка усмотрена и до наступления зимних розов должна быть исправлена.

Мы считаем необходимым обратить внимание на состояние тормозного хозяйства в вагонном парке. Сейчас необходимого количества тормозов на вагонетках не имеется, мы предлагаем изготовить 10 комплектов тормозов которые необходимы для срабатывания нормального тормоза вагонов в составе особенно на участке Любу-Ижевск где будет дана скорость как паровоз метровой колеи.

93  
7.-

Вопросы эксплуатационного порядка и лесоснабжения лесных хозяйств 33-34 года.

Существующее положение с эксплуатационной работой - признать удовлетворительным невозможно. В большинстве случаев это зависит от лесозаготовки и лесных вывозок. Мы в былые годы об"ездили Увинскую линию и произвели просмотр в лесосеках заготовленные дрова, на больших станциях грузить нечего, уже давно погрузка <sup>маршрутом</sup> не производится. Мы хотим ввести ряд жестких правил на станциях где менее 300 кубометров древесины не подавать подвижного состава и включить повышение дров в перевозки вне маршрутных перевозок. Надо бить хозрасчетом: На маршрут мы должны обратить внимание, что к концу сезона вывозка дров, а в настоящее время мы имеем подвоз временный в небольшом количестве, на Увинской ветке этого нет. Надо прекратить почти сплошную вывозку сырьевого леса. Нам лесовики сказали, что по состоянию лесозаготовок не возможно в ближайшее время сократить вывозку леса, мы приняли весь лес. Такое положение не терпимо мы думаем, что может быть в 1934 г. - можно довести до 25-30% вывоз сырьевого леса. Эти мероприятия ближайшего времени. Они приводят к следующему: все затраты, которые мы предлагаем по всем мероприятиям положены в 1.500 тыс. руб. перешивка стоимостью в 3.650 т. рублей, вместе с приобретением подвижного состава, если не будем считать подвижного состава, мы считаем, что здесь 4.500 т. руб. мы имеем экономии. Мы бы не остановились из-за 4.500 т. рублей, если эта перешивка обеспечит увеличение завода. Раз они могут об-служить на 30% всех лесозаготовок мы опасаемся, что затратив эти деньги и будем иметь 2 поезда широкой колеи, мы считаем, невозможным подписать санкцию на перешивку, чтобы в дальнейшем шли затраты.

Как обстоит дело с точки зрения текущего момента. И хочу сопоставить нажим обеспечения в текущем моменте. Ижевский завод в течении 33 г. ничего не даст, никаких реконструкцию по перешивке колли в 33 г. выполнить нельзя. У них за первое полугодие ассигнования определяются в 900 т. рублей и вся тяжесть должна упасть на второе полугодие. Им надо дополнительно 3.500 тонн рельс, им нужно приобрести подвижной состав, паровозы есть, вагоны нужно приобрести, говорят, как будто-бы вопрос разрешен, но заказа никуда на подвижной состав не давали. По существу в 33 г. они своего плана и никакой помощи в 33 г. не оказывают в своем..... и они могут окончить работы по перешивке во втором полугодии 34 г.. Они произвели колоссальный перерасход по строительству были случаи, когда платили около 20 руб. за кубометр земляных работ, если они будут форсировать земляные работы и не исполняют сезон будут также крупные расходы. Я не нахожу возможности чтобы в 34 году открыть, в текущем 33 г. ничего не дают, а дадут в фонде 34 г. или в 35 г. - Тот месяц строительных работ, который был уловлен ими, мы считаем, что гнаться было абсолютно неправильно и ..... об"етками этой работы были земляные работы, которые надо было начинать с смягчения профилей, а они начали с навозки платины, и никак какого эффекта не дают., произвели 80 тыс. кубометров работ 2 явление на участке под №2 где мы имеем стержневые работы выполненными, а здесь работы не выполнены. В дальнейшем мы обращаем внимание на смягчение профилей это первая задача в отношении земляных работ, которые надо освоить.

Как мы предполагаем использовать перспективы. Перспективы в плане второй пятилетки согласованы материалов намечены. Как мы считаем необходимым выйти в СНК от имени Наркомтяжпрома, поскольку мы устраиваем широкую колею до Дикшудьи и в 1934 г. мы думаем делать продвижение донии до Пдс

тухова еще на 50 километров снять Угвинскую линию и полностью обеспечим проездную способность этого участка с добавлением крупных не освоенных мест. В 35 г. мы хотим закончить железную дорогу выходя на Валезино и довести работы на протяжении 40 километров. Такой вариант с точки зрения завода по моему совершенно ясен, он исчерпывает всякую опасность в срыве лесоснабжения завода и топливом. Скажите, что имеющийся тупик жел. дороги Ува на широкой колеи или или построение линии на Валезино, имеющей большое эксплуатационное и мобилизационное значение соединяясь с Пермью, что важнее, по моему ясно важно построение этой железной дороги. Если мы ускорим эту постройку, то будет улучшение в смысле топливного снабжения. Товарищи говорят давайте перешивать и строить на Валезино, мы не сомневаемся, что было бы очень хорошо, если бы можно строить то и другое, если перешивка на Уве не оправдывается никакими подсчетами, но для всех ясно, что для таких условий в СССР не существует специального лесовоза жел. дор. в 75 километров широкой колеи. Т.е. железную дорогу которую мы строим в Сибири, - Томске в течении 3 лет и которая в настоящее время выполнена за исключением укладки рельс - правительство поставило на консервацию, эта жел. дор. решает снабжение Сибири и Ср. Азии и решает проблему Турксиба, она решает использование Турксиба и правительство вынуждено было остановиться на консервации этой дороги., а это привел потому, что наш упор на перешивку сейчас каждый тонн рельса очень дорог. Каковы перспективы Увинской жел. дор. после перешивки на протяжении Ижевск Валезино. На Увинской жел. дор. будут подвешены пути, лесовоз нам говорят крупный. Мы возражаем по согласованию с нач. Ружа на станции будет организована древопильная механическая и дрова из леса будут грузиться и подсчет такой системы дает экономию, такую, которая покрывает

56  
 покрывает расходы по перегрузке, но перегрузка вызывается не тем, что нужна Увинская жел.дор., а потому, что необходимо иметь запас не менее 500 т. кубометров, т. е. запасных складов придется постепенно овладевать, и нет лучше организовать такие склады получающие метровый, колеи и ~~еще~~ оно соответствует тем перевозкам которые намечены.

У нас есть большое место Нельмеские массивы. Мы для разрыва намечаем еще целый ряд мероприятий в частности по паровозам намечаем передать 2 паровоза 914 или 1906 обеспечив их ремонт на заводе НКПС, рельсы же которые необходимы для укладки 3 ниток, мы предлагаем их отпуск в 3-м квартале, это приведет к тому, чтобы построить линию через 3 месяца.

Последний вопрос о Нельмезе. Дело в том, что с точки зрения текущего момента правление дает лучше. Оно говорит мы идем, чтобы ~~везде~~ всю массу увязать здесь. Тогда скажите почему сейчас перешиваете колею, если в дальнейшем придется идти на Нельмез, почему целесообразно будет идти широкой колею, может быть целесообразнее идти узко-колею.

350 километров ~~хуже~~ Где сказано, что должны строить широкую колею, и если Вы пойдете по перешивке колеи на Нельмез, поскольку так будет, то сейчас не нужно не зачем ставить вопрос о перешивке, для нашей комиссии спокойнее было согласиться с вариантом треста, нет расчетов и цифр, которые мы приезжая к себе в НКПС могли бы представить, и сказать, что отсюда вытекает перешивка - этих данных нет.

ВЫСОКО-ОСТРОВСКИЙ

Я хочу несколько остановиться в отношении стоимости реконструкции и перестройке участка Ижевск-Ува. Все материалы, которые для Рудтрест должен знать, полностью не знает. Сегодня ~~ж~~ <sup>мой</sup> доклад был чрезвычайно короткий и те данные расчеты, которые мы имели целью охватить перестройкой я не имел освоить целиком и полностью. Стоимость, заявляет тов. ВЕНЕНСОН - будет стоить 1.500 тыс. руб., снабжение 200 т. рублей, по нашему проекту связано минимум 56 т. руб. Нам стоят земляные работы главной плотины в количестве 12 тыс. кубометров считая по Зр.27 коп. куб. мет. общая стоимость 574 тыс. рублей, искусственное вооружение на общую сумму 99 тыс., верхняя стройка пункта в 27 тыс. рублей, что составляет 1.800 тыс. руб., плюс 400 т. руб. землепочвенный уклон, на протяжении 5-ти километров по нормам НКДП, там выходит больше не считая, установка - на 2.200 т. р., плюс ..... Ижевск Ува составляет 900 т. руб. итого мы имеем 3.200 т. р., которые нужно вложить в этом году. При проекте тов. Вененсона протяжение ветки должно быть Валезино специально 12 километров стоимостью в 75 тыс. руб. кубометр, итого мы имеем 400 тыс. руб. в реконструкции без перешивки. Это цифра, которую предлагает тов. Вененсон, так что мы достигнем мил. грузооборота - примерно 900 тыс. тонн Мы не можем ошибиться в цифрах тем более что цифры являлись специальными. У нас было принято для 2.800 тыс. для завода плюс 2 т. плата, учесть весь грузооборот, который мы исчисляем 10% от общего грузооборота топлива, затем предложено было учесть также крупные лесопромышленности в область. Здесь тов. Вененсон вкралась маленькая ошибка в цифровых данных, область значиться 4,24 тонн, здесь ошибка, затем прочее

в исчислении 393 т. р. если перевести вес грузооборот  
 получается следующая цифра в сторону Ижевск - Ува, Уггин-  
 ская жел.дор. 1.092 <sup>тыс.</sup> тонн в 34 г. не перевести только не-  
 пользуем 2.066 тонн, и дальше идет стабилизация доходов  
 до 2.189 т., разница в 100 тыс. тонн, по мероприятиям тов.  
 Бененсона реконструкцию мы имеем в нынешнем году в 900 тыс.  
 тонн, а куда пропали 1 м. тонн, тот материал, который долже  
 тов. П. ...., который утвердил, просмотрел проверил все  
 детально для направления в НКВД - там можно найти подрывной  
 материал, меня выражает тов. Семенов, который присутствовал  
 у нас имеет все данные получения цифр различно. Наша беседа  
 об этом говорит если мы возьмем Валезино-Ижевск предпринимает  
 такой грузооборот он составит 1500 т., ~~хххххххх~~. Нам Ружтрест  
~~дххххххххххх~~говорить запретил о Кельмезе, когда я приехал в  
 Москву, мне удалось убедиться, что без Кельмеза нам не обой-  
 тись, мы без него не можем жить, какие-бы меры не принимали  
 мы с этим грузооборотом не справимся, мы не сумеем вывезти и  
 завод в 1934 г. встанет, поэтому я просил-бы о том, чтобы ко-  
 миссия познакомилась несколько ближе с нашими материалами,  
 со всеми расчетами, у нас были все профессора, инженеры,  
 и не может быть чтобы профессор с практикой 30-лет мог бы оши-  
 биться в цифрах. Я сам ночами работал в Москве, а комиссия  
 в течении 3-дневий совершенно нас не дала 900 т. тонн в 34 г.  
 Ружтрест принял подает о постройке в области к концу второй  
 пятилетки



АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

### ЗАВЕРИТЕЛЬНАЯ НАДПИСЬ

В деле № \_\_\_\_\_ описи № 13 фонда № 16  
подшито и пронумеровано 6 ( \_\_\_\_\_  
шесть ) листов.

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

” “ 5 августа 1974 г.

Мисюф (Подпись)

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

Центр документации  
новейшей истории УР  
П. И. ...  
12 11 1994  
Должность: Подпись

Центр документации новейшей истории УР  
11.11.2008  
Проверено  
9/

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ