

«МЫ ЗА ЦЕНОЙ НЕ ПОСТОИМ...»

ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО

Документы и материалы



Нылга

ИЖЕВСК



«...Ах, думалось, этой ли силе
Уступит земля свою власть!
Ее мы слезами мочили,
Чтоб легче лопатой бралась.
Напружившись каждою жилкой,
В двуколки мы клали ее;
Как раненную, на посылках
Наверх поднимали ее.
Но время сбивало нас тесно,
Скрепляло в невиданный ком;
И каждый для ветки железной
Был малым ее корешком...»

Олег Поскребышев

Документы и материалы

Комитет по делам архивов при Правительстве Удмуртской Республики
Центральный государственный архив Удмуртской Республики
Центр документации новейшей истории Удмуртской Республики

«МЫ ЗА ЦЕНОЙ НЕ ПОСТОИМ...»

ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО

Документы и материалы



Ижевск «Удмуртия» 2005

УДК 625.1/.5(470.51)
ББК 39.2(2Рос.Удм)
М94

Редакционная коллегия:

А. П. Горяинов — руководитель Администрации Президента и Правительства Удмуртской Республики (председатель редакционной коллегии),
Н. К. Коробейникова — председатель Комитета по делам архивов при Правительстве Удмуртской Республики (заместитель председателя редакционной коллегии),
Н. В. Василечко — директор Центра документации новейшей истории Удмуртской Республики, **Н. Г. Пушкарева** — директор Центрального государственного архива Удмуртской Республики, **А. Н. Рябков** — начальник Ижевского отделения Горьковской железной дороги — филиала ОАО «Российские железные дороги»

Составители:

А. Б. Дерюшев (отв. составитель), **Н. А. Красильникова**,
М. А. Микрюкова, кандидат исторических наук **С. В. Чучалов**

Научный редактор:

кандидат исторических наук **Т. Н. Ефремова**

Рецензенты:

доктор исторических наук **А. А. Тронин**,
кандидаты исторических наук **Н. В. Белошапка**, **О. И. Васильева**

Сборник документов и материалов рекомендован к изданию научным советом Комитета по делам архивов при Правительстве УР 30 сентября 2004 г.

«Мы за ценой не постоим...». Из истории строительства железной М94 дороги Ижевск—Балезино: Документы и материалы. — Ижевск: Удмуртия, 2005. — 304 с.: ил.

ISBN 5-7659-0274-X

Первое в отечественной историографии документальное издание по истории строительства железной дороги Ижевск—Балезино (1911—1952 гг.) — от стадии обсуждения планов и проектов до завершения работ второй очереди. Особое внимание уделено периоду Великой Отечественной войны.

Подавляющее большинство документов (в т. ч. ранее засекреченных) впервые вводятся в научный оборот. Официальные документы дополняют воспоминания строителей дороги — жителей Удмуртии, материалы периодической печати, иллюстрации.

Сборник адресован широкому кругу читателей.

УДК 625.1/.5(470.51)
ББК 39.2(2Рос.Удм)

ISBN 5-7659-0274-X

© Комитет по делам архивов
при Правительстве УР, 2005
© Издательство «Удмуртия», 2005

ПРЕДИСЛОВИЕ

К истории такого сложного и героического периода в жизни нашей страны, каким была Великая Отечественная война, мы будем возвращаться постоянно. Еще долгие годы не только историков, но и рядовых граждан страны будет интересовать ответ на вопрос: как, в результате каких усилий удалось отстоять свободу и независимость нашего государства, победить фашизм, который угрожал Европе и всему миру. Чем дальше уходят от нас эти события, тем глубже мы осознаем, насколько трудным был путь к Победе, какой значительный вклад внесли в приближение победного майского дня 1945 года и фронт, и тыл. Жизнь и судьба каждого человека, положенные на алтарь Победы, бесценны. Сегодня, в связи с приближением 60-летия Победы, обнаруживаются все новые и новые факты, открываются архивные дела с грифом «совершенно секретно», у нас появляется возможность непредвзятым взглядом посмотреть на события столь далеких лет и по достоинству оценить народный подвиг во имя Победы.

Одним из фрагментов этого общего подвига стало строительство рокадной железной дороги Балезино—Астрахань. Частью этой линии был участок Ижевск—Балезино протяженностью 146 км. Она имела важное стратегическое значение, поскольку должна была связать Урал, Сибирь и Север страны. Это стало жизненно необходимым в годы Великой Отечественной войны, поэтому в самый трудный военный период на строительство этого важного объекта были мобилизованы колхозники 29 районов Удмуртии, которые выполнили более 3 млн кубометров земляных работ, произвели вырубку леса на трассе протяженностью 95 км и обеспечили внутритранспортные перевозки материалов. Выполненный объем работ в условиях военного времени являлся результатом самоотверженного труда коллектива строителей и большой организационной работы, проведенной Удмуртским обкомом ВКП(б) и Совнаркомом УАССР.

Советское прошлое не исчезло из сознания россиян, сегодня оно демифологизировалось и приобрело более реалистичный характер. В научных публикациях и дискуссиях последних лет исследователи все чаще обращаются к проблеме социальной истории. Материалы, публикуемые в данном сборнике, позволят читателю оценить сложности и трудности, переживаемые участниками строительства дороги.

Разумеется, это издание отражает далеко не все стороны возведения дороги. Акцент сделан на трех основных проблемах: показать значение пути Ижевск—Балезино в экономике страны и нашей республики в частности; осветить историю строительства дороги от стадии проектно-изыскательских работ до введения в эксплуатацию железнодорожного пути и прилегающей инфраструктуры; отразить трудовой подвиг колхозников, строителей, рабочих, инженерно-техничес-

ких работников, партийно-советского актива по сооружению дороги. Это поможет читателю достаточно четко представить себе проблемы строительства, жизнь, быт, условия работы участников стройки.

Таким образом, перед вами, уважаемые читатели, первое в отечественной историографии документальное издание по истории строительства дороги Ижевск—Балезино. Думается, что оно найдет своего читателя, заново открывающего для себя новые страницы истории своего края.

У каждого события есть не только своя история, но и предыстория. Идея соединения Московско-Казанской железной дороги с Пермской тоже имеет давнюю историю. Уже в конце XIX — начале XX в. признавалась необходимость соединения двух магистралей, что диктовалось стратегическим значением военно-промышленного комплекса, сконцентрированного в этом регионе, развитием Ижевских оружейных заводов, нуждающихся в уральском сырье.

Ижевский завод Главного артиллерийского управления был единственным в Восточной России, который поставлял оружие для русской армии. Доставка же продукции завода к местам назначения задерживалась из-за отсутствия постоянных дорог. Строительство железной дороги в этом регионе позволило бы отправлять военные грузы на восток и запад без излишних перевозок и потери времени. Сложная ситуация складывалась и с Воткинским заводом, который был единственным предприятием в России, производившим паровозы, а также мосты, железнодорожные изделия, пароходы и сельскохозяйственные орудия. Только имея железнодорожные пути сообщения, регион мог стать центром железоделательной промышленности. Особенно важным это было в предвоенные годы и условиях Первой мировой войны. Такой дорогой могла стать линия, соединяющая Пермь и Казань с выходом на Пермскую магистраль у Кунгура, что связало бы Пермь с Центральной, Южной и Западной Россией, учитывая значение Пермских пушечных заводов и заводов Гороблагодатского горного округа — крупнейших поставщиков орудий и снарядов к ним. Кроме того, эта дорога позволила бы Ижевским и Воткинским заводам получить большие заказы и улучшить социально-экономическое положение рабочих.

В середине XIX — начале XX в. русскими инженерами Богдановичем, П. И. Мельниковым, Андриановым, Чмутовым и др. были разработаны различные проекты железных дорог, соединявших Сибирь с Москвой с веткой на Ижевский и Воткинский заводы.

Наиболее перспективным направлением Московско-Сибирской магистрали считалась линия Нижний Новгород или Казань—Малмыж—Ижевский завод—Воткинский завод—г. Оса—Пермская железная дорога, которая в максимальной степени отвечала общегосударственным и местным интересам (документ № 1).

Сарапульское уездное земское собрание неоднократно высказывалось за строительство железнодорожного пути от Сарапула через Ижевск до станции Чепца или до разъезда Шур Пермской железной дороги с веткой на Воткинский завод (документ № 2).

Первые изыскания линии, соединяющей Пермскую и Казанскую железные дороги, проводились в 1913 г. по направлению Воткинский завод — Пермская железная дорога по 2 вариантам: 1) Воткинский завод—Нытва—Чайковская и 2) Воткинский завод—Вознесенская. Второй вариант представлялся более целесообразным. Но высокая стоимость проекта не позволила реализовать его до конца. И с объявлением Первой мировой войны линия Москва—Казань—Екатерин-

бург была в недостроенном виде сдана в эксплуатацию. Эта линия была намного слабее Пермской железной дороги. Путевые искусственные и станционные сооружения были возведены в облегченном варианте. Так, на станции Ижевск было построено небольшое деревянное здание для пассажиров, количество станционных путей, погрузочно-разгрузочных площадок и туликов не соответствовало потребностям железной дороги.

В августе 1916 г. начальник Главного артиллерийского управления получил прошение почетного гражданина г. Перми Н. В. Мешкова, который доказывал необходимость строительства линии Воткинск—Кизел, которая, являясь продолжением ветки Воткинск—Ижевск—Агрыз, свяжет Ижевский завод с Пермской железной дорогой. В 1915 г. были закончены изыскательские работы, и Н. В. Мешков ходатайствовал перед правительством о предоставлении ему права сооружения данной дороги (документ № 3).

В октябре 1916 г. Пермский областной Военно-промышленный комитет рассмотрел проекты строительства железных дорог Камско-Приуральского края. К первоочередной была отнесена линия Воткинский завод — Оханск — Пермь с ранее намеченной Пермь—Солеварни с веткой на Кизел (155 верст) (документ № 4). Горный начальник Камско-Воткинского горного округа Г. И. Бострем в своем рапорте в Управление казенными горными заводами просил поддержать проект Н. В. Мешкова и ходатайствовал о скорейшем рассмотрении вопроса о строительстве этой дороги в Комиссии о новых железных дорогах и о признании особой срочности за участком этой линии Воткинский завод—Северная дорога (документ № 5).

Но скоро этим планам не суждено было сбыться. Первая мировая война, две революции, начавшаяся Гражданская война сделали невозможными реализацию этих проектов.

Однако уже летом 1918 г. было предпринято предварительное обследование местности для строительства железнодорожной линии Воткинск—Верещагино, Оханск—Нытва. Совещание при Управлении Камско-Вятского горного округа, изучив проекты планов дорог за 1916 г., в августе 1918 г. признало целесообразным строительство железной дороги по линии Воткинский завод—Оханск—Пермь (документ № 7).

К проблеме строительства дороги снова вернулись уже в годы первой пятилетки, когда в 1929—1932 гг. был проведен ряд изысканий для сооружения трассы, соединяющей Казанскую и Пермскую железные дороги, по 3 возможным направлениям: 1) Ижевск—Воткинск—Нытва (восточное); 2) Ижевск—Воткинск—Верещагино (западно-восточное) и 3) Ижевск—Балезино (западное). Западное направление было обследовано по 3 вариантам: восточное, западное и комбинированное.

Задачи экономического развития страны во второй пятилетке требовали изучения принципиальной проблемы: какая линия связи Центра с Уралом и Сибирью будет главной. Если это будет направление Свердловск—Пермь—Вятка—Котельнич—Данилов—Москва и Котельнич—Горький—Москва, то необходимо было бы усилить Пермское направление. Другой вариант Москва—Казань—Свердловск требовал сооружения вторых путей на восток и строительства новой железной дороги Казань—Горький.

Наиболее рациональным в тот период считался второй вариант, поскольку он давал значительное сокращение сроков перевозки грузов.

Проблема выбора наиболее важного, удобного и экономичного варианта была очень острой. В дискуссии принимали участие государственные и партий-

ные органы всесоюзного и регионального уровня — СНК СССР, Госплан СССР, НКПС, ЦК ВКП(б), а также СНК и Госплан Удмуртии, Удмуртский ОК ВКП(б) и др.

Состояние транспортной системы УАО в 30-е гг. настоятельно диктовало необходимость развития всех видов транспорта и, в первую очередь, железнодорожного.

Дорога была необходима всему Ижевскому промышленному району, а линия Ижевск—Балезино должна была связать Урал, Сибирь и Север страны. Именно по железной дороге велась транспортировка в восточную часть Нижегородского края и Татарию соликамских калийных солей, фосфоритов для сельского хозяйства из Вятско-Кайских месторождений, железной руды из Омутнинского района. Развитие текстильной промышленности в Глазове требовало завоза сырья по Ижевско-Пермской дороге. Актуальным строительство этой линии делало и проектирование Средне-Камской гидроэлектростанции, для возведения которой необходимо было построить Якшур-Бодьинский цементный завод.

Только от переработки транзитных грузов — руды, чугуна, стали, химических грузов, стройматериалов и др. — предполагалось получить экономию около 20% всей ее строительной стоимости, дорога могла окупиться за 3—4 года. Капитальные затраты на строительство Ижевско-Балезинской железной дороги во 2-й пятилетке были определены в сумме 15,2 млн руб.

Руководство УАО выдвигало также очень важный аргумент в пользу западного варианта: эта дорога должна была связать север и юг Удмуртии, что способствовало бы укреплению и расширению культурно-политических связей северных районов Удмуртии с ее центром — городом Ижевском.

Сектор железнодорожного транспорта Госплана СССР в сентябре 1932 г. признавал целесообразным строительство железной дороги, соединяющей группу Ижевских заводов с Пермской железной дорогой по направлению на Балезино (документ № 14). Был определен срок завершения изысканий — 1 марта 1933 г.

Одной из важных причин, побудивших Госплан СССР решать эту проблему, была необходимость лесоснабжения группы Ижевских заводов. Поэтому наиболее приемлемым вариантом должен был стать тот, который дал бы наибольшее количество лесоматериалов, т. е. западный.

Кроме того, лес имел наибольший вес и из внутрирайонных грузов. Именно это, по мнению обкома партии и Правительства Удмуртии, было главным оправданием строительства железной дороги. Преимущество западного варианта заключалось также и в том, что он наилучшим образом способствовал эффективной работе станции Ижевск, учитывая возрастающий грузооборот по этой станции.

Веским аргументом в пользу выбора западного варианта было то, что благодаря совпадению 30—35 км из общей протяженности новой трассы длиной в 72 км с существующей линией Узгинской железной дороги, строительная стоимость проектируемой дороги должна была снизиться на 1,5 млн руб.

Но восточный вариант тоже имел свои преимущества. Первое заключалось в том, что на этом направлении можно было получить большее количество древесины, а второе — в том, что грузы через станцию Ижевск должны были следовать не в гору, как это планировалось в 1932 г., а под гору, так как в этом случае станция Ижевск намечалась в нагорной части города, в районе Карлутки. При восточном варианте требовалось построить вокзал, станционные и путевые сооружения. Это в 1933 г. делало доводы в пользу восточного варианта необоснованными.

Реконструкция Ижевских заводов, осуществляемая в соответствии с постановлениями ЦК ВКП(б) от 8 февраля 1932 г. и Совета Труда и Оборона от 10 февраля 1932 г., также требовала ускорения решения транспортной проблемы. Приближались сроки пуска новых цехов завода № 10 и «Ижгрэса», которые должны были увеличить грузооборот всего Ижевского промышленного района. Так как основным видом топлива для заводов оставались дрова, ставилась задача дальнейшего освоения местных лесных массивов и реконструкции Увинской узкоколейной железной дороги на нормальную колею и Узгинской узкоколейной дороги протяженностью 57 км. Учитывая, что Узгинская дорога совпадала с направлением западного варианта Ижевск-Пермская железная дорога, Ружейно-пулеметный трест принял решение о строительстве железной дороги по западному варианту (документ № 13).

Проект сооружения меридиальной железной дороги по УАО Ижевск—Балезино был принят НКПС СССР в 1932 г., окончательный проект был утвержден в начале 1933 г.

Таким образом, начало строительства в 1934 г. можно было бы считать предрешированным, поскольку полное единство мнений НКПС СССР, Военвезда, Транспортного сектора и сектора Оборона Госплана СССР было достигнуто.

Но строительство железной дороги Ижевск—Балезино было включено в план 2-й пятилетки только на 1936 г.

Такая отсрочка вызывала беспокойство у руководства УАО ввиду того, что это сдерживало развитие Ижевского промышленного района, прежде всего реконструкцию всего транспорта Ижстальзавода, имеющего огромное оборонное значение. Облисполком УАО просил СНК СССР перенести сроки начала строительства в плане развития народного хозяйства СССР на 1934 г.

При разработке плана нового железнодорожного строительства на территории УАО во 2-й пятилетке Госплан СССР, а также партийные и государственные органы Удмуртии руководствовались прежде всего интересами промышленности и лесного хозяйства. УАО, имея развитую промышленность, была недостаточно обеспечена освоенными энергетическими ресурсами — дровами, торфом и сланцами. Причем абсолютно преобладающим видом топлива в первой пятилетке были дрова, они составляли 97% в топливном балансе. Предполагалось, что такая тенденция сохранится и в следующем пятилетии. Решить эту проблему могло бы освоение лесных массивов реки Кильмези на западе или массивов на севере области. И здесь выбор варианта Ижевск—Балезино признавался лучшим, так как эта линия включала 153 тыс. га площади, покрытой лесом.

Таким образом, железнодорожный транспорт во 2-й пятилетке должен был обслуживать прежде всего лесное хозяйство и металлообрабатывающую промышленность, сельское хозяйство для железнодорожного транспорта играло относительно второстепенную роль. Необходимо было учесть и неравномерность распределения железных дорог. Железнодорожный транспорт проходил по северной и южной окраинам УАО, а в центральной части отсутствовали усовершенствованные пути сообщения. Пассажирское и товарное сообщение между северными и южными районами области осуществлялось главным образом гужевым транспортом или окружными путями через Москву или Свердловск.

Экономическое и оборонное значение дороги Ижевск—Балезино в 1934 г. признавалось всеми центральными органами управления народным хозяйством — Госпланом СССР и РСФСР, НКПС, НКТП и НК Оборона СССР — и зна-

чилося в титульных списках 2-й пятилетки с началом строительства в 1935 г. Предполагалось, что стоимость сооружения железнодорожной линии Ижевск—Балезино составит 20 млн руб., линия окупится в течение 4—5 лет, открытие движения по всей дороге следовало обеспечить в 1935 г., сдав дорогу в эксплуатацию в 1936 г.

Однако сроки начала строительства постоянно переносились — на 1936, 1937 гг. ... Это вызывало беспокойство у руководства УАССР, так как реконструкция Ижевских заводов и местной промышленности требовала развития железнодорожного транспорта, который мог бы связать УАО с Уралом, откуда должно было поступать до 70% сырья, необходимого для развития промышленности.

Тем не менее решение Правительства СССР о постройке железной дороги оставалось нереализованным в течение 5 лет. Только в октябре 1938 г. Наркомат оборонной промышленности согласовал вопрос об использовании линии Ижевск—Балезино.

В 1939 г., решая задачи повышения обороноспособности страны, развития ВПК, возникла необходимость реконструкции узкоколейной Узинской железнодорожной ветки завода № 71: нужно было перевести ее на широкую колею и одновременно продолжить эту ветку далее на север. Общие затраты предполагались в сумме 13 млн 340 тыс. руб.

План реконструкции на 1939 г. был выполнен только на 88%. Причин было много. И первой из них можно назвать плохие условия жизни и работы занятых на строительстве людей, что вызывало большую текучесть кадров. За 1939 г. из 740 принятых на работу со строительства ушли более 500 человек, из 153 комсомольцев — 113. По плану к весне 1940 г. на строительстве должно было работать 2000 человек, однако по состоянию на 10 марта их было всего 465 человек, из них 90 — польские беженцы, большей частью это были евреи, которые проживали на станциях Чур, Люкшудья и Угловая (документ № 23).

Ситуация на транспорте еще более осложнилась с началом Великой Отечественной войны. С первых дней через территорию Удмуртии проходило много воинских эшелонов с людьми, техникой, грузами стратегического назначения. И в этот момент необходимость дороги Ижевск—Балезино стала еще острее. Уже в августе 1941 г. Харьковское отделение Союзтранспроект получает задание произвести изыскание линии Нытва—Воткинск, которая должна будет соединиться с Пермской, Казанской железными дорогами с использованием веток Чайковская—Нытва и Агрыз—Воткинск. Руководил экспедицией инженер Н. В. Будянский.

12 октября 1941 г. НКПС СССР утвердил основные показатели проектного задания железнодорожной линии Ижевск—Пермская железная дорога. Этим документом предусматривалось основное направление линии от Ижевска в сторону Пермской железной дороги с примыканием к последней на участке Балезино—Чепца (документ № 93).

Обком партии, обсуждая на своем пленуме в декабре 1941 г. проблемы состояния и развития железнодорожного транспорта на территории республики, определил две главные задачи: ликвидацию простоев и своевременный пропуск вагонов, поездов на станциях и пуск в эксплуатацию вторых путей дороги Киров—Пермь. Но при этом подчеркивалось, что необходимо готовиться к очень большому строительству. Речь шла о строительстве дороги Ижевск—Балезино. Было ясно, что строительство будет сопряжено с чрезвычайными трудностями, учитывая выполнение больших объемов работ в условиях военного времени.

В соответствии с постановлением ГКО от 25 ноября 1941 г. «О строительстве Заволжской рокадной линии по направлению от ст. Балезино Пермской железной дороги до Астрахани» и приказом наркома путей сообщения от 30 ноября 1941 г. уже в декабре началось строительство железнодорожной линии Ижевск—Балезино. Трасса проходила по территории четырех районов Удмуртии: Ижевского, Якшур-Бодьинского, Игринского и Зуринского. Вести стройку было поручено Управлению железнодорожного строительства № 31, которое находилось в Перми. Вскоре строительству был присвоен № 38. В Ижевске было организовано Управление работ строительства № 38 (начальник — А. Н. Овчинников), которое вошло в объединенное Управление железнодорожного строительства № 31/38, возглавлявшееся В. Ф. Воробьевым. К основным работам это управление приступило 1 января 1942 г.

Сначала строительство поручили бригаде железнодорожных войск Красной Армии, но в январе 1942 г. она была отозвана со строительства на фронт, успев выполнить лишь незначительный объем работ.

На важнейшем стратегическом объекте, каким было строительство этой железной дороги, красноармейцев могли заменить только сельские труженики, поскольку жители городов работали на оборонных заводах республики. Сроки строительства были жесткие. По решению ГКО от 25 ноября 1941 г. участок дороги Ижевск—Балезино протяженностью 105 км необходимо было сдать в эксплуатацию в марте 1942 г. В течение двух с половиной месяцев, в зимних условиях, при отсутствии специальной техники, экскаваторов, автомашин, предстояло произвести 1500 тыс. кубометров земляных работ, вывезти 300 тыс. кубометров балласта, построить 124 моста.

СНК УАССР и бюро ОК ВКП(б) 25 декабря 1941 г. принимают решение о привлечении к строительству дороги в порядке трудгужповинности колхозников. Сразу же было объявлено о мобилизации 12 тыс. человек пеших и 4 тыс. конных. Мобилизованные колхозники стали основной рабочей силой на строительстве Ижевско-Балезинской дороги. Был установлен объем работы для них: 600 тыс. кубометров земляных работ, вывозка балласта — 50 тыс. кубометров, перевозка леса — 14 тыс. кубометров. Для организации политико-массовой работы среди колхозников на весь период строительства дороги были откомандированы вторые секретари и секретари по кадрам райкомов партии, а также по 5 человек партийного и по 10 человек комсомольского актива (документ № 27).

Люди, привлекаемые к трудовой повинности, но уклоняющиеся от выполнения, привлекались к судебной ответственности.

На строительстве Ижевско-Балезинской дороги использовался опыт массовых строек 1920—1930-х гг. Каждому району определялось задание — объем работ, место работ на трассе строительства, количество пеших и конных колхозников, которые должны были прибыть на строительство. Такая организация стала достаточно действенной.

Вместо 12 тыс. колхозников и 2 тыс. лошадей в конце 1941 г. на строительство направлено 16 тыс. человек и 4 тыс. лошадей, для политической и организационной работы — 23 секретаря райкомов партии, 115 человек партийного и 230 человек комсомольского актива. Но этого было недостаточно. Секретарь Удмуртского обкома партии по транспорту Г. П. Ольшанский просит наркома путей сообщения Л. М. Кагановича оказать помощь строительству № 38 и направить туда еще 10—12 рабочих колонн, материалы, аммонит для взрывных работ, решить вопросы о создании производственной базы.

Земляные работы и искусственные сооружения производились сразу по всей линии и в основном были выполнены в 1942 г. Укладка пути велась одновременно со стороны Ижевска и со стороны примыканий к Пермской железной дороге, т. е. с юга и севера, двумя путеукладочными колоннами.

Только за 40 дней работы в зимних условиях при сильных морозах колхозники произвели 476 тыс. кубометров земляных работ, рабочие колонны — 145 тыс. кубометров, забили сваи на 21 мосту из 82.

20 мая 1942 г. наркомом путей сообщения СССР был подписан приказ о завершении строительства и открытии движения к 15 августа 1942 г. После окончания весеннего сева была объявлена новая мобилизация. Для окончания работ нужно было привлечь с 27 мая по 15 июня 1942 г. 24 150 человек, в том числе 7950 конных и 16 200 пеших из 23 районов республики. Это был самый массовый выход колхозников на строительство дороги. В основном это были женщины и подростки, так как мужское население мобилизовали на фронт. Благодаря их мужеству и героизму за 50 дней летней работы силами колхозников выполнено 1 419 470 кубометров земляных работ. В сентябре земляные работы выполнены уже на 70%. К январю 1943 г. земляное полотно главного пути на всем протяжении было сделано. Необходимо было ускорить работы на вторых путях, укладке рельс и др.

Все строительство распределилось по четырем участкам с аппаратом бригадиров, десятников. Всего на строительстве было занято в период массового выхода колхозников 30 инженеров, 25 техников и мастеров, которые осуществляли техническое руководство. Для массово-политической работы было привлечено 29 секретарей райкомов партии и 180 человек руководящих работников районов республики.

Привлеченные на стройку люди проявляли невиданный трудовой героизм и стойкость. В хорошую погоду нормы перевыполнялись, в дождливые дни производительность труда, естественно, падала. Норму в 23—24 кубометров земли в день многие перевыполняли в 2—3 раза. В числе таких передовиков были землекопы М. Н. Байкузина и Н. П. Антонова, коновозчики А. Г. Баташева, В. К. Логинов, Г. Н. Белов, П. Д. Замараев и др.

На стройке была введена система поощрения перевыполнявших задания, организовано социалистическое соревнование. Летом 1942 г. 173 стахановца за свой труд были отмечены почетными грамотами стройки, 223 человека получили премии в сумме 23 тыс. руб.

Несмотря на тяжелейшие производственные и бытовые условия, участники строительства железной дороги жили теми же мыслями, что и вся страна. Главный лозунг тех дней «Все для фронта, все для Победы!» был для них таким же жизненно важным и актуальным, как и для рабочих оборонных заводов. Колхозники Можгинского района, к примеру, решили все заработанные на стройке деньги передать в Фонд обороны на строительство танковой колонны. Эта инициатива была поддержана 28 районами республики, что позволило собрать на эти цели 2 млн руб. Можно привести и другой, более поздний пример: 10 апреля 1943 г. в адрес начальника строительства № 38 НКПС А. Н. Овчинникова, зам. начальника по политчасти Иванова, председателя Постройкома Ларченкова поступила правительственная телеграмма Сталина с благодарностью всем участникам строительства, собравшим 2 296 584 руб. на постройку боевых самолетов.

Сроки окончания строительства переносились. Осенью 1942 г. для того, чтобы завершить сдачу дороги в эксплуатацию в 3-м квартале 1942 г., необхо-

димо было провести мобилизацию колхозников на 40 дней (с 20 сентября по 1 ноября 1942 г.) 12 тыс. пеших и 6 тыс. конных.

Большинство инженерно-технических работников на стройке железнодорожной линии Ижевск—Балезино впервые работали с таким большим количеством работающих, осуществлявших огромный объем работ. Отсутствие опыта влияло на темпы строительства в период массового выхода колхозников. Часть ИТР была мобилизована в ряды Красной Армии, требовалась быстрая замена ушедших на фронт.

Руководство республики и прежде всего партийные органы проводили большую организационную работу на строительстве № 38, контролировали состояние социальной сферы, бытовые условия жизни и работы строителей. Однако строители переживали огромные трудности.

Там, где населенные пункты находились около трассы, строители размещались в них, если их не было близко, приезжающие на стройку колхозники жили в землянках. Землянки были сделаны и для лошадей.

На некоторых стройучастках не были подготовлены вагоны для проживания в зимних условиях, отсутствовали кухни, столовые. Снабжение хлебом и продовольствием осуществлялось с перебоями. Все это приводило к большой текучести рабочей силы.

Транспортным отделом ОК ВКП(б) в ноябре 1942 г. в ходе проверки состояния работы районов Удмуртии на строительстве № 38 были выявлены большие трудности по снабжению продовольствием. Были моменты, когда хлеб колхозникам не выдавали. Так случилось, например, 6, 7, 10, 11, 12 ноября 1942 г. Не было кормов для лошадей. Были случаи заболевания сыпным и брюшным тифом, дизентерией, скарлатиной, дифтерией, корью, особенно в 1942—1944 гг.

Райкомы партии, сельские Советы пытались улучшить тяжелые бытовые условия рабочих, выделяя возможно большее количество комплектов белья, обуви, постельных принадлежностей, мыла. Боролись с антисанитарным состоянием общежитий, территорий стройучастков, оборудовали столовые.

Наконец 27 января 1943 г. сомкнулись южная и северная стороны путеукладки, были соединены две важнейшие магистрали — Пермская и Казанская железные дороги, и в марте 1943 г. открылось рабочее движение.

Несмотря на то, что дорога не была сдана еще ни в постоянную, ни даже во временную эксплуатацию, по ней сразу стали осуществляться перевозки грузов, необходимых фронту.

На месте смычки, на станции Люк, был проведен митинг. Последний костыль в путь забил уполномоченный ГКО, секретарь Удмуртского ОК ВКП(б) А. П. Чекинов. Первый сквозной поезд пошел с юга на север Удмуртии, на станцию Чепца. На митинге принято решение сдать железную дорогу во временную эксплуатацию в срок — в сентябре 1943 г.

Но предстояло еще осуществить большой объем работ, чтобы дать возможность Советской Армии получать кратчайшим путем оборонные грузы для разгрома врага. Поэтому бюро ОК партии приняло решение об очередной мобилизации на строительство на 45 дней 20 250 человек и 6650 лошадей. Причем необходимо было увеличить число кадровых рабочих до 2,5 тыс., так как на строительстве № 38 было только 1700 человек, и дополнительно организовать 10 паровозных бригад. Рабочие и колхозники трудились на земляных работах, рубке леса, корчевании пней и планировке земляного полотна. Срок работ позднее был продлен до 25 июля 1943 г.

Для обеспечения хлебом 20 тыс. рабочих и колхозников нужно было выделить для республики дополнительные фонды хлеба — 200 т. Всего требовалось 380 т, но 180 т были найдены в республике за счет сокращения снабжения населения Удмуртии.

15 апреля 1943 г. принят Указ Президиума Верховного Совета СССР о введении военного положения на железных дорогах и внедрении дисциплинарного устава на железнодорожном транспорте. Строительство № 38 тоже переходило на военное положение. 985 человек дали расписки об ознакомлении с Уставом. Со дня публикации Указа до 1 июня 1943 г. на стройке железнодорожной линии Ижевск—Балезино было зарегистрировано 77 нарушений: передано дел в трибунал на дезертиров — 26, на прогульщиков — 12, было наложено административных взысканий, выговоров — 29, арестовано 3 человека, понижено в должности 7 человек. Партийное руководство Удмуртии считало, что применение Указа способствовало улучшению трудовой дисциплины и повышению производительности труда. Решением военной прокуратуры рабочие 3-го участка С. С. Зонов и В. И. Кочкин за дезертирство были приговорены к расстрелу, рабочий 2-го участка С. И. Медведев за прогулы был приговорен к 10 годам тюремного заключения (документ № 67).

Мобилизованные колхозники в большинстве не доходили до мест работы, возвращались в колхозы, выполняя прежнюю работу до очередного приезда уполномоченного. Массовое дезертирство в период мобилизаций партийные и правоохранительные органы объясняли тем, что председатели колхозов и председатели сельсоветов охотно предоставляли работу дезертирам, учитывая нехватку рабочей силы в связи с уходом на фронт мужского населения. Иногда мобилизовывали на строительство больных колхозников, посылали слабых лошадей с неприспособленными телегами и упряжью из-за нехватки лошадей в колхозах.

Объявлялись мобилизации населения сельской местности и на заготовку дров железнодорожному транспорту НКПС, в том числе мужчин в возрасте с 16 до 55 лет и женщин с 18 до 45 лет, пеших и конных.

Мобилизованные на период с 1 сентября по 1 ноября 1943 г. после выполнения ими 50-дневных норм освобождались, с 1 ноября 1943 г. по 1 апреля 1944 г. освобождались от работы досрочно после выполнения 120-дневных норм.

При выполнении месячной нормы рабочему выдавали 5 метров хлопчатобумажной ткани, 1 кусок (400 г) хозяйственного мыла, 100 г табаку для курящих, 3 коробка спичек, 1 кг соли, для некурящих 500 г кондитерских изделий за наличный расчет.

ГКО предоставлял отсрочку от призыва в ряды Красной Армии инженерно-техническим и административным работникам, служащим, рабочим лесозаготовительных организаций, занятым на заготовке, вывозке, доставке леса по железным дорогам, сроком до 1 июля 1944 г.

В сентябре 1943 г., через 1 год и 8 месяцев, дорога уже вступила в строй и стала работать для фронта.

Строители железной дороги Ижевск—Балезино 6 октября 1943 г. рапортовали И. В. Сталину об окончании строительных работ: дорога протяженностью 146 км была готова к сдаче во временную эксплуатацию.

Для того, чтобы сдать дорогу в постоянную эксплуатацию в срок, необходимо было произвести еще достаточно большой объем работ — земляные работы по главному пути и станциям, уложить рельсы на станциях и на вторых

путях Люкшудья—Ижевск, закончить забалластировку — всего на сумму 2,7 млн руб. Но нехватка рельс, подвижного состава, строительных материалов тормозила работу.

Было решено отправить делегацию из 25 человек колхозников — участников стройки и строителей в Наркомат путей сообщения для обсуждения трудных проблем снабжения. Делегация была принята наркомом 15 октября 1943 г. В итоге приема были решены некоторые вопросы, а члены делегации от имени НКПС были награждены именными часами.

Железнодорожная линия Ижевск—Балезино 10 января 1944 г. принята комиссией НКПС во временную эксплуатацию с оценкой «хорошо».

Возведение дороги вступило в новую фазу. Намечалось закончить строительство вторых путей этой дороги на перегоне Заводская—Воложка к 15 февраля 1944 г. и на перегоне Воложка—Люкшудья к 1 апреля 1944 г. Кроме того, летом 1944 г. предполагалось завершить земляные работы по Ксдоранскому обходу и открыть нормальное движение по всей линии дороги Ижевск—Балезино. Для выполнения этой работы нужно было мобилизовать к 20 января 1944 г. 3 тыс. колхозников и 1 тыс. лошадей.

Мобилизация проходила очень трудно, ощущалась нехватка рабочих рук. Секретарь Удмуртского обкома партии по транспорту Г. П. Ольшанский в телеграмме начальнику строительства № 31/38 В. Ф. Воробьеву сообщал, что 15 июля 1944 г. со стройки дезертировали все колхозники Понинского района.

Железнодорожное строительство летом—зимой 1944 г. продолжалось по трем основным направлениям: вторые пути Киров—Пермь, дорога Ижевск—Балезино, строительство депо и здания Ижевского вокзала.

Правительственная комиссия для приемки железнодорожной линии Балезино—Ижевск, созданная Постановлением СНК СССР от 8 января 1945 г. и приказом наркома путей сообщения от 11 января 1945 г., нашла дорогу подготовленной для постоянной эксплуатации с 1 марта 1945 г. Качество выполненных работ оценивалось в целом на «хорошо». Это было огромным событием в жизни Удмуртии (документ № 93).

Секретарь Удмуртского ОК ВКП(б) А. П. Чекинов, Председатель СНК А. В. Тронин, Председатель Президиума Верховного Совета УАССР А. Е. Павлов обратились с просьбой к наркому путей сообщения СССР Л. М. Кагановичу о награждении орденами и медалями Советского Союза 150 колхозников-строителей, рабочих, партийно-советских работников, проявивших трудовой героизм на строительстве дороги Ижевск—Балезино.

В газете «Правда» 21 апреля 1945 г. опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении строителей железнодорожной линии Балезино—Ижевск за успешное выполнение заданий правительства по возведению этой дороги.

Линия Ижевск—Балезино принята к эксплуатации в феврале 1945 г. с большими недоделками сметной стоимостью 16 108 тыс. руб. в ценах 1945 г. Остались незаконченными земляные работы, балластировка пути, строительство вокзалов, жилых и служебных зданий, работы по водоснабжению и развитию станционных путей и др. Все это создавало трудности в ее эксплуатации и угрожало безопасности движения поездов на этом участке Казанской дороги. Правительственная комиссия предложила Управлению строительства № 31/38 в течение двух лет выполнить все работы по недоделкам.

Закончилась Великая Отечественная война, но страна продолжала жить и работать по законам военного времени. Для проведения работ второй очереди

строительства железной дороги Ижевск—Балезино и завершения строительства вторых путей Пермской дороги на период с 1 июня по 10 июля 1945 г. были мобилизованы 1930 конных и 8150 пеших колхозников из 27 районов Удмуртии, командирован партийно-советский и комсомольский актив, медицинские и ветеринарные работники (документ № 96).

Строители на линии Ижевск—Балезино продолжали испытывать большие трудности. На месячные трудовые карточки рабочие путеукладочной колонны могли питаться только до 20-го числа каждого месяца, а потом были вынуждены покупать продукты. Нормы питания были низкими, из-за этого срывались производственные задания. С мая по август 1945 г. насчитывался 41 прогульщик и дезертир. Начальник Ижевского отделения транспортного отдела НКГБ Казанской железной дороги Николаев сообщил секретарю Удмуртского обкома партии А. П. Чекинову, что «группа рабочих отказалась подписать письмо строителей Генералиссимусу СССР Сталину, объяснив свой отказ плохим питанием» (документ № 99).

Сложности военного и особенно послевоенного времени не дали возможности выполнить все решения, касающиеся Ижевско-Балезинской дороги. В сентябре 1947 г. выполнено всего 40% от общего объема недоделок. Правительство республики приняло решение о выделении капитальных вложений на строительство дороги, обеспечении всеми необходимыми материалами и машинами, проведении оргнабора из числа сельского населения Удмуртии в количестве 600 человек сроком на один год. Тем не менее к 1949 г. было выполнено работ только на 32% от объема недоделок.

Проведя анализ движения грузов по перегонам и направлениям железной дороги, Правительственная комиссия по приемке железнодорожной линии Ижевск—Балезино отметила, что вновь построенная дорога имела резко выраженное направление на Ижевск. После сдачи дороги в постоянную эксплуатацию было решено организовать в Ижевске отделение дороги, поэтому вопрос о строительстве в Ижевске депо и вокзала был очень острым.

В течение нескольких лет руководство республики просило НКПС и Госплан СССР решить вопрос о строительстве вокзала в Ижевске. 10 июля 1943 г. СНК УАССР и обком партии одобрили эскизный проект постоянного нового пассажирского здания (документ № 69). Предполагалось начать строительство за счет местных фондов в 1943 г. и закончить на следующий год. Однако нарком путей сообщения Л. М. Каганович дал задание начать строительство в Ижевске здания вокзала в 1944 г. и окончить в 1945 г.

Из-за трудностей с финансированием вокзал строился долго, постоянно уточнялась дата завершения стройки. В 1947 г. планировалось сдать вокзал в эксплуатацию к 30-й годовщине Октябрьской революции. Еще в мае 1952 г. техническая готовность здания вокзала составляла только 65%, ни один конструктивный элемент не был закончен. При проектировании здания не были предусмотрены объекты водоснабжения, канализации, электроснабжения, телефонизации. Плохая организация работ, частые простои в работе, низкая заработная плата строителей, нехватка материалов, недостаточно развитая социальная сфера сдерживали темпы строительства. Срок сдачи вокзала был перенесен на 1 августа 1952 г. (документ № 116), но лишь в конце этого года вокзал был принят в постоянную эксплуатацию.

В труднейших условиях Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления народного хозяйства была сооружена железнодорожная линия Ижевск—Балезино. Она являлась головной частью Заволжской рокады по на-

правлению от станции Пибанышур до Астрахани. Соединяя Казанскую и Пермскую железные дороги, она создала кратчайшую связь Северного Урала с районом Казанской дороги, Поволжья, Юга, этим способствуя перспективному развитию экономики не только Удмуртии, но и страны в целом, создавая необходимые условия для укрепления военно-промышленного комплекса СССР.

В целях увековечивания трудового подвига строителей железной дороги Ижевск—Балезино в годы Великой Отечественной войны по предложению администрации Якшур-Бодьинского района Совет Министров УР в 1994 г. решил построить памятник в с. Кекоран участникам строительства.

Открытие памятника состоялось 10 сентября 1997 г.

Кандидат исторических наук, профессор Т. Н. Ефремова

ОТ СОСТАВИТЕЛЕЙ

Предлагаемый вниманию широкой читательской аудитории сборник архивных документов и материалов представляет собой первую попытку показать в систематизированном и по возможности полном виде историю строительства железной дороги Ижевск—Балезино.

Полная драматизма история дороги — от замыслов и проектов до их практического воплощения — является главной темой сборника, определяет его хронологические рамки, структуру, последовательность изложения, объем отдельных частей, среди которых центральное место занимает раздел, посвященный военному периоду 1941—1945 гг.

Составители поставили перед собой задачу не только представить официальную точку зрения на эту важнейшую стройку, показать методы, какими пользовалась власть для реализации намеченных целей, эффективность этих усилий, но и то, как воспринималось строительство его участниками, какие жертвы были принесены во имя Победы, в первую очередь крестьянами Удмуртии, мобилизованными на строительство в массовом и, как правило, принудительном порядке.

Выявление документов проведено в двух крупнейших республиканских архивохранилищах — Центральном государственном архиве УР и Центре документации новейшей истории УР.

Просмотрено 180 фондов, выявлено более 670 документов.

Масштабностью события объясняется то обстоятельство, что круг использованных источников, хронологический охват и видовой состав выявленных документов достаточно широки и многообразны. Отобраны документы, отложившиеся в составе 32 архивных фондов. Это фонды партийных и государственных органов (от высшего до низового звена), министерств и ведомств, партийных учреждений, промышленных предприятий. Используются также документы из личных архивов участников строительства магистрали Н. П. Крапиной и Н. Ф. Шкляева, поступившие на хранение в ЦДНИ УР; печатные издания и материалы периодической печати. Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении строителей железнодорожной линии Балезино—Ижевск от 20 апреля 1945 г. (документ № 94) предоставлен Государственным архивом РФ (г. Москва).

Основными критериями, которыми руководствовались составители при отборе документов, являлись их типичность (представительность), новизна сообщаемых сведений, высокий уровень информативности, насыщенности фактами. Составители не выстраивали имеющийся в их распоряжении разнородный документальный материал по заранее заданной схеме, а стремились предста-

вить, по возможности, объективную картину событий, не избегая в т. ч. и негативных моментов.

Всего в сборник вошло 174 документа (25% от общего количества выявленных документов): 117 — публикуется в основной части, 57 — вошло в приложения или используется в качестве иллюстраций. Документы сгруппированы в хронологическом порядке. Основная часть поделена на 3 раздела (главы):

1. Предыстория строительства, 1911—1941 гг.
2. Народная стройка, 1941—1945 гг.
3. Работы второй очереди, 1945—1952 гг.

Основной корпус дополнен двумя приложениями.

Приложение I включает 16 воспоминаний жителей Удмуртии, строивших дорогу в годы Великой Отечественной войны. Документы расположены в хронологическом порядке по датам записи воспоминаний. Воспоминания, имеющие одну дату, располагаются в алфавитном порядке фамилий авторов.

В приложении II публикуется постановление Совета Министров УАССР от 12 сентября 1994 г. о строительстве в с. Кекоран памятника участникам строительства железной дороги Ижевск—Балезино.

Подготовка сборника проведена в соответствии с «Правилами издания исторических документов в СССР» (М., 1990). Документы имеют порядковую нумерацию. В заголовке указывается разновидность, авторство, адресат, краткое содержание и дата документа. Документы, составленные до 1 февраля 1918 г., датированы по старому стилю. Материалы периодической печати датируются временем опубликования. После каждого документа помещены его поисковые данные (легенда), содержащие сокращенное название архива, номер архивного фонда, описи, дела и листов.

Тексты переданы с учетом современных правил орфографии и пунктуации, с сохранением стилистических особенностей подлинников. Большие по объему документы даны в извлечениях. На неполноту публикации указывает предлог «из» в заголовке документа. Кроме того, опущенные составителями части текста обозначены отточием в фигурных скобках <...>, их содержание излагается в текстуальных примечаниях. Пропуски (неисправности) в тексте документа обозначены отточиями. Пропущенные в документе слова или их части, восстановленные по смыслу или установленные составителями по дополнительным источникам, воспроизведены в квадратных скобках []. Почти все документы публикуются впервые (публиковались ранее полностью или частично документы № 1, 27, 64, 93, 94, а также некоторые из фотографий).

Документы, имеющие ограничительные грифы, рассекречены в установленном законодательством порядке.

Сборник иллюстрирован photographиями, диаграммами, схемами. Ряд фотографий предоставлен Национальным музеем УР им. Кузубая Герда.

Прилагаемый к сборнику научно-справочный аппарат позволит читателю лучше ориентироваться в структуре и содержании издания, дополнит публикуемые сведения информацией, почерпнутой из справочной и исторической литературы, из документов, по ряду причин не вошедших в представленную подборку. В состав научно-справочного аппарата входят примечания по тексту и содержанию документов, именной указатель, список сокращений, терминологический словарь, перечень использованных источников, перечень публикуемых документов, библиография.

В основной части издания текстуальные примечания обозначены звездочкой и размещены под строкой в конце страницы (в подстрочнике). В них ого-

вариваются особенности датировки, неисправности текста документа, отсутствие подписей, разъясняются малоупотребляемые слова, неологизмы авторов документов, поясняются купюры археографа, даются перекрестные ссылки на публикуемые в сборнике документы, на место хранения документов, упоминаемых в тексте, и др.

Примечания по содержанию нумеруются арабскими цифрами в валовом порядке и размещаются после 3-й главы.

Для удобства читателей в приложениях I, II примечания по содержанию объединены с текстуальными и помещены в подстрочнике.

В терминологическом словаре в алфавитном порядке дается толкование упомянутых в документах специальных терминов и устойчивых словосочетаний, главным образом из области строительства и эксплуатации железных дорог; разъясняются также некоторые реалии дореволюционного времени и советской эпохи. При объяснении многозначных слов указывается их значение в тексте публикуемых документов.

В работе над сборником приняли участие специалисты государственной архивной службы Удмуртской Республики.

Составители: начальник отдела информации и публикации документов ЦДНИ УР А. Б. Дерюшев (ответственный составитель), начальник отдела информации и публикации документов ЦГА УР Н. А. Красильникова, заместитель начальника отдела информации и публикации документов ЦГА УР М. А. Микрюкова, начальник организационно-аналитического отдела Комитета по делам архивов при Правительстве УР, кандидат исторических наук С. В. Чучалов.

Выявление документов по фондам ЦГА УР проведено М. А. Микрюковой и главным специалистом отдела информации и публикации документов ЦГА УР И. М. Кузьминых, по фондам ЦДНИ УР — А. Б. Дерюшевым и заместителем начальника отдела информации и публикации документов ЦДНИ УР Л. Ю. Зайцевой.

Археографическая обработка документов, составление текстуальных примечаний выполнены А. Б. Дерюшевым, М. А. Микрюковой, С. В. Чучаловым, примечаний по содержанию документов — А. Б. Дерюшевым и М. А. Микрюковой.

Именной указатель составлен М. А. Микрюковой, список сокращений — Н. А. Красильниковой, терминологический словарь — А. Б. Дерюшевым, перечень использованных источников — С. В. Чучаловым, библиография — сотрудником Национальной библиотеки УР Л. И. Егоровой.

Составители выражают искреннюю благодарность коллегам-архивистам — Е. М. Ушаковой и Г. И. Самарцевой, научному редактору — Т. Н. Ефремовой, рецензентам, Национальному музею УР им. Кузема Герда, всем тем, кто своей помощью и ценными советами способствовал выходу в свет данного издания.

Глава 1

Предыстория строительства 1911—1941 гг.



**ЗАПИСКА ИНЖЕНЕРА Е. А. ЗОСТЯ ПО ВОПРОСУ О ПРОВЕДЕНИИ
МОСКОВСКО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ
ПО НАПРАВЛЕНИЮ МАЛМЫЖ—ИЖЕВСКИЙ ЗАВОД—
ВОТКИНСКИЙ ЗАВОД—ОСА—КУНГУР***

*Не ранее 19 февраля 1911 г.***

**ПРОЕКТЫ НАПРАВЛЕНИЯ
МОСКОВСКО-СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ*****

Вопрос о соединении Сибири с Москвою рельсовым путем уже давно поднимался целым рядом лиц. Так, например, уже в 1868 г. был проект полковника Богдановича о проведении железнодорожной линии от Нижнего Новгорода на Казань, Сарапул, Красноуфимск и Тюмень, а в 1870 г. — проект П. И. Мельникова (Андрея Печерского) с направлением Нижний Новгород, Семенов, Царевосанчурск, Сарапул.

Несколько позднее были намечены направления: Московско-Казанским обществом — от Казани на Кыштым (как продолжение проектированной и частью ныне строящейся линии Москва—Люберцы—Арзамас—Шихраны—Казань) и инженерами Андриановым и Чмутовым — от Кинемы на Варнавин—Яранск, Воткинский завод, Красноуфимск, Кыштым.

Наконец, в последнее время выступили: Московско-Казанское общество с направлением от г. Казани на Шуню, Сарапул, Красноуфимск, Екатеринбург с ветвью от магистрали на заводы Ижевский и Воткинский и г.г. Головин, Лямин и Тарасов с направлением от Нижнего Новгорода на Малмыж, Сарапул и Екатеринбург с ветвью на Ижевский и Воткинский заводы.

Летом 1910 г. распоряжением Министерства путей сообщения сделаны изыскания линии Казань—Малмыж, Сарапул, Екатеринбург с ветвью от Иж-Бобьи на Ижевский и Воткинский заводы, а также сделаны рекогносцировочные изыскания от Малмыжа через заводы на г. Осу с выходом на Пермскую ж. д. к Кунгуру.

Рекогносцировочные изыскания от Малмыжа на Кунгур сделаны также и Московско-Казанским обществом.

Из всех вышеперечисленных направлений Московско-Сибирской магистрали последнее направление, а именно: Нижний Новгород или Казань, Малмыж, Ижевский завод, Воткинский завод и г. Оса с выходом у Кунгура на Пермскую ж. д. — является наиболее отвечающим как общегосударственным интересам, так и интересам местного края.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ

При выборе направления новой железнодорожной магистрали особое внимание должно быть обращено на существующую сеть железных дорог в данном районе и дальнейшее возможное развитие сети жел. дорог.

* В 1911 г. дополненная новыми материалами записка Е. А. Зостя напечатана электротипографией губернского земства в г. Перми. В настоящем сборнике из этого издания публикуется схема направления Московско-Сибирской железнодорожной магистрали (см. иллюстрацию).

** Датируется по крайним датам дела.

*** Здесь и далее подзаголовки документа.

При выборе же направления Московско-Сибирской магистрали в ее восточной части вопрос этот приобретает особую важность.

Открытая недавно железнодорожная линия Пермь—Кунгур—Екатеринбург, являясь третьим перевальным путем через Урал, построена при условии открытия разъездов с пропускною способностью на [185 млн пудов в год]*, на самом же деле в настоящее время она отправляет вследствие недостаточного количества груза, даже в самый разгар перевозок (осенью), всего дорога пропускает лишь [28 млн пудов]*, а потому естественно, что еще в течение многих лет придется ждать, когда пропускная способность коммерческого движения Пермской дороги будет использована в полной мере, тем более что с окончанием Волго-Бугульминским обществом линии Чишма—Симбирск часть сибирских грузов будет отвлечена от Пермской ж. д.

Если же в настоящее время дать выход Московско-Сибирской магистрали к Екатеринбургу, то этим самым будет создан для Пермской ж. д. новый сильный конкурент, который еще больше ослабит работу этой дороги и тем увеличит ее дефицитность.

А поэтому раньше, чем строить линию магистрального значения параллельно Пермской ж. д., необходимо выбрать такое направление магистрали, которое не нанесло бы ущерба казне в лице Пермской ж. д., а вместе с тем и предусматривало бы дальнейшее развитие сети в затрагиваемом районе.

Ответом на такое задание может служить направление Московско-Сибирской магистрали от Нижнего Новгорода на Малмыж, Ижевский, Воткинский заводы, г. Осу с выходом у г. Кунгура на Пермскую ж. д. Направление это сохранить: для Пермской ж. д. 284 версты транзита от Екатеринбурга до ст. Ергач. Когда будет использована пропускная способность Пермской ж. д. полностью, то от места перехода р. Камы (у Устьи реки или же у Частых) магистраль можно будет направить к Красноуфимску с выходом на Пермскую ж. д. у Кыштыма.

Такое решение вопроса относительно направления Московско-Сибирской магистрали имеет большое, следовательно, государственное значение, а именно:

1) направление Малмыж—Кунгур не наносит убытков казне отнятием грузов от Пермской ж. д., а напротив, способствует ей, передавая на нее грузы из внутренней России, а также получая через ее посредство грузы из Сибири;

2) направление это даст полную возможность провести в будущем магистраль от р. Камы на Кыштым, причем Омск явится разделом сибирских грузов, из которых одни пойдут по Тюмень-Омской, Пермской и Северной дороге в Петербург, другие же — на Кыштым и далее по новой магистрали и Нижегородской ж. д. в Москву. Однако всем этим далеко не исчерпывается государственное значение рекомендуемого направления Московско-Сибирской магистрали.

Указанные выше преимущества касаются скорее интересов государственного железнодорожного строительства.

Между тем для интересов государства в вопросе о проведении новой железнодорожной магистрали не меньшее значение должны иметь преимущества этой магистрали в стратегическом отношении, а также в отношении экономического развития того района, по которому данная магистраль должна пройти.

* Здесь и далее пропуск в документе. Цифры восстановлены по опубликованной записке.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ

Стратегическое значение Московско-Сибирской магистрали видно из следующего: Ижевский завод Артиллерийского ведомства является единственным в восточной России заводом, поставляющим оружие не только для восточной России и Сибири, но и отчасти и для центральной России.

Завод этот в 148 верстах от ст. Чепца Пермской ж. д. и 40 верстах от пристани Гольяны на р. Каме, грунтовые дороги, соединяющие завод с этими путями, во время весны и осени становятся совершенно непроезжими.

При таких условиях в критическое время завод может оказаться отрезанным от прочих местностей империи, и доставка оружия может замедлиться на целые месяцы.

Количество рабочих и мастеровых в Ижевском заводе подвержено значительным колебаниям (от 7—8 до 13—16 тыс.) в зависимости от спешности заказов. Остающиеся при сокращении производства без работы разбредаются по всей России.

Это обстоятельство, т. е. массовый уход на заработки, ставит временами Управление заводов в весьма затруднительное положение. Во время мобилизации 1904 г. сказалась, например, большая недостача в опытных рабочих руках, так что большинство запасных из мастеровых были оставлены при заводе и только числились на действительной службе, но несмотря и на такие крайние меры, администрации все же пришлось рассылать мастеров по другим губерниям¹ для привлечения рабочих рук. То же наблюдалось и при доставке оружия, которое за большие деньги отправлялось гужем в Казань, а затем в Москву, чтобы снова быть отправленным в Сибирь и далсе на театр военных действий².

Разумеется, картина сразу изменится, когда через Ижевск пройдет Московско-Сибирская магистраль, которая создаст постоянную, прочную связь с Россией, временами Ижевску почти совершенно не достижимой. С проведением железной дороги явится возможность срочно отправлять на восток и запад оружие и боевые припасы без излишних перевозок и без потери времени и денег. Точно так же и Воткинский завод, являясь единственным в восточной России паровозостроительным заводом, изготовляющим кроме того мосты и железнодорожные принадлежности, а также пароходы и сельскохозяйственные орудия, при положении на магистрали явится одним из крупных железоделательных центров на весь рынок восточной России, причем в военное время может оказать немалую услугу как поставщик железнодорожных принадлежностей, мостов и проч.

В настоящее время, когда г. Казань является главным военным административным пунктом для Волжского и Камского района, естественно, является необходимость соединения г. Казани с губернскими городами, в губерниях коих расквартированы войска Казанского округа, а потому и г. Пермь желательно соединить кратчайшим (по возможности) путем с Казанью.

Таким путем является именно магистраль с выходом на Пермскую дорогу у Кунгура. Необходимо при этом иметь также в виду, что эта магистраль приближает и связывает с внутренней, южной и западной Россией другой большой завод Горного ведомства, а именно Пермские пушечные заводы, изготовляющие орудия и наиболее крупные снаряды. По этой же магистрали может пойти к местам своего назначения и часть снарядов, изготовляемых на заводах Гороблагодатского горного округа.

Таким образом, к преимуществам рекомендуемой магистрали в стратегическом отношении следует отнести следующее:

1) магистральная линия с выходом на Пермскую ж. д. у г. Кунгура соединяет кратчайшим путем главный военно-административный пункт Волжского и Камского районов — г. Казань с административным пунктом Пермского края — г. Пермью;

2) линия эта приближает к центральной, южной и западной России крупнейших поставщиков орудий и снарядов — Пермские пушечные заводы и заводы Гороблагодатского горного округа;

3) для Ижевского завода Артиллерийского ведомства линия эта открывает возможность в критические моменты значительно увеличить* свою производительность и в то же время быстро и с удобствами доставить в любое время года свои фабрикаты — оружие в самые различные места назначения;

4) проходя через крупный железоделательный завод Горного ведомства — Воткинский завод, вышеуказанная линия даст возможность [воспользоваться] в военное время его услугами как поставщика фабрикатов для железнодорожного строительства, а равно в случае надобности и опытных дисциплинированных рабочих и мастеровых.

МЕСТНОЕ ЗНАЧЕНИЕ

Важность соединения рельсовым путем обширного Камско-Вятского края с торгово-промышленными центрами империи признавалась уже в конце прошлого столетия. Этот вопрос не раз поднимался в местных земских собраниях³ и городских управлениях и путем ходатайств восходил на обсуждение правительственной власти. Однако до сих пор ходатайства земств и городов не получали положительного разрешения, причем отказы правительственных учреждений мотивировались обычно недостатком [средств] для железнодорожного строительства.

Необходимость соединения с общею сетью железных дорог Ижевского и Воткинского казенных заводов обратила на себя внимание и верховной власти. Так еще в 1896** г. при представлении Его Императорскому Величеству, начальник Ижевских заводов г[енерал]-м[айор] Попов был удостоен вопросами о нуждах заводов, причем относительно плохого состояния путей сообщения между заводами и пристанью на р. Каме, Его Императорскому Величеству благоугодно было заметить: «Да, я слышал об этом; но разве нельзя устроить там хотя узкоколейную железную дорогу. Об этом надо подумать» (Журнал хозяйственного комитета Ижевских заводов от 31 января 1897 г.)***.

Соединение Ижевского и Воткинского заводов с Пермскою ж. д. у Кунгура имеет для них большое значение, так как эти заводы, равно как и другие частные заводы, не имеют своих железных руд, а пользуются привозными чугунами, исключительно с Урала, в частности из Гороблагодатского горного округа. За очень малым исключением все прочие материалы массового характера, как например: белая глина, кварц, доломит и тому подобное — являются

* В документе ошибка, должно быть «увеличить».

** В документе исправлено «1876» на «1896».

*** Журнал хозяйственного комитета Ижевских заводов от 31 января 1897 г. не обнаружен.

также не местного происхождения, а получаются из соседней Пермской губернии из ее горнозаводских округов.

До сих пор единственным путем между Гороблагодатским округом и Ижевским и Воткинским заводами был водный путь по р. Чусовой и р. Каме, а посему необходимо было устроить большие склады на пристанях Галево и Гольяны, в которых должны храниться большие запасы сырых материалов, представляющих из себя мертвый капитал (стоимость запасов в складах на пристани Гольяны выражается, например, в сумме около 4 млн руб.).

Все это, несомненно, ложится тяжелым бременем на бюджет заводов, а следовательно, и Государственного казначейства. При проведении магистрали Малмыж, Ижевск, Воткинск, Оса, Кунгур этот мертвый капитал придет в движение, так как тогда совершенно устранится необходимость в складах на пристанях, и все грузы с Урала для нужд казенных заводов, а также и частных предприятий пойдут непосредственно по железной дороге в самые заводы.

Ижевский и Воткинский заводы имеют в общем около 70 тыс. жителей, существование которых обеспечивается главным образом заводскими заработками. Отсутствие железной дороги ставит эти заводы, в особенности же Воткинский завод, в крайне тяжелое положение в смысле получения заказов, почему население последнего завода живет положительно впроголодь. Проведение железной дороги через заводы даст заводам возможность в большей мере обеспечивать себя заказами и тем упрочит положение рабочего населения.

Проведение магистрали через заводы и далее на с. Елово, Белогорский монастырь, г. Осу с выходом на Пермскую ж. д. у г. Кунгура имеет немаловажное значение для будущей дороги.

Проходя по наиболее населенным и культурным местам Вятской и Пермской губерний, магистраль эта заденет, следовательно, на своем пути и такие большие заводы, как Ижевский и Воткинский, и такие крупные по хлебным операциям центры, как с. Елово и г. Оса, и такую значительную по числу богомольцев обитель, какою является известный Белогорский монастырь.

Поставленная благодаря этому сразу в наиболее благоприятные условия магистральная линия с выходом на Пермскую ж. д. у г. Кунгура сразу займет по своему экономическому положению вполне устойчивое положение. В случае же дальнейшего в будущем проведения магистрали от р. Камы на Кыштым линия эта будет служить в качестве южного продолжения горнозаводской Уральской железнодорожной линии, соединяющей ближайшим путем западную, а отчасти и восточную часть Урала с центральной Россией, и тем помогая Уралу выйти из того промышленного кризиса, в котором он находится в настоящее время.

Таким образом, в вопросе о местном значении проектируемой магистрали необходимо иметь в виду следующее:

1) магистральная линия с выходом на Пермскую ж. д. у г. Кунгура создает для Ижевского и Воткинского заводов наиболее благоприятные условия как для получения с Урала сырых материалов, так и для их промышленного развития вообще;

2) поставленная благодаря проведению железной дороги в лучшее положение обеспеченность заводов заказами даст возможность в свою очередь обеспечить заработком местное заводское население;

3) проходя по наиболее населенным и культурным местам Вятской и Пермской губерний, магистраль эта служит для их дальнейшего экономического развития, и в то же время сама становится в наиболее благоприятные условия в смысле получения для перевозки местных грузов;

4) в случае отклонения в будущем магистрали от р. Камы на Кыштым магистральная линия с выходом на Пермскую ж. д. у г. Кунгура обращается в продолжение горнозаводской Уральской железнодорожной линии, продолжая обслуживать по-прежнему местные интересы, в то же время будет продолжать давать части Урала возможность иметь в центральную Россию наиболее удобный и ближайший выход, способствуя тем самым упрочению существования этого богатого, но оказавшегося в промышленном тупике горнозаводского района*.

ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 11015, л. 3—9.

№ 2

ИЗ ДОКЛАДА САРАПУЛЬСКОЙ УЕЗДНОЙ ЗЕМСКОЙ УПРАВЫ НА 47-й ОЧЕРЕДНОЙ СЕССИИ САРАПУЛЬСКОГО УЕЗДНОГО ЗЕМСКОГО СОБРАНИЯ О РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ УЕЗДА

9 октября 1913 г.

В настоящем докладе управа имеет честь представить собранию следующие сведения по вопросам о железнодорожных линиях в пределах уезда.

1. Вопрос о железнодорожной магистрали, связывающей Москву с Сибирью, в текущем году разрешился утверждением этой магистрали по направлению Казань—Сарапул—Екатеринбург с ветками на Ижевск и Воткинск. Таким образом, с постройкою этой дороги Сарапул и его уезд будут включены в общую сеть дорог империи.

2. Губернской управой еще в 1911 г. был сделан уездным управам губернии запрос о желательных к проведению в губернии железнодорожных подъездных путях. Уездная управа на этот запрос сообщила, что впредь до разрешения вопроса о проведении Нижегородско-Сибирской или Казанско-Сибирской магистрали она затрудняется дать ответы о подъездных путях, причем добавила, что земское собрание неоднократно высказывалось за проведение железнодорожного пути от Сарапула через Ижевск до станции Чепца или разъезда Шур Пермской ж. д. с веткою на Воткинск. Губернская управа докладывала отзывы уездных [управ] Губернскому собранию 1911 г., но доклад рассмотрен был им в 1912 г. и постановлено: вопрос о сооружении подъездных путей в Сарапульском уезде оставить открытым впредь до разрешения в окончательной форме вопроса о постройке Нижегородско-Сибирской железнодорожной магистрали. Так как до Ижевского и Воткинского заводов проектируются железнодорожные ветки, то управа полагает, что подъездными путями в настоящее время можно наметить: дорогу от Каракулина до Сарапула, от Ижевска на Чепцу до выхода на Пермскую дорогу и от Воткинска тоже на Чепцу до выхода на ту же дорогу, от Ижевска и Воткинска на Сарапул. Угодно ли собранию с этим согласиться и уполномочить управу постановление его сообщить Губернской управе для возбуждения в числе прочих и ходатайства о проведении этих подъездных железнодорожных путей на средства казны.

<...>** 5. Бирская уездная управа, препроводив свой доклад собранию о возбуждении ходатайства по проведению железнодорожной линии Уфа—Бирск—Сарапул—Чепца, просит здешнюю управу внести в собрание этот вопрос и про-

* Подпись отсутствует. Автор документа установлен по опубликованной записке.

** Опушены п. 3, 4 ходатайства об открытии разъезда № 27 (Токари) Пермской ж. д. и о сокращении пути между Москвой и Вяткой.

сдать его о немедленном возбуждении перед правительством такого же ходатайства со стороны Сарапульского земства, а если возможно, то и со стороны Вятского губернского земства. Представляя об этом собранию, управа имеет честь доложить, что с решением вопроса о железнодорожной линии Оренбург—Уфа возник вопрос о дальнейшем протяжении этой линии на север. В этом вопросе существует 2 версии: одно направление от Уфы предполагается на Кунгур и другое — на Камбарку. Пермские общественные деятели уже озабочены решением вопроса в первом направлении и следовало бы в интересах здешнего края ходатайствовать о проведении дороги по второму направлению. К такому ходатайству по мнению управы имеется достаточно оснований: а) путь Уфа—Камбарка значительно короче пути Уфа—Кунгур; б) дорога по первому направлению пойдет по более населенной и богатой местности, чем по второму; в) она захватит богатый лесами край Пермской, Уфимской и Вятской губерний. Эти леса могут одни дать дороге миллионы пудов грузов; г) с постройкой этой дороги естественно явится продолжение ее от Сарапула на Ижевск и Чепцу и с таким продолжением, изыскания по коему уже были произведены инженером Износковым, получится непрерывный путь из среднеазиатских владений к Северной Двине (Котлас) и Белому морю, путь кратчайший и прямой; д) по этой дороге облегчится обмен продуктов северного Камского края с продуктами богатого Туркестана; е) по мелководью р. Белой этот путь будет служить громадным облегчением перевозки грузов из центра России в Уфимский и Оренбургский край. Притом же он будет едва ли не кратчайшим из современных железнодорожных путей от Москвы и Нижнего в Туркестанский край; ж) этот путь будет способствовать промышленным интересам Ижевского и Воткинского заводов, являясь прямым путем для перевозки продуктов их производства в Туркестан.

Таким образом, угодно ли собранию уполномочить управу на возбуждение ходатайства о проведении на счет казны железнодорожных линий Уфа—Камбарка и Сарапул—Ижевск—Чепца и просить губернское земство поддерживать это ходатайство⁵.

6. В настоящее время производятся изыскания железнодорожной линии Воткинский—Нытва. С проведением этой линии обеспечится соединение Перми с линией Казань—Екатеринбург, и это несомненно оживит движение по веткам от Воткинска на Ижевск и далее до выхода на Казанскую дорогу.

Председатель управы А. Попов

Приложения к журналам Сарапульского уездного земского собрания 47-й очередной сессии.—Сарапул, 1914. С. 1—4.

№ 3

ПРОШЕНИЕ ПОЧЕТНОГО ГРАЖДАНИНА г. ПЕРМИ Н. В. МЕШКОВА НА ИМЯ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО АРТИЛЛЕРИЙСКОГО УПРАВЛЕНИЯ О ПОДДЕРЖКЕ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КИЗЕЛ—ВОТКИНСК

25 августа 1916 г.

В 1914 г. мною было испрошено Высочайшее разрешение на производство изысканий проектируемой линии Воткинский завод—Вознесенская—Кизел. В 1915 г. изыскания были закончены, собраны все материалы, составлены и отпечатаны пояснительные записки, в январе 1916 г. мною возбуждено

соответствующее перед правительством ходатайство, в копии при сем прилагаемое*, о предоставлении мне сооружения означенной линии.

Линия Воткинск—Кизел, являясь естественным продолжением ветви Воткинск—Ижевск—Агрыз, свяжет Ижевский завод сплошным железнодорожным путем с Пермской ж. д.

В настоящее время Ижевский завод, работающий исключительно на оборону, хотя и приобщен к общей сети при посредстве строящейся линии Казань—Екатеринбург с ветвью на Воткинск, но все же еще не обеспечен доставкой угля и необходимых для переработки сырых продуктов, доставляемых на завод лишь в короткий навигационный период водным путем.

С осуществлением же проектируемой дороги доставка на завод угля и необходимых материалов будет производиться ближайшим путем и в течение круглого года, что несомненно вызовет более интенсивное развитие деятельности завода.

Кроме того, за последние годы значительно развились Пермские пушечные заводы, и с точки зрения интересов быстроты снабжения военных округов боевым снаряжением желательны более краткие пути от пунктов изготовления до центральных округов, каковому условию вполне и удовлетворяет проектируемая линия, сближающая Пермь и Казань на 440 верст.

Между тем, несмотря на указанное серьезное стратегическое значение линии Кизел—Воткинск и ряд важных общих экономических задач, которые новая дорога будет обслуживать и которые с достаточной полнотой выяснены в прилагаемой экономической записке**, осуществление проекта названной линии не включено в первую очередь в план железнодорожного строительства, выработанный междуведомственным совещанием под председательством т. министра путей сообщения И. Н. Борисова***, что может повлечь отложение рассмотрения вопроса о постройке проектируемой линии в комиссии о новых железных дорогах на неопределенное время.

Представляя изложенные соображения, я позволяю себе обратиться к Вашему Превосходительству с почтительнейшей просьбой не отказать в зависящей от Вас поддержке проекта линии Кизел—Воткинск, имеющего столь серьезное государственное значение и возбудить соответствующее ходатайство о возможно скорейшем рассмотрении означенной линии в комиссии о новых железных дорогах.

Петроград, августа 25-го дня 1916 г.

ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 11206, л. 17—17об.

№ 4

ИЗ ПРОТОКОЛА ЗАСЕДАНИЯ ПЕРМСКОГО ОБЛАСТНОГО ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМИТЕТА О РАССМОТРЕНИИ ПРОЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ КАМСКО-ПРИУРАЛЬСКОГО КРАЯ

13 октября 1916 г.

<...>**** Совещание, ознакомившись с проектами планов железнодорожного строительства особого междуведомственного совещания под председа-

* Копия прошения отсутствует.

** Записка не обнаружена.

*** См. документ № 4.

**** Опущены 23 фамилии присутствовавших.

ством товарища министра путей сообщения тайного советника Борисова и соединенного совещания перевозочного отдела Центрального военно-промышленного комитета и комиссии по железнодорожным вопросам при Совете Съездов представителей промышленности и торговли под председательством члена Государственной думы А. А. Бубликова, решило рассмотреть только те линии, которые так или иначе затрагивают экономические интересы Камско-Приуральского края, к числу которых по мнению совещания относятся следующие линии, намеченные к постройке в первое пятилетие совещаниями тайного советника Борисова <...>* и А. А. Бубликова:

3. Рыбинск—Красноуфимск—Кыштым—Шадринск—Мишкино.

<...>** Часть совещания, соглашаясь в целом в необходимости начать постройку второго пути северной магистрали вне очереди, поднимает вопрос о спрямлении этой магистрали в направлении станции Чепца—Оханск—Кунгур. Но большинство совещания указывало, что спрямление пути, связанное с постройкой моста через Каму у Оханска без одновременной постройки второго пути через Пермь сведет на нет результат увеличения пропускной способности остальных участков северной магистрали на несколько лет, что ввиду только эксплуатационных соображений не допустимо.

Кроме того указывалось, что обход магистралями крупных торгово-промышленных и культурных центров едва ли соответствует развитию производительных сил страны. Не менее важное значение второй путь на Пермь имеет и ввиду того, что г. Пермь с устроенной береговой товарной веткой и пристанью у железнодорожной ст. Левшино (у устья р. Чусовой, в 15 верстах от Перми) является основным перевалочным пунктом Камско-Приуральского края.

<...>*** В результате прений совещание постановило большинством 18 против 5 признать постройку второго пути северной магистрали внеочередной важности и одновременно приступить к постройке линии Чепца (между Кузьма-Бородулино) Оханск—Кунгур (приблизительно 250 верст), а постройку линии Рыбинск—Красноуфимск—Кыштым (приблизительно 1400 верст) отнести в первую очередь.

<...>**** 8. Кизел—Вознесенская—Воткинский завод (330 верст).

Линия эта проектировалась для снабжения каменным углем Воткинского и Ижевского заводов из Кизеловского района. Совещание нашло, что принятая линия Пермь—Солеварни с веткой на Кизел значительно облегчает эту задачу, так как остается лишь провести железную дорогу на Воткинский завод—Оханск—Пермь протяжением 155 верст с мостом через р. Каму у г. Оханска, участок Пермь—Оханск явится в будущем головным участком намеченной совещанием дороги Пермь—Нижний Новгород; мост же через р. Каму потребуется для намеченной линии Кунгур—Оханск—Чепца. Кроме сего, линия Воткинский завод—Оханск—Пермь проходит по хлебородным местам, могущим дать свой избыток хлеба на север Урала.

* Опущены названия линий, намеченных к постройке тайным советником Борисовым (п. 1, 2).

** Опущено обсуждение значения постройки железнодорожных линий Кострома—Красноуфимск—Кыштым и второго пути северной магистрали Петроград—Пермь—Тюмень—Омск.

*** Опущена характеристика грузооборота на станциях Пермь I, Пермь II, Левшино.

**** Опущены п. 4—7 — описание значения дорог Пермь—Котлас—Сороки, Пермь—Солеварни—Чердынь—с. Троицкое на Печоре с веткой на Кизел, Архангельск—Обь, Надеждинский завод с выходом на севере к Беломорской линии.

Совещание единогласно постановило: вместо линии Воткинский завод—Вознесенская протяжением 330 верст принять линию Воткинский завод—Оханск—Пермь, с ранее намеченной [линией] Пермь—Солеварни с веткой на Кизел (155 верст), отнеся ее к первоочередной <...>*

Председатель совещания *А. Ширяев*
За секретаря комитета *Г. Максимов*

ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 11206, л. 24—27.

№ 5

**ХОДАТАЙСТВО ГОРНОГО НАЧАЛЬНИКА КАМСКО-ВОТКИНСКОГО
ГОРНОГО ОКРУГА Г. И. БОСТРЕМА В УПРАВЛЕНИЕ КАЗЕННЫМИ ГОРНЫМИ
ЗАВОДАМИ О ПРИЗНАНИИ НЕОБХОДИМОСТИ СРОЧНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОТ ВОТКИНСКОГО ЗАВОДА ДО СТ. ЧЕПЦА**

30 ноября 1916 г.

В дополнение к рапорту моему от 10 июня с. г. за № 8133 имею честь донести, что на днях я получил копию протокола заседания Пермского военно-промышленного комитета от 13 октября 1916 г., из которой видно, что проект г. Мешкова о соединении железной дорогой Воткинского завода со ст. Кизел признан этим совещанием подлежащим постройке в первую очередь, при этом направление дороги несколько изменено, и она пересечет Пермскую дорогу не у ст. Вознесенская, а около г. Перми, перейдя р. Каму у г. Оханска, где предполагено построить новый железнодорожный мост в связи с проведением новой спрямляющей северную дорогу веткой от ст. Чепца до ст. Кунгур. По сообщению же г. Мешкова осуществление его проекта не включено в первую очередь в план железнодорожного строительства, выработанный междуправительственным совещанием под председательством товарища министра путей сообщения И. Н. Борисова, что может повлечь отложение рассмотрения вопроса о постройке этой линии, составляющей естественное продолжение дороги Казань—Воткинск в комиссии о новых железных дорогах на неопределенное время. Т. к. для Воткинского и Ижевского заводов осуществлением того или другого варианта направления линии Воткинск—Кизел почти одинаково достигаются намеченной цели — соединения с северной дорогой и каменно-угольными копиями, что в свою очередь даст заводам возможность получить необходимый им уголь, чугун и др. материалы, идущие с Урала в течение всего года, а не в короткий навигационный период водным путем, как это имеет место в настоящее время, то основываясь на проведенном выше совещании Пермского военно-промышленного комитета, имею честь покорнейше просить Управление заводами ходатайствовать о скорейшем рассмотрении означенной линии в комиссии о новых железных дорогах и признании особой срочности за участком этой линии, соединяющим Воткинский завод с северной дорогой (Воткинск — ст. Вознесенская или Воткинск—Оханск—Чепца), т. к. открытие прямого, беспересадочного движения Воткинск—Кизел ввиду необходимости постройки моста через р. Каму можно ожидать не раньше как через 2 года.

* Опушены п. 9—13 описания значения дорог Оренбург—Уфа, Уфа—Пермь, Оренбург—Мантурово, Вятка—Мензелинск, Вятка—Чистополь.

Прилагаю выписку из протокола Пермского совещания* и копию плана с указанием намеченных к постройке дорог**.

ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 11206, л. 18—18об., 32—33.

№ 6

ПИСЬМО НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОГО ОТДЕЛА САРАПУЛЬСКОГО УЕЗДНОГО ИСПОЛКОМА В ВОТКИНСКИЙ ОТДЕЛ ГОРОДСКОГО ХОЗЯЙСТВА О НАПРАВЛЕНИИ ТЕХНИКА-СТРОИТЕЛЯ ДЛЯ ОБСЛЕДОВАНИЯ МЕСТНОСТИ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЮ ВОТКИНСК—ВЕРЕЩАГИНО И ОХАНСК—НЫТВА

6 августа 1918 г.

Согласно постановлению Оханского уездного Совета народного хозяйства в Сарапульский уезд командирован техник-строитель Александр Владимирович Колобов для предварительного обследования местности в целях постройки нормальной железнодорожной линии: Воткинск—Бердышево—Черновское—Оханск—Очеры—Верещагино; Оханск—Таборы—Нытва, и выяснить отношение к данному вопросу Сарапульского и Воткинского Советов народного хозяйства.

Признавая проектируемую дорогу, соединяющую как Воткинск, так и северную часть Сарапульского уезда с северной магистралью, весьма важную для подъема экономической жизни северной части уезда с выходом для Воткинска [к] горнозаводскому Уралу, народнохозяйственный отдел намерен поддерживать постановление Оханского уездного Совета народного хозяйства о проведении этой линии и возбудить соответствующее ходатайство, когда выяснится окончательный вариант проектируемой железнодорожной линии.

Принимая во внимание, что данная дорога будет обслуживать и Воткинск, уездный народнохозяйственный отдел просит Воткинский отдел городского хозяйства дать по сему вопросу благоприятное заключение и оказать предьявителю сего г. Колобову всемерное содействие при исполнении возложенного на него поручения.

Председатель коллегии***

Секретарь***

ЦГА УР, ф. 212, оп. 1, д. 11206, л. 1—1об.

№ 7

ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ ПРИ УПРАВЛЕНИИ КАМСКО-ВОТКИНСКОГО ГОРНОГО ОКРУГА О ВЫБОРЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОТ ВОТКИНСКОГО ЗАВОДА

14 августа 1918 г.

Присутствовали:

1. Председатель Ф. А. Баклушин (председатель коллегии Управления Камско-Воткинского горного округа).

* См. документ № 4.

** См. иллюстрации. Подпись отсутствует. Должность и фамилия автора документа установлены по сопутствующим документам.

*** Подпись отсутствует.

2. Члены Совещания:

Инженер Н. Л. Першке (член коллегии Управления Камско-Воткинского горного округа).

3. Инженер Е. М. Гелечинский, заведующий железнодорожной линией Воткинск—Галево.

4. Инженер Е. Ф. Шеперко (начальник третьей дистанции Московско-Казанской ж. д.).

5. В. К. Свинин*, представитель Воткинского Совета городского народного хозяйства.

6. Техник-строитель А. В. Колобов, представитель Оханского Совета народного хозяйства (отдела государственных сооружений).

Совещание, ознакомившись с проектами планов как Оханского Совета, так и с другими, имеющимися в деле Камско-Воткинского горного округа за 1916 г., пришло к заключению: рациональным направлением железнодорожной линии следует признать:

1) Воткинский завод—Оханск—Пермь (мост у г. Оханска) протяжением 155 верст;

2) Пермь—Солеварни с веткой на Кизел 155 верст;

3) линию Чепца (между Кузьма—Бородулино) Оханск—Кунгур приблизительно расстоянием 250 верст, линия будет обслуживать каменным углем Воткинский, Ижевский заводы и заводы Оханского и Пермского уездов и др.

Участок Пермь—Оханск явится в будущем главным участком намечасмой дороги (Пермь—Нижний Новгород). Мост же через р. Каму (у г. Оханска) будет служить для двух направлений железной дороги: Воткинский завод—Оханск—Пермь и Кунгур—Оханск—Чепца. Кроме сего, линия Воткинский завод—Оханск—Пермь проходит по хлебородным местам, могущим дать избыток хлеба на Северо-Урал**. В связи в ощущаемым недостатком угля (каменного) и проводимой в жизнь хлебной монополией, а также безработицей совещание постановило: отнести постройку в указанном выше направлении к первоочередной и возбудить соответствующее ходатайство о постройке ее пред правительством.

Приложение: план проектируемой железнодорожной линии***.

Председатель *Баклушин*

Члены Совещания: *Першке*

Свинин

Шеперко

Секретарь****

ЦГА УР, ф. 212, оп. I, д. 11206, л. 37—37об.

* В тексте дописано «В. Свинин».

** Так в документе.

*** План не обнаружен.

**** Подпись отсутствует.

**ИЗ ПЛАНА РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УАО
НА 1932—1937 гг. О ЗНАЧЕНИИ ПРОЕКТИРУЕМОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ,
СОЕДИНЯЮЩЕЙ МОСКОВСКО-КАЗАНСКУЮ И ПЕРМСКУЮ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ***

*Не позднее марта 1932 г. ***

<...>*** 2. Ижевск-Пермская ж. д.

Мысль о соединении Московско-Казанской ж. д. с Пермской имеет за собой историю, можно сказать, уже не одного десятилетия и тянется с тех пор, как дореволюционная Россия поставила вопрос об изыскании постройки Казанбургской, ныне Казань-Свердловской ж. д. Уже тогда по части территории нынешней Удмуртии по направлению Агрыз—Ижевск—Воткинск—Дебессы—Чепца были произведены технические изыскания, но, к сожалению, ввиду отсутствия каких бы то ни было официальных данных судить о результатах экспедиции, производившей изыскания, не представляется возможным. Однако можно предполагать, что попытка выйти с Казанской дороги на Агрыз, на Пермскую ж. д. диктовалась, главным образом, влиянием бывших Ижевских оружейных заводов, сильно тяготевших к уральскому сырью.

С тех пор прошло немало времени, и оружейные заводы за это время претерпели колоссальные изменения в смысле формы и объема работ, но упомянутое тяготение ижевских промышленных предприятий к уральскому сырью не только не утратило своего значения, но из года в год с расширением производственных программ становится все больше и больше.

Потребность в завозе в г. Ижевск уральского сырья и др. промышленных грузов определяется по годам в следующем количестве (в тыс. т):

Наименование грузов	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Каменный уголь	—	—	68,88	158,30	270,00	340,00
Кварц и кварцевый песок	8,76	8,76	20,50	20,50	20,50	20,50
Камень точильн[ый]	0,85	0,85	1,00	1,00	1,00	1,00
Руда разная	14,14	14,14	66,80	66,80	66,80	66,80
Чугун, железо, сталь	66,00	71,78	128,50	128,74	128,74	142,08
Ферросплавы	—	—	6,14	6,14	6,14	6,14
Прочие — 5%	4,49	4,78	14,59	19,07	24,65	25,83
Всего	94,24	100,31	306,43	400,55	517,84	563,35

Кроме того, интересы индустриализации УАО в целом не мало связываются и с омутнинской проблемой. Вот эти обстоятельства с одной стороны, с другой — необеспеченность Ижевского промышленного района топливом из-

* В оригинале документ называется «Железнодорожный транспорт УАО во втором пятилетии».

** Датируется по содержанию документа.

*** Опущено описание значения железной дороги Ижевск—Лобань.

за полной истощенности близлежащих лесосечных фондов и, наконец, выявившаяся по организации Вотской автономной области, ныне Удмуртской, острая необходимость связать административный центр области с северными ее районами, отрезанными несудобопроезжими лесными зонами, вновь выдвинули вопрос о соединении Московско-Казанской ж. д. с Пермской, на основе чего областным исполнительным комитетом и было возбуждено перед правительством ходатайство о постройке железнодорожной линии Ижевск—Балезино.

В связи с этим и по одобрению правительством намечаемой постройки железной дороги Ижевск—Балезино в 1929 г. были сделаны экономические изыскания.

На основе результатов последних лет летом 1931 г. были произведены предварительные технические изыскания. В начале марта текущего года закончена будет камеральная обработка полевых материалов, по окончании которой в основном разрешится судьба этой дороги. Впрочем следует заметить, что вопрос о постройке линии, соединяющей Московско-Казанскую ж. д. с Пермской, уже можно считать разрешенным. Неразрешенными: первый — где будет проложена эта дорога, и второй — когда начнется фактическое строительство.

Произведенными техническими изысканиями выявлены возможности соединения Московско-Казанской ж. д. с Пермской по вариантам: первый вариант — называемый восточным — идет по трассе Ижевск—Селычка, Якшур-Бодья, Бабашур, Патраки, Нязь, Куклешур и разъезд № 20. Второй вариант — западный — пошел от Ижевска через Узловую, Чернушку, Чур, Узгинку, Игру и разъезд № 20 Пермской ж. д. и третий — комбинированный — идет от Ижевска по трассе восточного варианта и в районе Якшур-Бодьи переходит за станцией Узгинка на трассу западного варианта.

Таким образом, трасса проектируемой линии остается без изменения во всех трех случаях только на участке Игра—разъезд № 20 Пермской ж. д.

Достоинства всех трех вариантов в смысле возможности осуществления постройки дороги можно сказать примерно равноценны, но, оценивая каждый из вариантов отдельно и в совокупности в их будущей работе, картина получается не безынтесной.

Выбор того или иного варианта в пределах между конечными пунктами проектируемой дороги, как то само по себе понятно, зависит в конечном счете при прочих равных условиях от объема работы дороги. В данном случае из внутрирайонных грузов, неравномерно поступающих на дорогу, имеют наибольший вес лесные грузы. Эти же грузы, кстати сказать, являются частично и оправданием сооружения самой дороги. Поэтому, очевидно, наиболее приемлемым вариантом будет тот, который дает лесоматериалы в наибольшем количестве из возможных.

Подходя в оценке вариантов с этой точки зрения и сопоставляя ожидаемые перевозки лесных грузов из районов их тяготения, получаем следующие показатели (в тыс. т):

Наименование участков	Выход древесины по вариантам		
	восточный	западный	комбинированный
Разъезд № 20—Игра	120,00	120,00	120,00
Игра—Ижевск	236,00	351,00	318,00
Итого	356,00	471,00	438,00

Из таблицы усматривается, что наибольший выход древесины получается при западном варианте, но учитывая, что в это количество вошло 126 тыс. т лесных грузов, поступающих по Узгинской ж. д., следует признать, что комбинированный вариант дает из вновь вовлекаемых лесных массивов наибольшее количество грузов, но не надо забывать, что по сооружении железнодорожной линии Ижевск-Пермская по любому из этих вариантов делает существование Узгинской ж. д. невозможным, так как в этом случае, даже если взять трассу восточного варианта удаленной от Узгинской дороги на 10 — 1% км*, и то создало бы существование двух параллельных дорог на протяжении 72 км. Поэтому, конечно, наибольшее количество лесных грузов следует ожидать все же при постройке дороги Ижевск-Пермская по западному варианту, а стало быть и наиболее приемлемым должен считаться западный вариант, это во-первых, во-вторых, этот же вариант наилучшим образом в сравнении с другими разрешает и предстоящую работу ст. Ижевск и вытекает с достаточной ясностью, не требующей комментариев, из приводимого ниже сравнения грузооборота ст. Ижевск при восточном и западном варианте (в тыс. т):

Наименование вариантов	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Восточный	2110,04	2263,09	2717,87	2944,07
Западный	1448,65	1549,06	1757,88	1807,05
Разница:	661,39	719,03	959,99	1037,02

Примечание: В данной таблице сравнение делается только по грузам прибытия.

Из приведенной таблицы следует, что для того, чтобы перерабатывать на ст. Ижевск дополнительное количество грузов, которое будет поступать от того, что скажется принятым, восточный вариант потребует расширения станции значительно больше, чем при западном варианте.

Следовательно, и с этой точки зрения западный вариант является наиболее приемлемым.

И наконец, в третьих, за западный вариант как за наиболее приемлемый говорит и то обстоятельство, что благодаря совпадению трассы ее с существующей линией Узгинской ж. д. из 72 км на протяжении 30—35** км строительная стоимость проектируемой дороги снизится миллиона на 1,5 минимум.

Таким образом, как будто все говорит в пользу западного варианта, но несмотря на это некоторыми этот вариант оспаривается и вместо него выдвигается либо восточный, либо комбинированный и в качестве довода приводятся в основном 2 соображения.

Первое связано с утверждением того, что Узгинская дорога будет существовать и по сооружении Ижевск-Пермской ж. д. по восточному варианту, ввиду, дескать, этого будет возможно получать большее количество древесины, и второе соображение, приводимое в пользу восточного варианта, говорит о том, что грузы, поступающие в адрес Ижевска со станции Ижевск-Восточная, будут следовать не в гору, как сейчас, а под гору, так как в этом случае ст. Ижевск Ижевск-Пермской ж. д. намечается в нагорной части города в районе Карлутки.

* Так в документе.

** Цифра в документе напечатана нечетко.

На приводимые эти соображения в пользу восточного варианта ответ частично уже дан выше, но сказанное можно дополнить еще следующим.

Грузооборот ст. Ижевск-Восточная по грузам, идущим в адрес Ижевск, разбиваются на 2 группы. Одни грузы идут для удовлетворения нужд нагорной части города, а другие — для промышленного района в части города, явно тяготеющей к существующей ст. Ижевск.

Это порайонное распределение грузов, идущих в Ижевск-Восточная, выражается следующим образом (в тыс. т):

Наименование районов	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Пром[ышленный] район	622,15	720,27	846,92	938,53
Нагорный район	130,13	132,41	134,74	135,97
Итого:	752,28	852,68	981,66	1074,50

Приведенные данные показывают, что грузы, идущие со станции Ижевск-Восточная в нагорную часть города, составляют от всех грузов прибытия всего 17—13%. Кроме того, учитывая, что при восточном варианте потребуется постройка вокзала и прочих станционных и путевых сооружений, а также содержание дополнительного штата, становится совершенно ясным, что доводы, приводимые в пользу восточного варианта, неосновательны.

Теперь остается сказать о сроке, к которому должна быть выстроена Ижевск-Пермская ж. д.

Этот вопрос окончательно еще не разрешен в центре, но в интересах Ижевского промышленного района в УАО, в целом, дорога должна быть выстроена и передана в эксплуатацию во всяком случае не позднее конца 1933 г., т. к. без этой дороги потребность Ижевского промышленного района в топливе в 1934 г. будет удовлетворена всего лишь на 67% или же недостающее топливо и прочее промышленное сырье придется завозить в Ижевск, давая перепробег грузам, опять-таки по Московско-Казанской ж. д., тогда как Ижевск-Пермская дорога при своем грузообороте, выражающемся (в тыс. т):

Направление следования грузов	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
К Ижевску	752,28	852,88	981,66	1074,50
К Пермской ж. д.	101,21	110,21	116,49	123,50
Всего:	853,49	963,09	1098,15	1198,00

сама может давать государству значительную экономию. Поэтому ввиду того, что на сооружение этой дороги потребуется всего около 19 млн руб., необходимо постройку ее закончить как можно скорее и во всяком случае не позднее конца 1933 г. <...>*

Инженер И. Будин

ЦГА УР, ф. 724, оп. 1, д. 546, л. 60б.—90б.

* Опушено описание значения железных дорог Ижевск-Сарапульская ж. д., Бугульма—Можга—Вятка, Агрыз—Воткинск.

**ПИСЬМО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ УАО ПРИ ПРЕЗИДИУМЕ ВЦИК В. С. БУДИНА⁴
И УПОЛНОМОЧЕННОГО ИСПОЛКОМА УАО ПО ДЕЛАМ ТРАНСПОРТА
К. Н. ХМЕЛЕВА НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ТЯЖЕЛОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР
Г. К. ОРДЖОНИКИДЗЕ⁷ О НЕОБХОДИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ, СВЯЗЫВАЮЩЕЙ ПЕРМСКУЮ
И МОСКОВСКО-КАЗАНСКУЮ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ**

9 апреля 1932 г.

Завод № 10 в г. Ижевске⁸, в своей реконструкции тесно увязываясь с развитием города и промышленности Удмуртской автономной области, до сего времени не имеет окончательного разрешения развития железнодорожных путей.

По генеральному плану реконструкции завода № 10, строго увязанному в сроках, предусмотрена укладка к концу текущего 1932 г. внутризаводских путей широкой колеи на 76 км, из коих уже сложено 21 км, а на 55 км до сего времени выделено только 25 км рельс.

В текущем же 1932 г. будет произведена перешивка теперешней древо-лесовозной дороги метровой колеи Ижевск—Ува на широкую колею и удлинение ее до устья р. Лобань. Для этой цели завод № 10 получил 8 тыс. руб. Кроме того, в этом же году по плану реконструкции должен быть обеспечен для завода № 10 и всего Ижевского промышленного района прямой железнодорожный выход общего пользования на р. Каму. Этот выход по заключению специальной комиссии НКПС (под руководством т. Гибшмана) мыслится как продолжение от ст. Ижевск к реке Каме, Балезино-Ижевского магистрального соединения Пермской ж. д. с Московско-Казанской ж. д. до сарапульских пристаней протяжением в 60 км с примыканием этого продолжения у Сарапула к магистрали Московско-Казанской ж. д.

Невыполнение этих мероприятий в полном объеме уже с текущего 1932 г. неминуемо скажется на деятельности завода № 10 и всего промышленного Ижевского района, приводя к недостаточному использованию капиталовложений завода, города и области.

По поручению облисполкома и начальника Ижстальстроя просим Вас дать указания, обеспечивающие в возможно скорейший срок рельсами, скреплениями и станционным оборудованием, реконструкцию внутризаводских путей и перестройку дороги Ижевск—Ува—Лобань и решительно настоять, чтобы НКПС немедленно приступил к производству окончательных изысканий и проектированию путей общего пользования Балезино—Ижевск, Ижевск—Кама (Сарапул) с таким расчетом, чтобы в текущем же году были выполнены все земляные работы и возведены линейные гражданские сооружения, а с первого квартала 1933 г. начата укладка рельс.

Кроме того, нормальная работа завода сегодняшнего дня, а также вступающих цехов по реконструкции завода и Ижевской теплоэлектроцентрали требуют немедленного усиления подвижным составом действующих древо-лесовозных веток метровой колеи.

Убедительно просим дать указания по скорейшему удовлетворению и размещению заказов на заводах СССР для завода № 10: 12 паровозов, 200 вагонов метровой колеи и полуфабрикатов для внутризаводского транспорта.

Для обеспечения реконструкции завода № 10 автотранспортным трестом выделено 68 грузовых автомашин и Госпланом РСФСР при участии Главдортранса и Нижегородских краевых органов выделено Ижевскому городскому хо-

зайству 125 грузовых автомашин (из них 5 — для коммунального хозяйства г. Ижевска), 10 автобусов (постановление ВЦИК от 10 февраля 1932 г.), и 2 пожарных автомашины, и 2 шасси карет скорой помощи.

До сего времени ни одной машины по этим разнарядкам не получено.

Просим Вашего распоряжения об отпуске автомашин для Ижевского промышленного района в течение 2-го квартала.

Представитель Удмуртской области
при Президиуме ВЦИК Будин

Уполномоченный обисполкома УАО
по делам транспорта Хмелев

ЦГА УР, ф. 724, оп. 1, д. 428, л. 31—32.

№ 10

ПОСТАНОВЛЕНИЕ БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ОБ ОКАЗАНИИ СОДЕЙСТВИЯ НАРКОМАТУ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ УАО*

27 мая 1932 г. **

Член комиссии НКПС т. Гейстер, информируя о принятых мерах [по] реконструкции Московско-Казанской ж. д., сообщает, что в 1932 г. отпущено дополнительно средств на реконструкцию Московско-Казанской ж. д. 28 млн руб.; в этом году будет уложен второй путь по главной магистрали от Арска до Агрыза, также будет реконструирована ветка Агрыз—Ижевск, где будут открыты дополнительно 2 разъезда и сменены все шпалы. Развитие ст. Агрыз и Ижевск поручено дирекции Московско-Казанской ж. д.: разработать проекты как на развертывание путей, так и на строительство станции в Ижевске с учетом примыкания Пермской ж. д. линии Балезино—Ижевск. Одновременно т. Гейстер указывает, что Удмуртская организация должна помочь в деле освоения этих серьезных работ по строительству железной дороги, как линии Балезино—Ижевск, связывающей Урал, Сибирь и Север, так и выполнение всего плана реконструкции Московско-Казанской ж. д. Обком должен будет помочь партийным руководством на постройках и обеспечить необходимой рабочей силой во время строительства.

Постановили:

Сообщение т. Гейстера принять к сведению и оказать полное содействие в подборе работников на руководящие работы и развертывании работ, южные ёросы области обязать обеспечить практическое участие и необходимую помощь в строительстве железной дороги на территории УАО.

Секретарь Удмуртобкома*** Темкин

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 1267, л. 18.

* Из материалов к протоколу № 17 заседания бюро Удмуртского обкома ВКП(б) от 27 мая 1932 г., на котором был заслушан вопрос о строительстве железнодорожных путей Ижевск—Сарапул и Ижевск—Балезино.

** Дата заседания бюро. Документ датируется 2 июля 1932 г.

*** Подпись отсутствует.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ИСПОЛКОМА УАО О РЕЗУЛЬТАТАХ
ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ ИЗЫСКАНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ
ИЖЕВСК-ПЕРМСКАЯ***

14 июня 1932 г.

Заслушав доклад начальника изыскательской партии инженера Гейко Н. Ф. о результатах предварительных изысканий железнодорожной линии Ижевск-Пермская, президиум областного исполнительного комитета УАО постановляет:

1. Результаты предварительных экономических и технических изысканий по проектируемой Ижевск-Пермской ж. д. принять к сведению.

Одновременно с этим, отмечая добросовестное отношение партии [к] производимым работам по изысканию упомянутой линии и энергичную борьбу ее за лучшие производственные показатели, в результате чего изыскания были закончены досрочно, президиум обисполкома считает необходимым объявить инженерно-техническому персоналу и рабочим — участникам изысканий благодарность и наградить грамотой ударника:

- 1) бывшего начальника изыскательской партии инженера Ракова;
- 2) » помощника и старшего инженера, ныне начальника изыскательской партии Гейко;
- 3) рабочих Хохрякова Якова, д. Шуралуд Дебесского ёроса, ныне проживающего в Ижевске на курсах сов. строительства;
- 4) Гуляшева Алексея, г. Ижевск, пионервожатый;
- 5) Вахрушова Романа, д. Чука Якшур-Бодьинского ёроса;
- 6) Вахрушова Потапа, » ;
- 7) Бектышева Фоку, д. Троицкая Малопургинского ёроса, ныне проживающего в Ижевске, гороно;
- 8) Селезнева Дмитрия, с. Игра Зуринского ёроса;
- 9) Широбокова Трофима, д. Утор Я[кшур]-Бодьинского ёроса;
- 10) Загребина Сергея, » ;
- 11) Загребина Петра, » ;
- 12) Загребина Михаила, » .

2. Для правильной и бесперебойной организации работы изыскательской партии предложить облснабу обеспечить участников изысканий всеми видами снабжений, спецодеждой, а также и премиальным фондом в установленном размере, приравняв как техперсонал, так и рабочих на основании существующих законоположений об экспедициях по снабжению к категории 1-й.

Зам. председателя обисполкома *Мальгинов*
Секретарь** *Барышников*

ЦГА УР, ф. 724, оп. 1, д. 428, л. 141—141об.

* Из протокола № 18а заседания президиума исполкома УАО.

** Подпись отсутствует.

ИЗ ПИСЬМА ПРЕДСТАВИТЕЛЯ УАО ПРИ ПРЕЗИДИУМЕ ВЦИК В. П. ВОТИНЦЕВА⁹
И УПОЛНОМОЧЕННОГО ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТА И. М. БУДИНА¹⁰
ЦЕНТРАЛЬНОМУ ПЛАНОВО-ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОМУ УПРАВЛЕНИЮ НКПС
И 3-МУ УПРАВЛЕНИЮ ШТАБА РККА ПО ВОПРОСУ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК-ПЕРМСКАЯ ПО ЗАПАДНОМУ ВАРИАНТУ

11 июля 1932 г.

Не подлежит оглашению

На основании произведенных летом 1931 г. предварительных технических изысканий трассы Ижевск-Пермской ж. д. и сравнения материалов, экономически обосновывающих постройку упомянутой дороги по вариантам:

- 1) Ижевск—Балезино, именуемый западным;
- 2) Воткинск—Верещагино, » западно-восточным;
- 3) Воткинск—Нытва, » восточным,

давших лучшие показатели в пользу западного варианта, в первых числах июня с. г. от Московской экспедиции¹¹ выехала в Удмуртскую автономную область партия и с 16 июня приступила к производству окончательных изысканий Ижевск-Пермской дороги по трассе западного варианта. Но 27 июня с. г. в связи с решением ЦПТЭУ от 21 июня партия, работающая на изыскании, во изменение прежнего задания получила распоряжение обследовать выход Московско-Казанской ж. д. на Пермскую по направлению западного и западно-восточного вариантов и вести трассу с 6-тысячным уклоном.

Указанное изменение задания на изыскание трассы проектируемой Ижевск-Пермской ж. д. сделано Центральным планово-техничко-экономическим Управлением НКПС на основании представленных 3-м Управлением штаба РККА особых соображений, и в связи с выявленным дополнительным грузооборотом в количестве 286 тыс. т, в виде соликамских калийных солей, каковые при направлении их в восточные части Нижегородского края¹² и Татареспублики по линии Ижевск-Пермской дороги дают при осуществлении ее по западному варианту и в сравнении с западно-восточным вариантом перепробег в 84 км.

Ввиду этого и придавая вопросу выбора варианта постройки Ижевск-Пермской дороги особо важное значение, Удмуртская автономная область считает для себя совершенно обязательным дать по затронутому вопросу нижеследующие свои соображения:

1. Решение ЦПТЭУ от 21 июня с. г., предусматривая возможность транспортирования по проектируемой дороге в восточные части Нижегородского края и Татареспублики соликамских калийных солей в количестве 286 тыс. т, совершенно оставило без внимания необходимость завоза по проектируемой дороге на те же самые участки кайских фосфоритов, которые при осуществлении Ижевск-Пермской дороги по ее западно-восточному варианту будут давать перепробег в 84 км по тому же самому участку между разъездом № 20 и ст. Верещагино и еще 58 км по участку Воткинск—Ижевск, всего 142 км.

Потребное количество фосфатов так же, как и калийных солей, зависит в основном от рода посевных культур, почвы, количества атмосферных осадков, химического состава применяемых удобрений, их эффективности и стоимости.

В соответствии с этим и руководствуясь расчетами крупных научных авторитетов (Крюков, Илов, Кошечкин), общую потребность края в минеральных удобрениях устанавливаем в следующем количестве на 1937 г.:

- а) фосфатов — 1328 тыс. т,
- б) калийных солей — 1162 тыс. т,
- всего — 2490 тыс. т.

Принимая по данным ЦПТЭУ завоз калийных солей из Соликамска в восточные части Нижняя по Ижевск-Пермской дороге в количестве 286 тыс. т, завоз фосфатов из Вятско-Кайских месторождений будет составлять для той же территории 332 тыс. т.

Следовательно, если при осуществлении Ижевск-Пермской дороги по западному варианту получается перепробег 24 024 тыс. т км/год, то при осуществлении той же дороги по западно-восточному варианту пробег Вятско-Кайских фосфатов будет составлять 47 144 тыс. т км/год. Это обстоятельство при вынесении решения от 21 июня совершенно не учтено.

Также следовало бы учесть влияние на Ижевск-Пермскую дорогу и Омутнинского района.

По материалам бывшего геологического комитета¹³ и отдела фондов Государственного геолого-разведочного треста запасы железных руд в Омутнинском районе определяются в следующих количествах (в тыс. т):

Род железных руд	Выявлено до 1 января 1931 г.	Вновь выявленные запасы 1931 г.	Всего	Примечание
Категории А	12460	522	12982	
» В	26707	536	27243	
» С	97972	—	97972	
Всего:	137139	1058	138197	

С разрешением омутнинской проблемы завоз железной руды в Ижевский промышленный район будет составлять 68 тыс. т, каковые при осуществлении проектируемой дороги с выходом на Верещагино будут давать опять-таки перепробег на участке разъезд № 20—ст. Верещагино протяжением 142 км, но при вынесении решения от 21 июня и это обстоятельство не принято во внимание.

Этим же решением от 21 июня совершенно упущено из виду значение проектируемой железной дороги для развивающейся текстильной промышленности в г. Глазове, проектируемой на базе сельскохозяйственных районов, специализирующихся по льну и лесоперерабатывающей промышленности, для которых завоз разного сырья по Ижевск-Пермской дороге предполагается в количестве не менее 125 тыс. т при среднем их пробеге в 45 км, которые с отклонением трассы Ижевск-Пермской дороги от западного варианта в сторону западно-восточного варианта должны будут частью доставляться в Глазов гужем по дорогам, почти негодным для проезда, а лесные грузы, направляемые в сторону Глазова, должны будут оставаться неиспользованными и гнить на корню.

Еще менее обоснованным становится решение ЦПТЭУ от 21 июня с. г., если учесть, что по линии западного варианта Ижевск-Пермской дороги имеется реконструированный Сергиевский стекольный завод производительностью 12 тыс. т стекломассы в год и проектируемый Якшур-Бодьинский цементный завод производительностью до 2 млн бочек в год, выдвинутый Нижнекраем и УАО лишь в последнее время и в предшествующих обоснованиях Ижевск-Пермской ж. д. неучтенный.

<...>* Наличие значительных запасов [известняка и глины], громадный рост потребления и то обстоятельство, что в недалеком будущем проектируется сооружение Среднекамской гидростанции, которая потребует огромное количество цемента, дает полное основание полагать, что Якшур-Бодьинский цементный завод будет построен в ближайшие же годы. Это обстоятельство придает Ижевск-Пермской дороге при осуществлении ее по западному варианту совершенно новое и чрезвычайно важное значение, не учитывать которого нельзя.

2. При вынесении решения от 21 июня о необходимости производства изысканий по трассе Воткинск—Верещагино необходимо было учесть и то обстоятельство, что постройка Ижевск-Пермской дороги по западному варианту, совпадая своей трассой на участке Ижевск—Люкшудья ныне реконструируемой Ижевск-Увинской ж. д., сокращает строительную длину на 21 км или 15% от общей длины линии. Кроме того, западный вариант, совпадая с направлением Узгинской узкоколейной железнодорожной линии, совершенно освобождает все верхнее строение ее от ст. Люкшудья до конца на протяжении 57 км и весь вагонный и паровозный парк с общей стоимостью до 2 млн руб., могущие быть использованными для других промышленных пунктов Союза. С постройкой же Ижевск-Пермской дороги по западно-восточному варианту Узгинская дорога должна сохраниться. Следовательно, и по этим соображениям осуществление постройки Ижевск-Пермской ж. д. по западно-восточному варианту не может быть оправдано.

3. Планом реконструкции завода № 10, составленным в соответствии с решением ЦК ВКП(б) от 8 февраля с. г. и Совета Труда и Оборона от 10 февраля с. г., предусматривается реконструкция внутризаводской железнодорожной сети протяжением до 100 км на нормальную колею.

Как известно, в настоящее время завод № 10 обслуживается железнодорожной веткой общего пользования Агрыз—Ижевск—Воткинск и узкоколейными железнодорожными линиями Ижевск—Ува и Ижевск—Узгинка. С упомянутых железных дорог грузы, поступающие в адрес завода № 10 и Ижгрэса¹⁴, составляют по годам следующее количество (в тыс. т):

Наименование железных дорог	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1937 г.
Агрыз-Воткинская	68	293	306	343
Ижевск-Увинская	551	624	968	1369
Ижевск-Узгинская	179	230	379	424
Всего:	798	1147	1643	2136
В том числе по колее 1524 мм, %	8,5	25,5	18,6	16,1

<...>** В настоящее время Ижевск-Увинская узкоколейная ж. д. уже реконструируется. По продлении ее на 82 км до устья р. Лобани и при наличии существующего транспорта покрытие потребности в топливе завода № 10 и всего Ижевского промышленного района (выражаются по годам):

* Опущены данные о количестве известняка и глины, имеющихся в районе Якшур-Бодьи.

** Опущены сведения об объемах грузов для завода № 10 и Ижгрэса, поступающих по нормальным и узкоколейным железным дорогам.

на 1932 г. — 927 тыс. т,

на 1933 г. — 1325 »,

на 1937 г. — 2477 »,

возможно к концу второго пятилетия лишь на 58%. В силу этого, неминуемо встает вопрос о завозе топлива извне, что уже имело место в истекшие годы, или из-под Глазова через Верещагино, или же потребуются, наряду с постройкой Ижевск-Пермской дороги по западно-восточному варианту, вести строительство по продлению существующей Узгинской узкоколейной ж. д. минимум на 30—35 км в направлении на Балезино, с тем чтобы освоить северные лесные массивы области. Но при этом в связи с увеличивающимся грузооборотом этой дороги от дополнительного освоения лесов и обслуживания ею Якшур-Бодьинского цементного завода с 424 до 737 тыс. т простое продление Узгинской дороги, примыкающей у ст. Люкшудья к реконструируемой нормально колеиной Увинской дороге, будет недостаточным. Таким образом, с реконструкцией Ижевск-Увинской дороги совершенно неотложной задачей стали реконструкция Узгинской дороги и всей внутривозводской сети на нормальную колею.

Это обстоятельство по существу предопределяет и выбор вариантов постройки Ижевск-Пермской дороги, так как ни один вариант проектируемой дороги, отличный от западного варианта, не исключает необходимости оставления Узгинской дороги, а наоборот, рост грузооборота обязывает ее реконструировать и продлить в таком виде еще дальше.

Следовательно, постройка Ижевск-Пермской дороги по западно-восточному варианту создает необходимость содержать в одном направлении и недалеко друг от друга 2 дороги нормальной колеи, что опять-таки, конечно, не может быть оправдано.

4. Изменение технических условий изыскания и проектирования Ижевск-Пермской дороги ссылкой на увеличение грузооборота и примыкание этой дороги к магистралям, перепроектируемым на [6]*-тысячный уклон, обосновано меньше, чем во всех других случаях, и вовсе не является необходимостью по той простой причине, что на всем протяжении от Урала до Вятско-Кайского района, откуда будут следовать грузы по проектируемой дороге, нет ни одного пункта, с которого можно было вывести груз целым составом поезда и направить транзитом по этой линии дальше Ижевска, и, на самом деле, если даже взять наиболее сосредоточенный грузисточник, как Соликамские соли, и то для того, чтобы ежедневно отправлять по Ижевск-Пермской дороге при 6-тысячном уклоне и паровозе «Э», хотя бы один поезд, требуется грузисточник емкостью в 389 тыс. т в год, в действительности же их всего 286 тыс. т. Учитывая это, а равно и то, что грузы, идущие по проектируемой дороге, будут собираться не только с разных станций, но и разных направлений, следует полагать, что поезда, идущие по Ижевск-Пермской дороге, будут составляться в пунктах ее примыкания. А при этом условии совершенно нет надобности обуславливать ее руководящий уклон с принятыми уклонами для Московско-Казанской и Пермской ж. д., тем более, что такое повышение технических требований необоснованно удорожает строительство и в связи с тем, что изыскания производятся теперь как предварительные, отодвигает начало строительства минимум на 1 год.

5. Наряду с этим осуществление Ижевск-Пермской дороги по западно-восточному варианту значительно осложняет в сравнении с западным вариантом работу узловой станции Ижевск Московско-Казанской ж. д. тем, что в пер-

* Цифра напечатана нечетко.

вом случае все грузы, составляющие до 60% завода № 10, должны будут проходить через эту станцию, а при западном варианте они поступают в склады по ветке от топливного разъезда Увинской дороги, не заезжая на узловую станцию, что видно из приводимого ниже сравнения грузооборота ст. Ижевск Московско-Казанская ж. д. в зависимости от осуществления Ижевск-Пермской дороги по западному или западно-восточному варианту.

Наименование вариантов	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Западно-восточный	2110	2268	2717	2944
Западный	1152	1618	1952	2092
Разница:	558	650	765	852

Следовательно, западный вариант и с этой точки зрения является наиболее приемлемым.

6. Значение постройки этой дороги именно по западному варианту еще и в том, что она будет одним из лучших проводников социалистической культуры в глубине отсталой национальной области, каковой все еще является Удмуртская АО.

Поэтому и руководствуясь изложенным выше, Удмуртская автономная область, считая со своей стороны совершенно обязательным постройку Ижевск-Пермской дороги по западному варианту, в целях ускорения начала строительства, настоятельно просит:

1) отменить предъявленные решением от 21 июня с. г. повышенные требования к изысканию и проектированию Ижевск-Пермской дороги;

2) отозвать партию, направленную на производство изысканий линии Воткинск—Верещагино;

3) учитывая, что в связи с изменением задания сильно запаздывает производство окончательных изысканий трассы упомянутой дороги по западному варианту группой инженера Гейко, изыскательскую партию, направленную на линию Воткинск—Верещагино, слить с партией инженера Гейко.

Представитель УАО при Президиуме ВЦИК *Вотинцев*
Уполномоченный по реконструкции
транспорта области и зав. секцией транспорта
и связи облплана *Будин*

ЦГА УР, ф. 724, оп. 1, д. 428, л. 189—191об.

№ 13

**ПИСЬМО ВСЕСОЮЗНОГО ОРУЖЕЙНО-ПУЛЕМЕТНОГО ТРЕСТА «РУЖ»
В ГОСПЛАН СССР И 3-е УПРАВЛЕНИЕ ШТАБА РККА С ОБОСНОВАНИЕМ
НЕОБХОДИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ
ИЖЕВСК-ПЕРМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПО ЗАПАДНОМУ ВАРИАНТУ
И ОТМЕНЫ ИЗЫСКАНИЙ ПО ТРАССЕ ЗАПАДНО-ВОСТОЧНОГО ВАРИАНТА**

17 июля 1932 г.

Производимые с 16 июня окончательные технические изыскания трассы Ижевск-Пермской дороги по западному варианту 8-тысячным ходом, в настоящее время решением Центрального планово-техничко-экономического управ-

ления НКПС от 21 июня с. г. приостановлены, и согласно тому же решению экспедиция переключена на производство предварительных изысканий трассы упомянутой дороги одновременно по западному и западно-восточному варианту с 6-тысячным уклоном.

В связи с этим и ввиду того, что производство изысканий в двух вариантах дает основание судить о возможном осуществлении Ижевск-Пермской дороги по западно-восточному варианту, а также ввиду того, что изменение технических условий вызывает приостановление начатой реконструкции Ижевск-Увинской узкоколейной железнодорожной линии, ружейно-пулеметный трест НКТП считает необходимым обратить Ваше внимание на нижеследующие обстоятельства:

1. Осуществляемый план реконструкции Ижевских военных заводов, намеченный в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) от 8 февраля и Советом Труда и Оборона от 10 февраля с. г., и приближающиеся сроки пуска новых цехов завода № 10 и Ижгрэса, сильно увеличивающие грузооборот всего Ижевского промышленного района, до сего времени остаются необеспеченными нужными транспортными средствами вообще, и железнодорожными путями для завоза топлива — в частности.

В силу этого и ввиду того:

а) что основным видом топлива как металлургическое топливо для производства высококачественных сталей будут дрова,

б) что потребность для нужд Ижевского промышленного района в топливе по годам выражается:

на 1932 г. — 927 тыс. т,

на 1933 г. — 1326 »,

на 1937 г. — 2477 »,

в) что покрытие этой потребности при наличии существующих всех видов транспорта возможно из местных лесов ежегодно лишь в количестве 690 тыс. т, встает совершенно необходимым дальнейшее освоение местных лесных массивов.

В связи с этим по решению облисполкома УАО и окончательно РУЖ реконструируется Увинская узкоколейная ж. д. на нормальную колею, и, как вытекающее отсюда, встает необходимость реконструировать и примыкающую к этой дороге на ст. Люкшудья в 21 км от г. Ижевска Узгинскую узкоколейную ж. д. протяжением 57 км.

Поэтому и учитывая, что Узгинская ж. д. совпадает с направлением западного варианта Ижевск-Пермской ж. д., ружейно-пулеметный трест считает постройку Ижевск-Пермской дороги осуществить по западному варианту.

2. При этом необходимо учесть то обстоятельство, что с постройкой упомянутой дороги по этому варианту завоз производственного сырья в адрес завода № 10 будет выражаться по годам в следующем количестве (в тыс. т):

Наименование грузов	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1937 г.		Источники получения сырья
				в тыс.	в %	
1. Топливо — дрова	230	379	379	424	60	Район Увинской и Узгинской ж. д.
2. Ферросплавы	4	4	6	6	0,8	Урал

Наименование грузов	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1937 г.		Источники получения сырья
				в тыс.	в %	
3. Руда разная	14	14	68	68	9,7	»
4. Чугун	66	66	99	120	17,1	»
5. Доломит	45	45	80	80	11,3	»
6. Кокс	4	4	8	8	1,1	»
Итого:	363	512	631*	706	100	

Из этой таблицы следует, что из всех грузов завозится с Урала для нужд завода № 10 всего 40%. Следовательно, наиболее важным участком в смысле укрепления обороноспособности предприятий являются Узгинская ж. д., которую необходимо реконструировать и продлить ее далее, или же [строительство] Ижевск-Пермской дороги необходимо осуществить по западному варианту.

3. Осуществление [строительства] упомянутой дороги по западному варианту целесообразнее и потому, что РУЖ НКТП, освобождаясь от необходимости содержания в этом направлении целой дороги, получает возможность существующее верхнее строение узкоколейной Узгинской дороги и весь паровозный и вагонный парк, приобретаемый как импортное оборудование, перебросить в другие военные промышленные пункты, что в настоящих условиях имеет исключительно важное значение.

4. В текущем году на механизацию лесозаготовок в районе Увинской и Узгинской железных дорог [РУЖ НКТП] вкладывает 8 млн руб. При таком объеме вложений на одну механизацию лесозаготовительных работ, безусловно, наиболее эффективное использование вложений будет при максимальной концентрации заготовок в одном районе или неподалеку, а эта возможность обеспечивается при осуществлении Ижевск-Пермской дороги только по западному варианту.

5. В направлении трассы этого же варианта РУЖем запроектировано массовое жилищно-коммунальное строительство для рабочих-лесорубов и полная электрификация и, наконец,

6. С осуществлением Ижевск-Пермской дороги по западному варианту наиболее благоприятно разрешается, в сравнении с западно-восточным вариантом, значительно разгружается и работа узловой ст. Ижевск тем обстоятельством, [что] все грузы, идущие в адрес завода, при западном варианте будут поступать непосредственно в склады и самый подход Ижевск-Пермской дороги, [что] отвечает проекту реконструкции внутризаводских путей, складских помещений. При уклонении же Ижевск-Пермской дороги от западной трассы потребуется перепроектировка уложенных внутризаводских железнодорожных путей.

Поэтому и исходя из вышеизложенного ружейно-пулеметный трест НКТП просит:

1) постройку Ижевск-Пермской дороги осуществить по западному варианту;

2) изыскания, производимые по трассе западно-восточного варианта, отменить;

* Ошибка в документе. Должно быть 640.

3) в целях ускорения производства работ изыскательскую партию, работающую на трассе Воткинск—Верещагино, направить для усиления на трассу западного варианта;

4) учитывая особо важное производственное значение проектируемой дороги (при западном варианте), постройку таковой осуществить не позднее 1933 г.

Временно исполняющий обязанности
начальника Ружтреста *Пшеничный*

Начальник Управления капитального
строительства и реконструкции РУЖа *Орловский*

ЦГА УР, ф. 724, оп. 1, д. 428, л. 145—147.

№ 14

ПРОТОКОЛ № 48 ЗАСЕДАНИЯ ПРИ СЕКТОРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ГОСПЛАНА СССР О ПРИЗНАНИИ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НАПРАВЛЕНИЕМ НА БАЛЕЗИНО

2 августа 1932 г.

Председатель г. Мальгинов П. М.

Присутствовали: гг. Тихонов, Либин (Госплан СССР), Вотинцев, Михаиллис, Будин (Удмуртская область), Сосновский (НКПС ЦПТЭУ), Горячевская (НКПС, группа экономических изысканий), Деменков (НКПТ), Орловский, Певницкий (Ружтрест).

Слушали: О направлении железнодорожной линии Ижевск-Пермская ж. д.
Постановили:

1. Учитывая условия лесоснабжения группы Ижевских заводов и справку о строительной стоимости железной дороги по вариантам на Балезино и Верещагино, составленную Московской экспедицией изысканий (справка прилагается)*, признать целесообразным постройку ж. д., соединяющей группу Ижевских заводов с Пермской ж. д., по варианту на Балезино.

2. Признать необходимым, чтобы в намеченный НКПС срок 1 марта 1933 г. — были выполнены окончательные изыскания и рабочий проект по Балезинскому варианту дороги.

3. Ввиду того, что предварительные изыскания дороги по варианту Воткинский завод—Верещагино уже производится, считать желательным довести эту работу до конца.

Председатель** *Мальгинов*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 1308, л. 19.

* В документах ЦГА УР и ЦДНИ УР справка не обнаружена.

** Подпись отсутствует.

**ПИСЬМО ИСПОЛКОМА УАО В СНК СССР О ЗАТЯГИВАНИИ НАРКОМАТОМ ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ СССР РЕШЕНИЯ ВОПРОСА ПОСТРОЙКИ ДОРОГИ
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО***

27 сентября 1932 г.

Современное состояние и степень развития путей транспорта Удмуртской АО диктует необходимость решительного развертывания всех видов транспорта, в первую очередь железнодорожного.

Помимо начатых уже работ по реконструкции основных прорезающих область магистралей (Пермской и Московско-Казанской ж. д.), должны быть перешиты на широкую колею и удлинены подъездные пути Ижевских заводов, построена дорога для связи Ижевского промышленного района с Пермской магистралью (Ижевск—Балезино) и реконструирован весь Ижевский железнодорожный узел.

Все эти работы в связи с особыми условиями топливоснабжения Ижевских заводов должны быть теснейшим образом увязаны с программой и сроками реконструкции последних.

Однако до настоящего времени и принципиально, и практически разрешен в положительном смысле лишь первый вопрос — о реконструкции подъездных путей.

Разрешение же вопроса о постройке дороги общего пользования Ижевск—Балезино и реконструкции Ижевского железнодорожного узла затягивается настолько, что выполнение постановления СНК СССР от 10 февраля с. г. находится под угрозой срыва.

Затяжка происходит преимущественно по вине НКПС, что видно из нижеизложенного.

Экономические и предварительные технические изыскания дороги для связи Ижевска с Пермской ж. д. по варианту Ижевск—Балезино были закончены НКПС в 1931 г.

Предварительный проект дороги был рассмотрен и утвержден Главжелдорстроем 22 мая текущего года.

Тогда же — 22 мая — дирекции Московско-Казанской ж. д. было предложено составить на основе материалов НКПС (ЦПТЭУ, треста технико-экономических изысканий и эксплуатационного управления) не позднее 1 августа текущего года схему Ижевского узла и согласовать ее с заинтересованными ведомствами.

Наряду с этим тресту технико-экономических изысканий было предложено срочно произвести окончательные изыскания линии Ижевск—Балезино, начав их с южного участка.

Материал с указанием трассы как южного подхода, так и всего южного участка дороги трест обязывался передать управлению Ижевских заводов для переустройства подъездной железнодорожной ветки Ижевск—Ува на участке Ижевск—Люкшудья по проекту НКПС, так как этот участок является общим с НКПС.

Эти указания были приняты к руководству Московской экспедицией технических изысканий, начавшей окончательные изыскания в июне текущего года.

Однако в июле, когда изыскательной партией была проделана уже значительная часть работы, ею было получено от ЦПТЭУ НКПС распоряжение о прекращении производства окончательных изысканий и о начале предварительных изысканий по новым техническим условиям, предусматривающим иной

* Копии документа адресованы СНК РСФСР и Нижегородскому крайисполкому.

руководящий уклон (0,006 вместо принимавшихся ранее 0,008, 0,009) с ходом по двум вариантам Ижевск—Балезино и Ижевск—Воткинск—Верещагино.

Ввиду того, что этим распоряжением была внесена полная дезорганизация во всесторонне увязанную и с большим трудом налаженную работу, областной исполнительный комитет УАО обратился в центральные органы с протестом на действия НКПС.

Результатом этого протеста было решение Госплана СССР (сектор железнодорожного транспорта) от 2 августа, который признал целесообразным постройку железнодорожной линии, связывающей Ижевск с Пермской железнодорожной магистралью, по варианту Ижевск—Балезино, и нашел необходимым выполнить окончательные изыскания и рабочий проект по балезинскому варианту к 1 марта 1933 г*.

Несмотря на это решение Госплана, на совещании при Управлении контроля и проверки исполнения НКПС 28 августа с. г. выяснилось, что ЦПТЭУ еще не установил, какой вариант будет принят для связи Ижевска с Пермской ж. д. (Ижевск—Балезино или Ижевск—Воткинск—Верещагино), дирекция Московско-Казанской ж. д. не приступала вследствие этого к составлению схемы Ижевского узла, а Главжелдорстрой переносит проектирование узла на 1933 г.

Мало того, ЦПТЭУ письмом от 29 августа за № ...**—268 уведомило РУЖ, что для установления связи Ижевска с Пермской ж. д. основным вариантом является линия Ижевск—Воткинск—Верещагино, а не Ижевск—Балезино.

Такая неопределенность и противоречивость установок НКПС чрезвычайно вредно отражается на ходе работ по организации транспорта Ижевских заводов и всего Ижевского промышленного района, так как за отсутствием проекта узла Ижзавода не может быть дано постоянного примыкания к дороге общего пользования, а тем самым задерживается строительство заводской сортировочной станции и пробного склада; задержка же в окончательном определении направления для связи Ижевска с Пермской ж. д. вынуждает завод № 10 строить общий с НКПС участок дороги по своему усмотрению, так как всякое промедление с реконструкцией подъездных путей грозит огромными осложнениями в снабжении промышленности Ижевска топливом.

Сообщая об изложенном, областной исполнительный комитет Удмуртской АО просит Совнарком СССР предложить НКПС:

1) выполнить решение Госплана СССР от 2 августа с. г., т. е. принять за основной вариант связи Ижевска с Пермской ж. д. направление Ижевск—Балезино и закончить составление окончательного проекта этой дороги и реконструкции Ижевского узла не позднее 1 марта 1933 г.;

2) предоставить в кратчайший срок управлению Ижевских заводов все материалы, необходимые для переустройства заводской сортировочной станции и реконструкции общего с НКПС участка дороги Ижевск—Люкшудья;

3) включить строительство дороги Ижевск—Балезино в план 1933 г.

Зам. председателя областного
исполнительного комитета *Мальгинов*
Секретарь областного исполнительного
комитета***

ЦГА УР, ф. 164, оп. 1, д. 195, л. 4—7.

* См. документ № 14.

** Текст не разобран, возможно, ЦК.

*** Подпись неразборчива.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 96 ПРЕЗИДИУМА ИСПОЛКОМА УАО ОБ ОКОНЧАНИИ
ПОЛЕВЫХ РАБОТ ПО ИЗЫСКАНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

28 октября 1932 г.

Доклад начальника изыскательской партии НКПС Гейко Н. Ф. об окончании полевых работ по изысканию железнодорожной линии Ижевск—Балезино.

Принято к сведению.

1. Констатировать, что вся работа по изысканию проходила в полном соответствии с решениями областного исполнительного комитета и плановой комиссии УАО.

2. Отметить, что несмотря на недостаточное внимание со стороны областных организаций в отношении своевременного и достаточного снабжения партии транспортом, рабсилой и продовольствием, все же партия трудности преодолела, работу закончила по графику, а потому Президиум областного исполнительного комитета за контактную работу, проявленную со стороны изыскательской партии и в целом всей экспедицией НКПС, объявляет благодарность руководству в лице начальника экспедиции Шелонина И. Г., начальнику полевой группы Ракову А. Н. и начальнику изыскательской партии № 11 Гейко Н. Ф.

3. За преодоленные трудности и успешную работу в поле, за своевременное окончание изыскания железнодорожной линии Ижевск—Балезино объявить благодарность всему техперсоналу и рабочим, записав им в трудовые списки.

4. Одновременно с этим областной исполнительный комитет постановил выделить из средств местного бюджета 3500 руб. на премирование всей партии рабочих, техперсонала и руководства экспедиции — Шелонина и Ракова, главного инженера начальника изыскательской партии Гейко Н. Ф. как участника второго года в работы по изысканию линии Ижевск—Балезино.

Выделенную сумму на премирование предлагается Удмуртпредставительству в Москве реализовать, премию выдать натурой с полного согласия профсоюза изыскательской партии и экспедиции.

Исполнение поручается персонально Вотинцеву В. П.

5. Просить начальника экспедиции Шелонина по окончании составления проекта железнодорожной линии Ижевск—Балезино командировать представителя в г. Ижевск для освещения проекта и доклада.

6. Доклад начальника строительства Дейнеровича о начале работ строительства участка железнодорожной линии Ижевск—Балезино по переданному проекту изыскательской партии НКПС Ижевским заводом Наркомтяжа для освоения строительства совпадаемой трассы принять к сведению; заслушать дополнительно доклад директора завода № 10 о ходе этого строительства и перешивки Увинской железнодорожной линии особо.

Председатель ОБИКа *Иванов*
Секретарь ОБИКа *Барышников*

**ДОПОЛНЕНИЯ ГРУППЫ УКК* К РАСЧЕТУ ГРУЗОБОРОТА
ПО ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

1932 г. **

Транзит по линии Ижевск—Балезино был принят по данным титульного бюро 2-й Московской экспедиции, но корректировка была произведена лишь в отношении кизеловского угля, который сообразно с общими установками группы был снят с транзита за счет замены его кузбасским или карагандинским. Кроме того, в транзит включен ввоз и вывоз конечных пунктов линии.

В связи с тем, что по линии Ижевск—Пермская экономсектором ЦПТЭУ на 1937 г. намечен транзитный поток химических грузов 1200 тыс. т, группой УКК была сделана проверка этого грузооборота по данным бюро межрайонного обмена второй Московской экспедиции технико-экономических изысканий. По этим данным потребность в калийных удобрениях по районам, корреспондирующим с районом Березняки и Кизел через Ижевск—Балезино, составляет на 1937 г.:

в т. ч. водой

Центральная черноземная область	211 тыс. т	60 тыс. т
Средняя Волга	148 »	75 »
Нижняя Волга	49,5 »	49,5 »
Татария	74,5 »	—
Украина	469 »	155 »

По прочим химическим грузам размеры перевозок в точности не установлены, в порядке первого приближения их можно принимать в размере 20% от калийных грузов.

Вычитая завоз удобрений водой (в т. ч. и перевозку на ж. д.) и имея в виду, что ЦЧО будет удовлетворяться частично через новую линию Арзамас—Козлов (в размере около 50%) и что транзит удобрений на Украину будет осуществляться почти исключительно через линию Н. Новгород—Котельнич (около 80%), получаем следующий размер транзита калийных удобрений по линии Ижевск—Балезино:

Центральная черноземная область	75 тыс. т
Средняя Волга	73 »
Татария	75 »
Украина	63 »
Итого	286 тыс. т

Прибавляя 20% на недоучтенные прочие химические грузы, имеем $1,2 \times 286 = 350$ тыс. т.

Таким образом, исчисленный группой УКК транзит должен быть увеличен на 250 тыс. т.

ИЗЭУКК*** Гибишман

ЦГА УР, ф. 724, оп. 1, д. 428, л. 138.

* Так в документе.

** Датируется по сопутствующим документам.

*** Сокращение документа.

**ПИСЬМО ИСПОЛКОМА УАО В СНК СССР С ОБОСНОВАНИЕМ
НЕОБХОДИМОСТИ ВКЛЮЧЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО В ПЛАН 1934 г.***

*Не ранее 19 ноября 1933 г. ***

Строительство железной дороги Ижевск—Балезино, проходящей по территории Удмуртской АО и соединяющей Московско-Казанскую и Пермскую магистрали, НКПС и Госпланом СССР еще в середине прошлого года решено было произвести в 1934 г.

Т. к. назначение срока начала строительства дороги в значительной степени определялось окончательным решением вопроса о принятии того или иного варианта, что в свою очередь зависело от вынесения того или иного заключения по этому вопросу Военведом, НКПС отношением от 19 ноября 1932 г. Совнаркомом СССР подчеркнул необходимость немедленного разрешения вопроса о выборе варианта.

Военвед, как нам известно, своим отношением известил оборонный сектор Госплана СССР, подтвердил целесообразность принятого 2 августа 1932 г. транспортным сектором Госплана СССР решения о выборе так называемого западного варианта с примыканием на Балезино и одновременно с этим настаивал на форсировании строительства дороги как имеющей серьезное стратегическое значение.

Таким образом, начало строительства дороги Ижевск—Балезино в 1934 г. можно было считать предрешенным, поскольку в этом вопросе было достигнуто полное единство мнений НКПС и Военведа, с одной стороны, и секторов транспортного и обороны Госплана СССР — с другой.

Однако на совещании 27 марта с. г. при секторе пропускной способности НКПС (из заявления г. Орелкина) и официального сообщения НКПС ЦПТЭЦ выяснилось, что строительство железной дороги Ижевск—Балезино включено в работы второй пятилетки¹⁵ на 1936 г.

Областной исполнительный комитет Удмуртской АО считает необходимым в связи с указанной проектировкой обратить Ваше внимание, что такое решение вопроса о строительстве [дороги] Ижевск—Балезино противоречило бы смыслу постановлений СНК СССР от 10 февраля 1932 г. и ЦК ВКП(б) от 8 июня 1932 г., а также прямому указанию СНК СССР (протокол № 19 от 3 октября 1932 г.) и необходимости форсирования строительства указанной дороги.

Отсрочка строительства железной дороги не соответствовала бы принятым срокам реконструкции Ижстальзавода, тем самым поставила под угрозу срыва освоение грузооборота, в огромной степени возрастающего в связи с реконструкцией завода, вводом в эксплуатацию новых агрегатов, и дальнейшему развитию Ижевского промышленного района.

Откладывать строительство дороги тем более нецелесообразно, что за счет лимитов на реконструкцию Ижстальзавода последним в текущем году выстро-

* Копии адресованы СНК РСФСР, оборонному и транспортному секторам Госплана СССР, НКПС ЦПТЭУ.

** Датируется по документам, содержащимся в деле, и по содержанию документа.

ено 22 км полотна этой дороги (на участке Ижевск—Люкшудья) по проекту, принятому НКПС.

Неблагоприятные последствия перенесения срока полного завершения постройки железной дороги Ижевск-Пермская на 1936 г. состоят в том, что эта мера вносит большие препятствия в проводимую реконструкцию всего транспорта Ижстальзавода, имеющего огромное оборонное значение.

1. Наличие окончательного решения о постройке упомянутой железной линии требует развития западного железнодорожного узла Ижстальзавода с расчетом приема всех грузов, особенно огромного количества топлива, с дороги Ижевск-Пермская.

Однако реконструировать свой транспорт в части западного узла и всех примыкающих к нему путей именно в этом направлении завод не может, ибо в связи с постройкой Ижевск-Пермской ж. д. ст. Ижевск значительно развивается и отодвигается в южном направлении, и вопрос о примыкании заводских путей в связи с этим становится недостаточно определенным.

Но если бы вопрос о примыкании и был ясен, то и в этом случае постройка заводских путей (всего западного узла) по новому варианту была бы невозможна, вследствие отсрочки строительства железной дороги Ижевск-Пермская до 1936 г.

Огромное количество топлива завод должен получать бесперебойно и ежедневно, в силу чего постройку западного узла он должен, вынужден вести, ориентируясь на существующее положение вещей, но не на перспективы 1936 г., поскольку это топливо приниматься будет до постройки линии Ижевск-Пермская с существующих заводских железнодорожных веток.

Позднее же с постройкой железной дороги Ижевск-Пермская узел вновь придется перестраивать, и, таким образом, отсрочка строительства Ижевск-Пермская ж. д. неизбежно влечет за собою значительные излишние капиталовложения во всю строящуюся систему путей завода, принимающую, таким образом, временный характер.

Пропускная же способность этой системы такова, что она не обеспечивает только нормального снабжения заводов топливом.

Отсюда нетрудно представить все те возможные последствия отсрочки, которые могут возникнуть в условиях усиленной работы транспорта в интересах обороны.

2. По проекту реконструкции транспорта завода № 10 из всего огромного количества сырья для завода до 70% его ввозиться должно именно по линии Ижевск-Пермская.

3. Будущая линия Ижевск-Пермская пересекает центральные заводские складские пути (пробит* склад), которые должны быть коренным образом перестроены, но завод лишен этой возможности по соображениям, аналогичным тем, что приведены в пункте 1, и будучи вынужденным развивать пути пробного склада, тем самым опять требует производства крупных затрат на временные пути и все по той же причине отсрочки строительства Ижевск-Пермская до 1936 г.

Складское же хозяйство завода требует особо срочной перестройки, а особенно — в части путевой.

4. Имея в виду существующие затруднения и последствия, возникшие от отсрочки строительства железной дороги Ижевск-Пермская до 1936 г., и то,

* Так в тексте документа, возможно имеется в виду пробный склад — специальное помещение для хранения материалов, используемых в металлургическом производстве.

что реконструкция завода № 10 закончится ранее 1936 г. и этим самым отсрочка строительства линии Ижевск-Пермская может создать невозможность работы завода и мобготовности, особенно в период усиленной работы его в интересах обороны.

На основании изложенного областной исполнительный комитет УАО просит Вас принять меры по включению строительства железнодорожной линии Ижевск—Балезино в план 1934 г.

Председатель областного
исполнительного комитета УАО *Иванов*
Секретарь областного
исполнительного комитета *Белослудцев*

ЦГА УР, ф. 164, оп. 1, д. 247, л. 36—40.

№ 19

ИЗ ОБЪЯСНИТЕЛЬНОЙ ЗАПИСКИ ЗАВЕДУЮЩЕГО СЕКЦИЕЙ ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПЛАНОВОЙ КОМИССИИ УАО П. Л. ШИРЯЕВА К ПЯТИЛЕТНЕМУ ПЛАНУ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА 1933—1937 гг.

*Не ранее 1933 г.**

1. Ижевск-Балезинская ж. д.

На Ижевск-Балезинской ж. д. произведены НКПС как экономические изыскания, так и технические, на основе которых уже составлен проект этой дороги.

Результаты изысканий и проект дороги рассмотрены и утверждены установленным для этого порядком, а титул этого строительства включен правительственными органами в план работ второго текущего пятилетия с установлением срока ввода в полную эксплуатацию этой дороги в 1937 г.

Огромное экономическое, политическое и культурное значение этой дороги не только для УАО, но и для ряда смежных с нею административных и экономических районов исчерпывающе освещено в обоснованиях к проекту упомянутой дороги, а фактом признания всей серьезности и важности этих обоснований со стороны правительственных органов является назначение срока завершения всех работ по ней в течение всего двух лет: 1936 и 1937 гг., с обеспечением в этом последнем году полной эксплуатации дороги.

За первое пятилетие великого социалистического строительства¹⁶ в УАО осуществлено крупное строительство и реконструкция промышленности союзного и местного значения.

Центр УАО — Ижевск, связан с Московско-Казанской ж. д. только заездной веткой Ижевск—Агрыз с весьма малой пропускной способностью, работающей уже в данное время на пределе ее. Выхода же на Урал в северном направлении, а в том числе и в северную часть УАО, по ж. д. из Ижевска нет.

Между тем с реконструкцией Ижевских заводов и местной промышленности тяготение к Уралу чрезвычайно возросло. С уральского направления по Ижевск-Балезинской ж. д. должно поступать в г. Ижевск до 70% всей потребности в промышленном сырье.

Поэтому проект сооружения меридиальной железной дороги по УАО Ижевск—Балезино (при полном единстве мнений НКПС и Военведа и Гос-

* Датируется по содержанию документа.

плана о необходимости и срочности сооружения железной дороги) окончательно принят был НКПС в 1932 г. (окончательный проект утвержден в начале 1933 г.).

Являясь основным средством топливоснабжения Ижзаводов оборонного значения и всей местной промышленности, как осваивающая массив лесов до 158 тыс. га с ежегодным отпуском древесины до 550 тыс. м³, обеспечивающая транзитный поток грузами в размере до 500 тыс. т (чугун, железо, сталь, руда, химгрузы, стройматериалы и лес), эта дорога только от одной переработки транзитных грузов даст экономии около 5,5 млн руб. в год, т. е. около 20% всей ее строительной стоимости.

Это именно обстоятельство в совокупности с тем, что отсрочка строительства дороги на длительное время вызовет весьма значительные капиталовложения во временное путевое хозяйство реконструированных Ижзаводов (на временные основные пути, склады, разгрузочные базы с железнодорожными ветками и т. д. вследствие неясности примыкания заводских путей к Ижевск-Балезинской ж. д.), срочное строительство этой дороги делает весьма настоятельным и рациональным.

<...>* Одни транзитные грузы, составляющие около 60% общего грузооборота (всего 864 тыс. т), дают от сокращения перепробегов до 5,5 млн руб. экономии, то, учитывая экономию от переработки местных грузов дальнего следования, можно ориентировочно считать размеры экономии от сооружения Ижевск-Балезинской линии до 7,8 млн руб. в год, т. е. строительная стоимость дороги окупается в 3, максимум 4 года.

Капитальные затраты в строительство Ижевск-Балезинской ж. д. определены на текущее второе пятилетие в сумме 15,2 млн руб.

В пределах этого лимита определен объем и содержание погодных строительных работ по дороге в следующем виде и на следующих основаниях:

а) поставлена задача обязательного освоения главных массивов лесов в районе тяготения к Ижевск-Балезинской дороге, с одной стороны, и основных районов выхода сельскохозяйственной продукции и стройматериалов из глубинных пунктов на Ижевск, с другой стороны, хотя бы частично, но с начала 1937 г.

При этом условии должны быть выполнены в 1936 г. все основные работы по путевому хозяйству и строительству до ст. Игра.

Исходя из этого, необходимо от ст. Люкшудья до ст. Игра построить 70 км главного пути в 1936 г., при строительной стоимости которого с округлением в 90 тыс. руб. за 1 км — размер затрат выражается в 6300 тыс. руб., а остальные затраты в 6300 тыс. руб. могут быть отнесены на 1937 г., что и показано в титульном списке (принято снижение стоимости строительства на 10% от проектной стоимости 1932 г.);

б) на всех станциях и разъездах в пределах участка Ижевск—Игра должны быть сооружены и все обустройства (пути, переводы, водопроводная линия и т. д.). Общая стоимость обустройства по всей линии равна 1133 тыс. руб.

Такие обустройства должны быть сделаны на ст. Игра и Чур — однотипные. Тип станции принять шестой, строительная стоимость обустройств на них, согласно подсчетам по проекту, выражается в 138 888 руб. на станцию, или всего 277,8 тыс. руб. Эти обустройства должны быть сооружены в 1936 г.

Тип разъезда принят проектом по русской схеме, а строительная стоимость обустройств выражается по подсчетам проекта в 71 350 руб. на 1 разъезд (с учетом снижения стоимости строительства на 1937 г. на 15%).

* Опушены данные об ожидаемом грузообороте проектируемой железной дороги.

Учитывая, что обустройства должны быть сооружены на разъездах: Шубинка, Колюшево, Пастухов, Узгинка, Угловой, Люкшудья, Воложка и Топливный, Ченья, Кушкэз, Воегурт и Красный Факел — вся стоимость обустройств на них выразится в сумме 855,[2]* тыс. руб., которая включена в титул. Первые 8 обустройств должны быть сооружены в 1936 г. при общей стоимости их в 580,8 тыс. руб. Значит, всего по станциям и разъездам расход будет по обустройствам: 1936 г. — 580,8 тыс. руб., 1937 г. — 274,4 тыс. руб.;

в) реконструкция железнодорожного узла на ст. Ижевск согласно проекту должна выразиться в дополнительной укладке 45 км путей. При покилометровой стоимости (средней) в 90 тыс. руб. затрат необходимо сделать 4050 тыс. руб.

Для условной частичной эксплуатации с 1937 г. Ижевск-Балезинской дороги в 1936 г. можно ограничиться укладкой 6 км путей: главного, пассажирского, приемо-отправочного и сортировочными путями. Из этого расчета и определены вложения по этому разделу.

1936 г. — 57,514 тыс. руб.

1937 г. — 3474,26 ».

ГРАЖДАНСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ИЖЕВСК-БАЛЕЗИНСКОЙ Ж. Д.

А. Служебные и общественные помещения

Гражданское строительство по Ижевск-Балезинской ж. д. предусматривает возведение следующих объектов:

а) сооружение пассажирских зданий на ст. Чур и Игра размером площади 285 м² каждое, или всего 1710 м².

При стоимости кубометра здания в 25 руб. (вместе с оборудованием) на вокзалы при станциях затраты выразятся в 42 750 руб.;

б) на разъездах пассажирские здания проектом предусматриваются с площадью в 125 м² каждое или на все — $125 \times 12 =$ в 1400 м². При этом же переводном коэффициенте в кубатуре 6 м стоимость в 25 руб. за 1 м³ потребно средств на эти здания 100 800 руб.;

в) на ст. Игра и Чур предусмотрены амбулатории по 930 м² каждая и клубы — по 300 м² каждый, а всего, следовательно, 2460 м², что требует вложений при строительной стоимости 1 м³ этого рода зданий в 25 руб., — 369 000 руб.;

г) по всей линии проектом предусмотрено возведение 378 м² бань, или при переводном коэффициенте 4 и строительной стоимости 1 м³ в 15 руб. (бани мелкие площадью от 18 до 32 м²) потребно на это строительство средств 22 650 руб.

Следовательно, всего на служебные и общественные помещения по линии Ижевска и Балезино необходимо 535,2 тыс. руб.

В 1936 г. строительство должно завершиться, как указано выше, до ст. Игра включительно. В пределах протяжения этого строительства линии в 1936 г. должны быть закончены все служебные и общественные помещения, чтобы обеспечить хотя и частичную, но наиболее полную эксплуатацию выстроенной части дороги в целях освоения лесных массивов и общего культурного и экономического оживления района тяготения этой дороги.

Таким образом, в пределах выстроенной части дорог в 1936 г. должны быть возведены все общественные и служебные здания, т. е., следовательно, всюду, кроме помещений на разъездах: Воегурт, Кушкэз, Челья и Красный Факел, на 1937 г. отнесена может быть и постройка клуба.

* Цифра напечатана нечетко.

Объем строительства на упомянутых разъездах выражается в цифрах: а) пассажирские здания: 3600 м³, общей стоимостью в 90 тыс. руб.; б) бань — 4 шт. — 372 м³, общей стоимостью в 3,72 тыс. руб.

Таким образом, вложения по годам в строительстве общественных и служебных зданий выразятся: 1936 г. — 3270 тыс. руб., 1937 г. — 208,2 тыс. руб.

Кроме этого, на каждой станции и разъезде устраиваться будут различные вспомогательные строения и сооружения: стрелочные будки, уборные, а на станциях и пожарные сараи.

Общая площадь этих строений, приходящихся на каждую станцию, выражается в 270 м², а на 4 станции — 1080 м³, что при стоимости затрат в среднем 10 руб. на 1 м³ дает 10,8 тыс. руб. с распределением по годам: 1936 г. — 5,4 тыс. [руб.] и 1937 г. — 5,4 тыс. [руб.].

На разъездах объем этого строительства выразится в 1260 м³ по 105 м³ на каждый разъезд, что требует вложений 12,6 тыс. руб. с распределением по годам (по расчету строительства до ст. Игра включительно): 1936 г. — 8,4 тыс. руб., 1937 г. — 4,4 тыс. руб.

А всего в служебные и общественные здания с подсобными к ним строениями должно быть вложено:

1936 г. — 340,8 тыс. руб., 1937 г. — 217,8 тыс. руб.

Б. Жилые дома, надворные постройки и мелкие хозяйстройства

Жилдома на ст. Игра, Чур и разъезде Челья запроектированы по 1000 м³, всего — 3000 м³, а надворных построек — по 225 м³, или всего — 675 м³.

На разъездах в Колюшеве, Угловом и Пастухово жилдома запроектированы по 825 м³ (всего 2475 м³), а надворные постройки — 180 м³ (всего 540 м³).

На прочих разъездах: жилдома — по 675 м³ (всего 8100 м³), а надворных построек — по 150 м³, т. е. всего — 1200 м³.

Таким образом, всего по линии должно быть построено (без Ижевска и Балезино) жилдомов 13,5 тыс. м³, с вложением в это дело, считая стоимость м³ в 20 руб., 271,4 тыс. руб., а надворных построек — 2415 м³, с вложением 24,15 тыс. руб.

Наконец, на мелкие хозяйственные постройки: колодцы (по 2 шт. на пункте), ограды, помойные ямы и т. п. — должно быть сделано в общей стоимости затрат 40 тыс. руб.

Следовательно, всего затрат будет по этому разделу 335,55 тыс. руб., по годам эти затраты должны быть разбиты, учитывая производство всех строений и сооружений до ст. Игра включительно в 1936 г.: 1936 г. — 184,4 тыс. руб. и 1937 г. — 151,15 тыс. руб.

В. Складочные помещения и платформы

Складочных помещений для угля и прочего топлива предусмотрено проектом 10 тыс. м², пакгаузов на ст. Игра, разъездах: Челья, Колюшево, Узловой — 243 м², крытых платформ — 49 м³ и навалочных площадок — 200 м длиной, по 10 м шириной.

Платформ на пассажирских станциях будет устроено 11 880 м³, а на разъездах — 8640 м³.

Общая сумма затрат на эти сооружения выразится в размере: на склад помещения для топлива — 10 тыс. руб., на пакгаузы — 14,5 тыс. руб., на платформы — 2,5 тыс. руб., на площадки — 1 тыс. руб. и на платформы, считая стоимость сооружения 10 руб. за 1 м³, — 205,2 тыс. руб.

А всего на указанные сооружения — 218,7 тыс. руб.

По годам эти затраты должны быть разбиты, ограничиваясь возведением этих сооружений в 1936 г. в пределах строящейся длины этой дороги на 50% от общего объема ввиду неполной эксплуатации дороги.

1936 г. — 78 тыс. руб., 1937 г. — 140,7 тыс. руб.

Водоснабжение

Общие затраты на устройство по водоснабжению (водонапорные башни, гидроустановки и т. д.) определяются проектом технических изысканий — 90 934 руб. на станции в Ижевске и Бalezино и по 75 780 руб. на станции Чур и Игра.

Кроме того, временные водоснабжения устраиваются на станциях: Воегурт и Колюшево — вложения в которые ориентировочно определяются в 10 тыс. руб. каждая установка.

Таким образом, всего необходимо вложить 353 428 руб.

По годам затраты должны быть распределены: 1936 г. — 17 156 руб. и 1937 г. — 181 870 руб.

А всего вложений за 5 лет по гражданскому строительству и водоснабжению — 1466,28 тыс. руб.*, из них: 1936 г. — 774 376 [руб.], в 1937 г. — 691 520 [руб.].

На постройку пассажирского вокзала в Ижевске испрашивается 1 млн руб.

В связи с постройкой Ижевск-Балезинской ж. д. и реконструкцией Ижевского узла, пассажирский вокзал в Ижевске переносится в южном направлении.

Объем пассажирского (главного) здания принять в 3 тыс. м³ с кирпичной конструкцией стен и железобетонными перекрытиями, что при стоимости м³ вместе с сантехоборудованием, благоустройством и т. д. 45 руб. требует капиталовложений в 1350 тыс. руб.

Такой емкости вокзал (при предположении, что до 40% полезной площади займется служебно-общественными помещениями, как-то: помещения для начальника станции, дежурных [по] железной дороге, агентов, для почтово-телеграфных операций, для товарной конторы и т. д. и т. п.) дает возможность при норме на пассажира в 2,5 м² и высоте средней 6 м обеспечить суточное прибытие и отправление пассажиров (одновременное) до 1200 чел.

<...>** Ветка: Ижевск—Агрыз

Все грузы по Московско-Казанской ж. д. из Ижевска и в Ижевск с нее и с Ижевск-Балезинской ж. д. должны обязательно проходить подъездную ветку Ижевск—Агрыз.

Совершенно очевидно отсюда, что техническое состояние и вооружение как путевого, так тягового (а в том числе и подвижного состава) хозяйства этой ветки должно быть на том же уровне, что и состояние хозяйства Ижевск-Балезинской ветки.

В соответствии с этим на Ижевск-Агрызской ветке должно быть обязательно проведены соответствующие реконструктивные мероприятия, в противном случае Ижевск-Балезинская дорога не будет иметь нормального выхода на Московско-Казанскую дорогу, в Ижевске и Агрызе неизбежно будут возникать грузовые пробки.

* Ошибка в документе, должно быть 1465, 896 тыс. руб.

** Опущено обоснование необходимости строительства вторых путей по трассам Московско-Казанской и Пермской железных дорог.

Состав реконструктивных мероприятий (как минимум) особой бригадой НКПС намечен в следующем виде:

а) прежде всего, согласно заключению бригады, на ветке должно быть произведено смягчение профиля по ряду участков и добавки балластов (смягчение профиля до 7,2%).

По расчетам этой бригады стоимость данных работ выразится минимум в 65 тыс. руб.;

б) чрезвычайная запущенность шпального хозяйства ветки, при уложенных 1300 шт шпал на километр вместо нормальных 1430 шт., слабое скрепление рельс только двумя костылями без подкладок — требуют срочного устранения этих недостатков;

При потребности средств на упорядочение шпального хозяйства в 75 тыс. руб. и на усиление скреплений рельс 25 тыс. руб. (по расчетам той же бригады, осмотревшей хозяйство ветки и на месте в натуре) — всего потребно на эти мероприятия 100 тыс. руб.;

в) искусственные сооружения на ветке — трубы и мосты согласно заключению бригады — почти все требуют капитального ремонта.

Расходы на этот ремонт бригадой определены в 50 тыс. руб.;

г) для обеспечения нормальной пропускной способности ветки Ижевск—Агрыз, кроме выполнения мероприятий, указанных выше (в пунктах «а», «б» и «в»), которые обеспечат лишь надежный пропуск 12,5 пар поездов, необходимо для требующегося по расчетам пропуска 21 пары поездов при паровозе соорудить новых разъездов Лудзи и Июль с затратой по 40 тыс. руб. по каждому, следовательно, — 80,0 тыс. руб.

Распределение всех расходов по годам сделано из расчета завершения всех работ по путевому хозяйству в 1936 г. с вложением в это дело 295 тыс. рублей<...>*

Зав. секцией транспорта *Ширяев*

ЦГА УР, ф. 164, оп. 1, д. 218, л. 22—26, 27—28.

№ 20

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ГОРЬКОВСКОГО КРАЙИСПОЛКОМА
И КРАЕВОГО КОМИТЕТА ВКП(б) ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СНК СССР В. М. МОЛотову¹⁷
О НЕОБХОДИМОСТИ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО В 1935 г.**

3 ноября 1934 г.^{**}

Горьковский крайисполком и крайком ВКП(б) просят Вас об особом рассмотрении вопроса о начале строительства в 1935 г. железной дороги Ижевск—Балезино.

Экономическое и оборонное значение этой железнодорожной линии признано всеми центральными органами (Госпланы СССР и РСФСР, НКПС, НКТП и НК Оборона СССР), и она значится в титульных списках второй пятилетки с началом строительства в 1935 г.

* Опушен титульный список главнейших объектов железнодорожного строительства в УАО в 1932—1937 гг.

** Датируется по сопроводительному письму.

Значение железной дороги Ижевск—Балезино обосновывается следующими соображениями:

а) сокращается пробег грузов с Урала в Ижевск, что дает ежегодно до 5 млн руб. экономии;

б) стоимость дороги окупается максимум в 3 года;

в) создается новый выход с Пермской ж. д. на Московско-Казанскую, чем значительно усиливается маневренная способность обеих дорог, в особенности — Московско-Казанской;

г) облегчается кооперирование спецпроизводств Ижстальзавода и Пермского промузла (завод им. Молотова и др.);

д) для продукции Ижстальзавода открывается новый выход кратчайшим железнодорожным путем в северо-западном и северо-восточном направлении, что чрезвычайно важно в оборонном отношении.

Помимо указанного значения для Союза в целом, железная дорога Ижевск—Балезино имеет большое значение для экономики Горьковского края (кратчайший выход для Кайских фосфоритов в Поволжье, снабжение Ижстальзавода металлом из Омутнинского района) и решающее значение для Удмуртской АО как национальной автономии.

Между тем в настоящее время Ижевск имеет единственный выход на Московско-Казанскую ж. д., которая работает уже на пределе своей пропускной способности и не обеспечивает всех перевозок. Резко в дальнейшем возрастающий грузооборот Ижевска (за вторую пятилетку в 3,8 раза) наиболее успешно может быть реализован путем строительства железной дороги Ижевск—Балезино, обеспечивающей Ижевский промузел сырьем с Урала на 70% потребности через Пермскую ж. д.

Наряду с этим, железная дорога Ижевск—Балезино, проходя по еще неосвоенным крупным лесным массивам с запасом до 16 млн м³ дров, дает возможность наиболее рентабельной доставки Ижстальзаводу до 850 тыс. м³ топлива ежегодно, что по имеющейся узкоколейной железнодорожной ветке (Ижевск—Узгинка) неосуществимо.

Необходимость в увеличении источников топливоснабжения для Ижстальзавода настолько неотложна, что в случае дальнейшей оттяжки строительства железной дороги Ижевск—Балезино завод вынужден будет уже с 1935 г. вести на 40—50 км продолжение Узгинской узкоколейной ж. д., которая с проведением железной дороги Ижевск—Балезино будет снята.

На основании изложенного Горьковский крайисполком и крайком ВКП(б) просят осуществить начало строительства железной дороги Ижевск—Балезино в 1935 г. на участке Ижевск—разъезд Шубники протяжением в 60 км с затратой в 5,4 млн руб.

Осуществление этой части строительства железной дороги Ижевск—Балезино может дать вполне реальный и ощутимый эффект, усиливая снабжение Ижстальзавода топливом, резко снижая стоимость перевозки дров, позволяя избежать значительных затрат на временные железнодорожные сооружения и развитие внутризаводских путей.

Председатель Горьковского крайисполкома *Каганович*
Секретарь крайкома ВКП(б) *Прамнэк*

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ЗАВОДА № 10 В ГОСПЛАН УАССР
О ПЛАНИРУЕМОМ ГРУЗОБОРОТЕ ПО ПРОЕКТИРУЕМОЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

14 августа 1935 г.

На запрос Вашего представителя инженера Ширяева П. Л. об ожидаемом по реконструкции завода грузообороте по проектируемой железнодорожной линии [сообщаем, что] грузооборот по прибытию Ижевск—Балезино [составит]:

Древесина

Из прикрепленных к Ижевскому заводу лесных массивов, тяготеющих к железной дороге Ижевск—Балезино (в настоящее время узкоколейной железной дороге Ижевск—Узгинка), будет вывозиться 750 тыс. м³ древесины. Из них 300 тыс. м³ деловой.

Потребность в тоннаже для делового леса — 270 тыс. т, или 15 900 вагонов в год, или ежедневно — 44 вагона (17 т).

Потребность в тоннаже для дровяного леса 370 тыс. т, или 27 тыс. вагонов в год, или ежедневно — 74 вагона (по 14 т).

Все движение грузов — по направлению к Ижевску, место разгрузки дровяного леса — ТЭЦ и газовая станция Ижзавода.

Среднее расстояние вывозки вышеуказанных грузов — 60 км, считая от Ижевска.

Со ст. Люкшудья тоннаж лесных грузов увеличивается на 730 тыс. т за счет грузов, идущих по железной дороге Ижевск—Ува, т. е. всего будет прибывать грузов в Ижевск 1370 тыс. т.

Чугун переделный

Основными базами снабжения завода переделным древесно-угольным чугуном намечаются уральские заводы северные (Пашийский и Тепло-Горский и Южный Саткинский). Возможный максимум получения чугуна с северных заводов — 80 тыс. т при постройке Балезинской линии; указанное количество чугуна пойдет не через Свердловск со средним пробегом 899 км, а через ст. Балезино с пробегом 562 км, т. е. на 37,6% меньше.

Экономия на транспорте при таком количестве грузов составит 80 тыс. руб. (9 руб. 25 коп. — 6 руб. 42 коп.) = 224 тыс. руб. в год*.

По ферросплавам и никелю (импорт)

Эти грузы в количестве 1300 т запроектировано получать на завод из Ленинграда через Москву—Казань. При наличии железной дороги Ижевск—Балезино грузы пойдут через (Вятку) Киров, сократив расстояние с 1819 км до 1539 км, т. е. на 280 км. Экономия на транспорте при этом составит около 10 000 руб. в год.

Песок кварцевый

Количество 9 тыс. т запроектировано со ст. Кишерт Пермской ж. д., расстояние от которой до ст. Ижевск через ст. Дружинино 727 км при линии Ижевск—Балезино сократится до 510 км, годовая экономия 9000 (7 руб. 22 коп. — 5 руб. 11 коп.) — 19 000 руб.

* Так в тексте документа.

Литейный чугун и железная руда

Количество 16 000 т намечены поступления с Нижнетагильского завода, расстояние через Свердловск — 754 км, через Балезино — 750 км, т. е. почти одинаково. Принимая во внимание, что на участке Балезино—Пермь в 1936—1937 гг. укладываются вторые пути, а участок Свердловск—Агрыз остается однопутным, эти грузы в большинстве своем пойдут через Балезино.

Скрап мартеновский

Запроектировано получением с Ивано-Вознесенской и Горьковской конторы металлолома с сокращением ввоза на Пермскую и Северную ж. д. Необходимо запроектировать возможность получения лома в этом направлении не менее чем 50% от годовой потребности, т. е. 22 тыс. т в год. Среднее расстояние возки этих грузов — 500 км от Ижевска.

Известняк

Запроектировано получением с местных баз ст. Глазов, Узгинка и др., т. к. постройка линии на Балезино свяжет эти пункты с Ижевском, то и этот материал надо считать грузооборотом проектируемой линии. Потребность — 27 тыс. т в год.

Таким образом, общий грузопоток (без лесных грузов) по линии Ижевск—Балезино составит 155 тыс. т, или 50% от общего грузооборота по прибытию (без лесных грузов).

Грузооборот по отправлению составит не более 15% от общего грузооборота в количестве около 23 000 т, в основном эти грузы для Ленинградских и Пермских заводов. Кроме того, грузооборот по отправлению деловой древесины к 1940 г. составит 12 вагонов в сутки.

Из изложенного видно, что постройка железнодорожной линии Ижевск—Балезино для завода является безусловно необходимой, т. к. она даст ряд преимуществ, а именно:

1. Увеличение пропускной способности для лесных грузов, что даст возможность дополнительно получить из прилегающих массивов около 200 тыс. м³ дров и уменьшить стоимость перевозки из-за перебивки на широкую колею (исключается перегрузка).

2. Уменьшение на 50% (по прибытию) грузооборота по перегруженной Казанской ж. д.

3. Средневзвешенный пробег всех поступающих грузов уменьшается на 16% (с 659 км до 552 км), в связи с чем сокращается время пробега вагонов, т. е. оборот вагонов по линиям НКПС ускоряется.

4. Уменьшение дальности перевозок дает значительную экономию заводу в транспортных расходах примерно около 10%.

5. С народнохозяйственной точки зрения постройка этой дороги значительно повлияет на экономику УАССР, вызвав грузооборот между южной и северной частью ее.

Директор завода *

Начальник УКС *

Главный инженер УКС *

ЦГА УР, ф. 711, оп. 1, д. 3, л. 1—2.

* Подписи неразборчивы. За начальника УКС докладная записка подписана главным инженером.

**ИЗ ОБЪЯСНИТЕЛЬНОЙ ЗАПИСКИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ГОСПЛАНА УАССР
МАЯЦКОГО О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО В 1939 г.***

4 ноября 1938 г.

1. В течение 5 лет остается нереализованным решение Правительства СССР о постройке железной дороги Ижевск—Балезино, проект которой составлен НКПС еще в 1932 г.

Железная дорога Ижевск—Балезино строиться должна не только в интересах местных перевозок, а главным образом для общегосударственных нужд, и притом нужд оборонного характера.

Сооружение необходимо для того, чтобы: а) создать для оборонного завода № 180 и для всего Ижевского промузла новый и очень важный для жизни этого узла источник топливоснабжения, т. к. к дороге будут тяготеть лесные массивы с общим запасом на лесосеках годовичного пользования до 527 тыс. м³;

б) обеспечить регулярное и бесперебойное поступление сырья на завод № 180 и на прочие предприятия г. Ижевска с уральского направления, т. к. удельный вес этого сырья в общем его завозе для промышленности г. Ижевска вырастет до 70%;

в) дать оборонной продукции заводов г. Ижевска двойной выход как на Сибирь, так и в Центр, а также к родственным по назначению производства предприятиям Урала и Центра в целях улучшения условий кооперирования работы оборонных предприятий;

г) дать возможность повседневно регулировать грузопотоки между железной дорогой им. Кагановича и Казанской ж. д., сократить пробег грузов (лесоматериалы, металл, металлические изделия, минеральные удобрения) из северного Предуралья в районы Казанской ж. д., разгрузить участок Балезино—Котельнич—Горький Котельнического направления;

д) связать север и юг Удмуртской республики, отделенные теперь один от другого большими малопроезжими лесными массивами, увеличить маневренную способность республики в ее хозяйственном строительстве, укрепить и расширить культурно-политические связи северных районов Удмуртии с ее центром — г. Ижевском;

е) создать предпосылки для развития промышленности в центральных районах Удмуртии, в частности для организации известкового, цементного и стекольного производств на базе местных нерудоископаемых; дорога обеспечит поток транзитных грузов до 500 тыс. т. (чугун, железо, сталь, руда, лес, стройгрузы и т. д.), а общий ее грузооборот, по уточненным расчетам Госплана и Союзтранспроекта, достигнет 2,5 млн т. Только от переработки одних транзитных грузов дорога способна будет ежегодно давать экономию в 15—20% ее строительной стоимости, а следовательно, окупится в течение 5—6 лет.

Полагая, что строительство железной дороги Ижевск—Балезино является неотложным делом, Госплан УАССР считает необходимым в течение ближайших двух лет завершить его.

Общая стоимость сооружения дороги, не считая затрат на подвижной состав, выразится примерно в 26 млн руб.

* В оригинале документ называется «Объяснительная записка к плану железнодорожного строительства по Удмуртской АССР в 1939 г.».

Эта стоимость определена следующим образом.

Все путевое хозяйство дороги по проекту 1932 г. должно состоять примерно из 200—220 км линии.

Из этого числа 23 км дороги уже сооружено. Наркомат оборонной промышленности, который намечает в 1939 г. построить по трассе, совпадающей с трассой железной дороги Ижевск—Балезино, еще 25—30 км дороги нормальной колеи, вполне пригодной для пропуска поездов обычного веса, курсирующих на дорогах общегосударственной сети.

Следовательно, 48—53 км путей НКПС сооружать уже не потребуется.

Кроме того, часть станционных путей при уточнении существующего проекта, которое необходимо обязательно сделать, будет, безусловно, исключена.

Такой вывод сделан на основании того, что, например, по одной ст. Ижевск проект предусматривает укладку около 45 км станционных путей, а если учесть достигнутое за последние годы резкое улучшение оборота вагонов по сравнению с тем, какой имелся в виду при составлении проекта дороги в 1932 г., то станционные пути на ст. Ижевск должны быть сокращены, по крайней мере, наполовину.

Такое же явление имеет место и на других станциях и разъездах.

В итоге общее протяжение путей, которое надо будет уложить при постройке железной дороги Ижевск—Балезино, составит не более 140 км.

Считая в среднем стоимость сооружения 1 км пути по 150 тыс. руб. на путевое хозяйство потребуется 21 млн руб.

Производственных, служебных и жилых зданий необходимо будет построить до 47,5 тыс. м³, а складов, платформ и т. д. — до 32,8 тыс. м² (данные взяты с проекта 1932 г.).

Общая стоимость этого строительства, считая стоимость сооружения одного кубометра по жилзданиям в 50 руб.; по производственным зданиям — в 60 руб.; по складам — в 20 руб., выразится в 2,1 тыс. руб.

Наконец, около 0,5 млн руб. стоит будет водоснабжение на станциях и разъездах.

Общие же затраты на все эти работы, считая и расходы на уточнение проекта, выразятся в 23,740 тыс. руб., из которых на 1939 г. относится 12,140 тыс. руб., что обеспечит постройку примерно половины всей дороги, станций и разъездов.

2. К моменту окончания строительства железной дороги Ижевск—Балезино в г. Ижевске должно быть сооружено новое пассажирское здание в месте примыкания этой дороги к Казанской, т. к. на существующей пассажирской станции Ижевск примыкание сделать невозможно и она превращается в товарную.

Новое здание необходимо еще потому, что с введением Балезинской дороги в эксплуатацию суточное прибытие и отправление пассажиров (одновременное почти) достигать будет 1200—1500 чел., тогда как существующее деревянное здание не обеспечит и 10% этого пассажирского потока.

Поэтому проектом плана предусматривается постройка нового пассажирского здания в г. Ижевске объемом 3000 м³, стоимостью в 2,400 тыс. руб. с затратами в это дело в 1939 г. 1,200 тыс. руб. <...>*

Председатель Госплана УАССР *Маяцкий*
Экономист по транспорту *Ширяев*

ЦГА УР, ф. 711, оп. 2, д. 206, л. 35—36, 38.

* Опущен титульный список объектов нового железнодорожного строительства по УАССР в 1939 г.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ЗАМЕСТИТЕЛЯ НАРКОМА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ УАССР
ВЛАСОВА И НАЧАЛЬНИКА 3-го ОТДЕЛА УГБ НКВД УАССР СИЛИНСКОГО
СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) А. П. ЧЕКИНОВУ О МАТЕРИАЛЬНО-
БЫТОВЫХ УСЛОВИЯХ ЖИЗНИ РАБОЧИХ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО¹⁸**

16 марта 1940 г.

Секретно

На строительстве железной дороги Ижевск—Балезино на 10 марта с. г. занято рабочих — 465 чел., из них 90 чел. — «польских» беженцев*, перешедших в 1939 г. в СССР с территории, занятой немцами.

«Польские» беженцы прибыли в Удмуртскую АССР 22 января 1940 г. и сконцентрированы на строительстве магистрали следующим образом:

разъезд [У]гловой	41 чел.,
станция Чур	28 »,
станция Узгинка	21 »,
	90 чел.

В процессе [проверки] материально-бытовых условий жизни рабочих вообще и в частности беженцев по месту строительства дороги нами установлено:

1. Жилищные условия для рабочих созданы неплохие, рабочие живут в светлых, уютных и теплых бараках, за исключением разъезда Угловой, где рабочие размещены в одном бараке в числе 41 чел., жилая площадь является явно недостаточной. Семейные живут вместе с холостяками. Вновь строящийся барак задерживается окончанием внутренней отделки только благодаря нераспорядительности треста жилотдела завода¹⁹ (нет кирпича, вагонки и печных приборов).

На месте мотивируют это тем, что трест им не высылает строительных материалов, тогда как пустые составы десятками ходят из Ижевска за дровами.

2. снабжение рабочих исключительно напряженное. Рабочие в течение ряда месяцев живут только на хлебе и на воде.

В области снабжения творится неразбериха, Наркомторг УАССР в лице т. Тарасова заявляет о том, что фонды для снабжения рабочих строительства отпускаются лесопунктам, которые должны снабжать рабочих. Председатель потребсоюза на ст. Чур т. Лушников заявляет, что им фондов на строительство дороги не отпускают, и он отпускает только по мере возможности и при наличии излишков.

Столовые лесопунктов рабочих строительства не обеспечивают, вследствие этого рабочих-беженцев рабочие лесопунктов прямо-таки выбрасывают за шиворот. Имеют место случаи, что обеды из столовых разбазариваются на дом рабочими лесопунктов, которые имеют своих коров, огороды и т. д.

Вследствие неорганизованности большинство рабочих и служащих строительства дороги вынуждены по выходным дням ходить по деревням, закупать картофель и др. продукты у колхозников.

3. Снабжение хлебом является также неудовлетворительным, например, на март Наркомторгом по лесопунктам Узгинской ветки, включая сюда и строительство, спущен наряд в 45 т ржаной муки. Это на 3450 рабоч[их]. Белого хлеба совершенно не отпускают.

* К докладной записке прилагается список беженцев из Польши, проживающих на ст. Чур, Люкшудья и разъезде Угловой. Приводится количественная характеристика профессионального состава беженцев. Т. н. «польские» беженцы являлись евреями по национальности (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, л. 3176, л. 110—119).

Сахар, конфеты, папиросы, мыло, махорка и др. товары первой необходимости поступают в крайне недостаточном количестве и рабочим строительства выдаются только по мере возможности.

4. Заработная плата рабочим систематически задерживается, особенно беженцам, которые и по сегодня удовлетворяются только авансами, вследствие чего рабочие-беженцы вынуждены жить по нескольку дней даже без хлеба, так как за отсутствием денег не имеют возможности выкупить килограмм хлеба в сутки. Вследствие этого со стороны беженцев имели место неоднократно случаи коллективного невыхода на работу по нескольку дней.

5. Отсутствует нормирование труда среди беженцев: мужчины, женщины и подростки выполняют одинаковую физическую работу (рубка леса). А среди этих беженцев имеются подростки 15—16 лет и инвалиды, которые не в состоянии выполнять физическую работу наравне с физически нормальными людьми.

6. Несмотря на категорические требования рабочих-русских и беженцев об организации доставки газет, журналов, литературы и об организации красных уголков, администрация и партийный аппарат строительства эти требования не выполняют, объясняя это тем, что сметой не предусмотрены средства на культурно-просветительные нужды строительства.

7. Во всех трех пунктах строительства: Угловая, Чур и Узгинка — имеются радиоузлы, но ни в одном бараке не установлено радиоточек. Поставленные 2 радиоточки в Люкшудье по предъявлении счета на оплату 75 руб. тресту оплачены не были, в результате радиоточки были сняты.

8. Несмотря на постоянные требования рабочих-беженцев о выделении средств и преподавателей по обучению их русскому языку, никаких мер в этом не предпринимается, больше того, руководство строительства намерено в этом вовсе отказать.

Исходя из вышеизложенного надо отметить, что никакой культурно-воспитательной работы среди рабочих строительства не ведется. Люди все свое свободное время просиживают в общежитиях, ничего не делая по 6—8 час. Работа профсоюза крайне слаба. Парторг строительства т. Шамшурин больше занят вопросами производства и снабжения, партийно-массовой работы не проводится, в связи с этим беженцы открыто заявляют, что они, будучи в Польше, больше знали о Советском Союзе, чем они знают, проживая здесь. Со стороны отдельных русских рабочих в среде беженцев вносятся элементы антагонизма и великодержавного шовинизма, но борьбы с этим также никакой не ведется.

9. Имеет место факт грубого нарушения Сталинской Конституции²⁰, выразившийся в том, что начальник строительства Узгинской дороги т. Старостин (член ВКП(б)) запретил «польским» беженцам писать письма на родину и даже вести переписку со своими родственниками и знакомыми, проживающими на территории Советского Союза.

Это грубое нарушение дало ложное понятие беженцам о том, что они находятся под арестом и отбывают наказание в «советских концлагерях».

10. Контрреволюционный элемент в антисоветских целях, используя вышеуказанные недочеты по строительству, среди беженцев проводит враждебную контрреволюционную агитацию в том, что «дескать, за границей жить лучше, чем в Советском Союзе, что здесь ничего нет, что они, беженцы, сидят и будут сидеть голодными и что, мол, напрасно они приехали сюда».

Все эти факты говорят о том, что руководство и партийная часть треста и Ижпромстроя внимания кадрам строительства не уделяют. Не создав соответствующих условий для беженцев, они в то же время заявляют, что «с этими евреями дороги не построишь».

11. Как результат вышеизложенного, за 1939 г. производственный план строительства был выполнен всего лишь на 88%.

За это же время, вследствие отсутствия условий для работы строительства, наблюдалась большая текучесть рабочей силы, так, например, за 1939 г. ушло со строительства больше 500 рабочих из числа принятых 740 чел. Даже из 153 комсомольцев ушло с производства — 113 чел. При этом надо учесть, что при выполнении производственного плана на 88% перерасход средств в 1939 г. составил 290 тыс. руб.

По плану к весне 1940 г. должно быть рабочих 2000 чел., а на 10 марта с. г., как указано выше, имеется всего — 465 чел. Многие приходят для найма, но видя отсутствие нормальных условий жизни, уходят, и есть большая опасность, что производственный план в 1940 г. будет сорван.

Все это вместе взятое создает весьма нездоровое настроение не только среди массы рабочих-русских и беженцев, но и у руководящего состава строительства, которые на все мажут рукой, заявляя, что они «ходили, стучались и все пороги обили, но толку никакого, никто не помогает и даже не реагирует обком».

Вышеизложенное сообщается для вашего сведения и мероприятий.

Замнаркомвнудел УАССР
капитан госбезопасности *Власов*
Начальник 3 отдела УГБ НКВД УАССР
капитан госбезопасности *Силинский*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3176, л. 24—28.

№ 24

ИЗ ПРОТОКОЛА № 60 ЗАСЕДАНИЯ БЮРО ЯКШУР-БОДЫНСКОГО РАЙКОМА ВКП(б) О РЕКОНСТРУКЦИИ УЗГИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА УЧАСТКЕ ЛЮКШУДЬЯ—ЧУР

19 июля 1941 г.

5. [Слушали:] О ходе строительства железной дороги Люкшудья—Чур.
(Докладчик — начальник железной дороги т. Новичков.)

Бюро РК ВКП(б) отмечает, что темпы по перешивке полотна железной дороги далеко отстают от установленных графиков. Большинство колхозов не обеспечило полного вывода рабочей силы, тем самым сорвали выполнение плана. Исполкомы сельских Советов не приняли необходимых мер к правлениям и председателям колхозов и не потребовали от последних безоговорочного выполнения плана работ на железнодорожном строительстве. В результате этого вместо 1000 чел. пеших и 30 конных работает только 630 пеших и 30 конных. Среди работающих на стройке имеет место большая текучесть. Из-за отсутствия контроля за работой колхозников со стороны правлений и председателей колхозов, а иногда прямого попустительства со стороны последних, имеются факты несвоевременного завоза продуктов питания для колхозников, работающих на строительстве железной дороги, особенно колхозы им. Молотова, «Якшур», [им.] Ленина и др.

Бюро РК ВКП(б) отмечает также, что администрация строительства дороги не перестроила своей работы в свете решения бюро ОК ВКП(б) и СНК УАССР²¹, отсутствует надлежащий учет рабочих, а также производимых работ, имеют место факты неправильного учета работ, а вследствие чего — массовые обшеты рабочих. Мастера и десятники оторвались от жизни и быта рабочих, в результате чего после работы рабочие предоставлены сами себе.

Бюро РК ВКП(б) постановляет:

1. В целях быстрее окончания работ по перешивке железной дороги Люкшудья—Чур предложить всем председателям колхозов, сельских Советов вывести такое количество рабочей силы, которое бы обеспечило выполнение заданий по колхозам к 1 августа 1941 г.

2. На время окончания работ по перешивке дороги организовать работу 12 час. в сутки, а также и в выходные дни. Запретить председателям колхозов производить смену рабочих без санкции на то исполкома райсовета и РК ВКП(б).

3. Обязать председателей колхозов полностью и своевременно обеспечивать колхозников, работающих на строительство дороги, продуктами питания и продовольствия средствами колхозов, выделив для этой цели специальных лиц.

4. В целях лучшей организации работ, правильной расстановки рабочей силы и учета ее предложить начальнику строительства дороги т. Новичкову:

а) разбить строительство железной дороги на определенные участки работ и закрепить их за отдельными группами колхозников во главе с мастером;

б) организовать сразу же после окончания работы приемку работы с немедленной отметкой в рабочей карте выполненного объема работ;

в) в связи с удлинением рабочего дня на стройке и организации работ в выходные дни договориться с заводом № 71 об увеличении времени работы рабочих поездов, а также организации работы рабочих поездов в выходные дни;

г) в целях своевременного начала работ и полной загрузки рабочего времени, запретить ежедневную отправку рабочих поездов на ст. Люкшудья, оставляя их на основных пунктах скопления рабочих.

5. Представленный план массово-политической работы среди рабочих и колхозников, работающих на стройке, утвердить*.

Секретарь РК ВКП(б) А. Мерзляков

ЦДНИ УР, ф. 756, оп. 1, д. 324, л. 156—157.

№ 25

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ЗАВЕДУЮЩЕГО ОРГАНИЗАЦИОННО-ИНСТРУКТОРСКИМ ОТДЕЛОМ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ПАРТИИ Н. С. КОНОВАЛОВА В ЦК ВКП(б) О СОСТОЯНИИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ В УДМУРТСКОЙ АССР

18 сентября 1941 г.

Секретно

За время войны на большинстве станций железных дорог, расположенных на территории Удмуртской АССР, продвижение воинских поездов проходило нормально, без задержки. На всех станциях воинские поезда встречают и отправляют начальники станций или их заместители. На некоторых станциях организовано круглосуточное дежурство начальников станций и их помощников.

Однако на отдельных станциях за период войны имели место задержки воинских поездов с мобилизованными и военными грузами.

Так, на ст. Балезино Пермской ж. д. были задержаны 2 воинских поезда продолжительностью от 5 до 15 мин. по вине Зуевского отделения дороги из-за несвоевременной подачи паровозов.

* План не прилагается.

На ст. Воткинск Казанской ж. д. по распоряжению зам. начальника дороги т. Сорокина был задержан поезд с мобилизованными, который простоял с 28 по 30 августа из-за отсутствия паровозов.

На некоторых станциях до последнего времени плохо обстояло дело с погрузкой и отправкой воинских эшелонов и с разгрузкой прибывающих поездов с эвакуированными и хлебом.

На ст. Ижевск Казанской ж. д. погрузка вагонов производится несвоевременно из-за того, что ст. Агрыз систематически задерживает засылку вагонов. Так, 1 сентября 1941 г. ст. Агрыз должна была заслать оборудованные вагоны (порожняк) к 10 час. утра, а они прибыли в 15 час. 30 мин.

На этой же станции погрузка и отправка воинских эшелонов задерживалась по вине воинских частей. Так, эшелон № 23196 грузился с 19 час. 28 августа до 2 час. 29 августа из-за того, что несвоевременно было доставлено продовольствие. Эшелон № 23204 задержал погрузку на 5 час. 30 мин. из-за несвоевременной доставки боеприпасов, и эшелон № 23211 задержал погрузку на 5 час. 45 мин. из-за отсутствия перевозочных документов.

Кроме того, на станции до четырех и более суток не разгружались вагоны из-под хлеба. На 9 сентября было не разгружено 90 вагонов. В результате этого с 1 июня по 1 сентября 1941 г. простой вагонов составил 3786 вагоно/час.

На ст. Сарапул разгрузка прибывающих эшелонов с эвакуированными производилась с большой задержкой из-за неспригодности подъездных путей к станции.

По всем этим фактам обкомом партии приняты соответствующие меры.

Плохо обстояло дело с погрузкой и отправкой воинских грузов. Из-за неподачи и простоев вагонов отправка воинских грузов часто задерживалась.

В г. Ижевске погрузку и отставку воинских грузов завода № 74 тормозит транспортное управление завода № 71, которое несвоевременно подает заводу № 74 вагоны. Так, 6 сентября завод № 71 должен был поставить заводу № 74 под специальный груз 14 вагонов к 20 час., погрузить и отправить их к 24 час., но завод подал эти вагоны под погрузку в 23 час., а погрузили и отправили их только 7 сентября в 10 час. 35 мин. утра.

Несвоевременно транспортный отдел завода № 71 доставляет ст. Ижевск и погруженные вагоны завода № 74. Так, 21 августа 13 погруженных вагонов простояли в заводе № 74 3 час. 40 мин., 4 сентября вагон № 708982 простоял погруженный 2 час. 45 мин.

В г. Воткинске завод № 235²² в июле вследствие массового прибытия грузов задержал 1120 вагонов в течение 6575 час., за что с завода взыскано штрафа 14 013 руб., и в августе задержал 869 вагонов в течение 5038 час.

После принятых мер со стороны Ждановского райкома и Воткинского горкома партии погрузка и отправка воинских грузов и разгрузка вагонов производится нормально, без перебоев.

За период войны райкомы, горкомы партии и первичные парторганизации станций железных дорог провели большую работу по усилению охраны железнодорожного полотна, путепроводов, мостов, водокачек, угольных эстакад и служебных помещений.

На ст. Балезино с начала войны организована дополнительная охрана основных объектов станции и железнодорожного пути силами общественности и колхозов. Первичная партийная организация станции систематически проверяет состояние охраны, и в результате проверки были вскрыты факты, когда отдельные стрелочники спали на посту, и на угольную эстакаду, в паро-

возное депо и на электростанцию допускались днем и ночью посторонние лица. После проверки охрана улучшилась.

Первичные парторганизации ст. Сарапул и 9-й дистанции пути обсудили передовую статью газеты «Правда» от 28 июля 1941 г. «Предприятия, железные дороги, поля охранять как зеницу ока», и по их инициативе на ст. Сарапул и на 9-й дистанции пути введена усиленная охрана основных объектов за счет сил общественности.

На ст. Сюгинская для охраны железнодорожного полотна организована группа из 12 рабочих и служащих г. Можги, которая в ночное время на лошадях патрулирует по железной дороге. За время войны этой группой на железнодорожном пути были задержаны 3 дезертира и обнаружена лопнувшая рельса, которая была быстро заменена.

На ст. Кизнер железнодорожный путь, мосты и стрелки кроме сторожей охраняют 11 колхозников и 8 жен рабочих и служащих станции.

Сейчас на всех станциях проводится большая работа по подготовке транспорта к зиме.

На 3-й дистанции пути Пермской ж. д. по инициативе первичной парторганизации подготовка транспорта к зиме проводится своими силами. Закончен ремонт щитов и заготовлены плетеные коробки, колья и метлы.

На ст. Балезино проведен подъемочный и текущий ремонт и заканчиваются работы по удлинению 5, 6, 10 и 11-го пути. Из 48 стрелок отремонтировано и полностью готовы к работе в зимних условиях 32. Искусственные сооружения — 5 мостов, один путепровод и один переезд полностью готовы. Отремонтированы угольная эстакада и поворотный кран.

На ст. Воткинск железнодорожные пути и мосты 7-го околотка находятся в хорошем состоянии. Полностью проверено все стрелочное хозяйство. Проведена подготовка к зиме щитов и искусственных сооружений — мостов и труб.

Заведующий оргинструкторским отделом
Удмуртского обкома ВКП(б) *Н. Коновалов*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3286, л. 29—32.

№ 26

**ИЗ ДОКЛАДА СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) А. П. ЧЕКИНОВА¹³
НА ОБЪЕДИНЕННОМ ПЛЕНУМЕ ОБКОМА И ИЖЕВСКОГО ГОРКОМА ПАРТИИ¹⁴
О СОСТОЯНИИ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА НА ТЕРРИТОРИИ УДМУРТСКОЙ АССР***

1 декабря 1941 г.

Строго секретно

<...>** Не следует забывать, что, к сожалению, у нас еще имеет место один участок, которому мало уделяется внимания, — это железнодорожный транспорт. На территории нашей республики проходят 2 важные для страны дороги — Казанская и Пермская, связывающие весь Урал. Это значит, глубокий тыл — с фронтом. К нашему стыду, до последнего времени партийные организации, у которых под руками находятся железнодорожные станции, не занимаются серьезно работой железнодорожных учреждений.

* Из протокола № 8 объединенного пленума обкома и Ижевского горкома ВКП(б).

** Здесь и далее опущены разделы доклада, не относящиеся к теме сборника.

Например, Балезинская районная партийная организация не исправляет недостатков в работе железнодорожной станции, тогда как ответственность территориальных партийных организаций за работу железнодорожных станций чрезвычайно велика.

Сейчас есть постановление Государственного Комитета Обороны об ответственности агентов за своевременный пропуск поездов через станции²⁵. В этом постановлении указывается, что в практике работы железнодорожного транспорта имеет место большое количество случаев, когда начиная с агентов транспорта и кончая начальником дороги, для того чтобы не создавать себе больших трудностей в работе, не принимают поездов на станции, задерживают их у семафоров, у перегонов и тем самым срывают выполнение транспортом ответственного задания. Этим постановлением установлена ответственность самих агентов за ликвидацию простоев при погрузке и разгрузке подвижного состава. Эту ответственность должны принять на себя и наши предприятия. На заводах № 71 и № 74 имеется огромное количество простоев. Они должны быть устранены в кратчайший срок.

Одновременно с этим партийные организации, живущие около железных дорог, должны вмешаться в работу железнодорожных станций, чтобы обеспечить полный порядок на них, прежде всего ликвидировать простои, обеспечить на станциях пропуск вагонов, пропуск поездов по нормам, установленным на этой станции.

Второй очень большой задачей в области железнодорожного транспорта является пуск в эксплуатацию в ближайшие месяцы вторых путей Киров—Пермь. Вы знаете, что колхозники, главным образом северных районов, сделали очень большую работу в летний период по строительству вторых путей. Однако до пуска в эксплуатацию этих вторых путей предстоит сделать еще очень большую работу по строительству искусственных сооружений и по вывозке балласта в количестве более 250 м³.

Сейчас, как нам известно, готовится постановление Государственного Комитета Обороны об установлении срока сдачи в эксплуатацию вторых путей. Это значит, в условиях зимы, начиная с декабря, мы должны будем обеспечить силами северных районов большой объем работ. Придется нам поднять потребное количество людей и как на ударной стройке поработать на этом строительстве. Нужно предупредить товарищей, что к весне нам придется иметь дело с большим крупным строительством. Речь идет о строительстве дороги Ижевск—Балезино²⁶. Эта дорога очень нужная сейчас для страны. Дорога, которая на нашей территории должна связать Казань с Пермью. К этому строительству, очень большому, нам нужно готовиться. <...>

Заведующий особым сектором
Удмуртского обкома ВКП(б) В. Обухов

Глава 2

Народная стройка 1941—1945 гг.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК УАССР И БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
О НАЧАЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО
И МОБИЛИЗАЦИИ КОЛХОЗНИКОВ***

25 декабря 1941 г. **

Строго секретно

Совнарком Удмуртской АССР и бюро обкома ВКП(б) постановляют:

1. Приступить к строительству железной дороги Ижевск—Балезино с 1 января 1942 г. Привлечь для строительства дороги в порядке трудгужповинности колхозников: 12 тыс. чел. пеших и 4 тыс. конных.

Распределение по районам утвердить (приложение № 1)***.

Установить объем работы, выполняемый колхозниками: земли — 600 тыс. м³, балласта — 50 тыс. м³, перевозка леса — 14 тыс. м³.

Распределение по районам объемного задания утвердить (приложение № 2)***.

2. Обязать первых секретарей райкомов ВКП(б) и председателей исполкомов райсоветов обеспечить вывод рабочей силы к 1 января 1942 г., обеспечив их необходимым инструментом (пилы, топоры, лопаты, ломы, кирки и клинья), продуктами питания, теплой одеждой и лошадей — фуражом на месяц, не допуская в дальнейшем перебоя в снабжении, а также подготовить сани с ящиками для перевозки земли и балласта.

3. Обязать начальника строительства дороги не позднее 28 декабря 1941 г. выделить участки работы для каждого района, закрепить их до конца строительства и обеспечить техническим руководством.

4. Принять к сведению заявление начальника изыскательной партии НКПС т. Будянского, что профиль трассы железной дороги будет готов к 1 января 1942 г.

5. Обязать председателя Госплана т. Тарасова обеспечить строительство дороги потребными строительными материалами и инструментом, необходимым для развертывания работы.

6. Предложить управляющему трестом № 51 т. Шухману, передать строительству дороги материал, инструмент, оборудование (согласно приложению)****, помещения, а также рабочих, ИТР и служащих 5-го строительного участка.

7. Обязать председателей Якшур-Бодьинского, Игринского, Балезинского и Кезского исполкомов райсоветов полностью разместить по колхозам рабочих, занятых на строительстве дороги.

8. Обязать Наркомторг (т. Черепанова) и Удмуртпотребсоюз (т. Антропова) организовать бесперебойное снабжение рабочих строительства дороги как продуктами питания, так и другими необходимыми промышленными товарами.

9. Обязать Наркомздрав (т. Растегаеву) обеспечить медицинским обслуживанием рабочих на весь период строительства дороги, для чего организовать на строительстве 4 медицинских пункта.

10. Предложить отделу кадров обкома ВКП(б) подобрать на строительство дороги административно-технические кадры (инженеров, техников, десятников и др. работников).

* Из протокола № 130 заседания бюро Удмуртского обкома ВКП(б) от 30 декабря 1941 г. Постановление опубликовано полностью во 2-м издании сборника документов «Удмуртия в Великой Отечественной войне. 1941—1945 гг.» — Ижевск, 1995.

** Дата решения вопроса.

*** Приложения № 1, 2 отсутствуют.

**** Приложение отсутствует.

11. Довести до сведения Наркома путей сообщения т. Кагановича²⁷, что особый железнодорожный корпус к строительству дороги Ижевск—Балезино приступает с большим запозданием, что строительная бригада не имеет еще фондов на продовольствие, механизмы, инструменты, теплое обмундирование.

12. Для организации политико-массовой работы среди колхозников откомандировать на весь период строительства дороги вторых секретарей райкомов ВКП(б) или секретарей райкомов партии по кадрам.

Предложить райкомам партии подобрать и командировать на строительство для проведения политико-массовой работы среди колхозников по 5 чел. партийного и по 10 чел. комсомольского актива.

Зам. Председателя Совнаркома Удмуртской АССР*

А. Соловьев

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б)* *А. Караванов*

ЦГА УР, ф. 582, оп. 2, д. 11, л. 183—184.

№ 28

ПОСТАНОВЛЕНИЕ БЮРО АЛНАШСКОГО РАЙКОМА ВКП(б) О ПРИВЛЕЧЕНИИ К ТРУДОВОЙ И ГУЖЕВОЙ ПОВИННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

27 декабря 1941 г.***

1. В соответствии с постановлением бюро Удмуртского обкома ВКП(б) и Совнаркома**** объявить с 1 января 1942 г. трудгужповинность для привлечения пешей и конной рабочей силы на строительство железной дороги Ижевск—Балезино.

2. Утвердить следующее распределение привлекаемой рабочей и тягловой силы и объем работы в разрезе сельсоветов:

№ п/п	Наименование сельсоветов	Количество		Земле- работы в м ³	Балласт	Подвозка леса
		пеших	конных			
1	Асановский	48	57	2600	995	230
2	Азаматовский	114	22	6200	385	90
3	Алнашский	88	60	5000	1000	240
4	Байтеряковский	90	15	4900	260	60
5	Варзи-Ятчинский	150	35	8110	600	140
6	Вознесенский	66	11	3500	200	45
7	Удмурт-Гондыревский	100	15	5400	260	60
8	Кадиковский	100	11	5400	200	45
9	Кучеряновский	66	56	3500	980	220
10	Муважинский	42	—	2200	—	—
11	Староутчанский	120	22	6500	385	90
12	Староюмьинский	36	5	1900	85	20
13	Удмурт-Тоймобашский	96	66	5200	1150	260
14	Чемошур-Куюковский	84	25	4600	500	100
Итого:		1200	400	65000*****	7000	1600

* Подпись отсутствует.

** Из протокола № 82 заседания бюро Алнашского райкома ВКП(б) от 2 января 1942 г.

*** Дата решения вопроса.

**** См. документ № 27.

***** Ошибка в тексте документа. Должно быть 65 010.

3. Все граждане, привлекаемые для выполнения трудгужповинности, 29 декабря к 10 час. утра должны прибыть в с. Алнаши организованно под руководством председателя исполкома сельсовета с исправными транспортными средствами.

Предложить председателям сельсоветов и колхозов обеспечить каждого рабочего, привлекаемого к работе, железными и деревянными лопатами и каждую группу в 3 чел. ломami, кирками, пилами, топорами, кувалдами, клиньями, на группу 10—15 чел. — 1 железную печку.

4. Для организации работы на участке и ведения политмассовой работы среди рабочих утвердить ответственным секретарем РК ВКП(б) по кадрам Софронова В. М. и в помощь ему выделить из партактива тт. Орехова А. Г., Колбина, Новикова, Бузанова, Мальгинова и из актива комсомола 10 чел.

5. Предложить председателям исполкомов сельсоветов и колхозов обеспечить всех рабочих продуктами питания, конных [также] фуражом на месяц. Предупредить последних, что они несут персональную ответственность за обеспечение продуктами питания рабочих, и в случае срыва работы из-за отсутствия фуража привлекаются к уголовной ответственности.

6. Разъяснить, что лица привлекаемые к трудгужповинности, но уклоняющиеся от выполнения, привлекаются к судебной ответственности по соответствующим статьям закона.

7. Настоящее решение считать совместным бюро райкома ВКП(б) и исполкома райсовета.

Секретарь Алнашского
райкома ВКП(б) *Бородовских*

ЦДНИ УР, ф. 721, оп. 1, д. 116, л. 1—2

№ 29

**РЕШЕНИЕ ИСПОЛКОМА ЧУТЫРСКОГО СЕЛЬСОВЕТА О ВВЕДЕНИИ
ТРУДОВОЙ ГУЖЕВОЙ ПОВИННОСТИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО***

30 декабря 1941 г.

1. В соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров УАССР и бюро обкома ВКП(б) от 25 декабря 1941 г.** и исполкома [Игринского] райсовета депутатов трудящихся и бюро райкома ВКП(б) от 28 декабря 1941 г. объявить трудгужповинность для привлечения конной рабсилы на строительство железной дороги Ижевск—Балезино: пеших — 76 чел. и конных — 36 чел. (контингент в разрезе колхозов прилагается)***.

2. Объемное задание — земельные работ 4198 м³, балласта — 438 м³ и перевести леса 146 м³ утвердить.

3. Обязать председателей колхозов и депутатов немедленно довести трудгужповинность на трудоспособное население, одновременно на каждого привлекаемого довести объемное задание.

4. Обязать привлекаемых к трудгужповинности явиться на работу с исправными транспортными средствами, иметь при себе топоры, лопаты, кирки, клинья, пилы и кувалды, захватить продукты питания и фураж на месяц.

* Из протокола № 18 заседания исполкома Чутырского сельсовета.

** См. документ № 27.

*** Документ не обнаружен.

5. Предложить председателям колхозов обеспечить организованный выход рабгужсилы с расчетом начала строительства с 1 января 1942 г.

6. Обязать председателей колхозов 30 декабря не позднее 8 часов вечера представить списки на людей и лошадей, привлеченных к выполнению гуж-трудпобинности.

7. Для организации труда, развертывания социалистического соревнования и массово-разъяснительной работы среди рабочих строительства железной дороги прикрепить Морозова Василия Абрамовича, в помощь ему из каждого колхоза — по одному человеку.

8. Поручить т. Морозову совместно с прорабом работ разработать ежедневный график работы и довести конкретно на каждого исполнителя работ.

9. Предложить председателям колхозов организовать детские ясли и площадки, с тем чтобы освободить трудоспособную рабочую силу на внутриколхозные работы.

10. Вызвать на соцсоревнование для быстрейшего и досрочного выполнения Русско-Лозинский с/совет.

11. Неявка лиц, привлекаемых в порядке трудгужпобинности и транспортной повинности, к намеченному сроку и времени или отказ от выполнения указанной повинности влечет ответственность.

Председатель с/исполкома *Малых**
Секретарь *Бабийлова*

ЦГА УР, ф. 1320, оп. 1, д. 1, л. 20об.—21об.

№ 30

ИЗ ДОКЛАДНОЙ ЗАПИСКИ СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) А. П. ЧЕКИНОВА В ГКО СССР О ПРИЧИНАХ ЗАДЕРЖКИ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА РОКАДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ БАЛЕЗИНО—АСТРАХАНЬ НА УЧАСТКЕ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО

3 января 1942 г.

Сов. секретно

<...>** Хуже обстоит дело с выполнением решения ГКО о строительстве Заволжской рокадной линии Балезино—Астрахань²⁸. К строительству еще не приступлено***, хотя сроки установлены очень жесткие. Участок дороги Ижевск—Балезино протяжением 105 км должен быть сдан в эксплуатацию в марте. В течение 2,5 месяцев в зимних условиях, при отсутствии специальных механизмов, надо произвести 1500 тыс. м³ земляных работ, вывезти 300 тыс. м³ балласта, построить 124 моста.

Затяжка с началом строительства произошла потому, что строители (1-я бригада особого железнодорожного корпуса) приехали только в последних числах декабря, да и то не полностью. К 1 января прибыло 4976 чел. В связи с опозданием приезда строителей обком ВКП(б) смог обсудить вопрос о подъеме колхозников на строительство только 25 декабря [19]41 г. Бюро обкома 25

* Фамилия установлена по документам дела.

** Опушена информация о строительстве по территории Удмуртской АССР вторых путей железной дороги Киров—Пермь.

*** Так в документе.

декабря [19]41 г. приняло решение о подъеме в порядке трудгужповинности не 12 тыс. колхозников и 2 тыс. лошадей, как было записано в решении ГКО, а 16 тыс. колхозников и 4 тыс. лошадей.

Для политмассовой и организационной работы на строительстве на весь период стройки выделены 23 вторых секретаря райкомов ВКП(б), 115 чел. партийного и 230 чел. комсомольского актива.

Необходимо отметить, что прибывшие строительные колонны не обеспечены даже такими несложными инструментами, как лопаты и кирки. Сейчас приходится изыскивать их на месте.

Централизованные фонды на промышленные и продовольственные товары до сих пор не получены. Просьба обязать Наркомторг СССР немедленно выполнить п. 19 решения ГКО № 964с о фондах на промышленные и продовольственные товары на весь контингент рабочих, в том числе и на 16 тыс. колхозников.

Секретарь Удмуртского
обкома ВКП(б) А. Чекинов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 1—2.

№ 31

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
ПО ТРАНСПОРТУ Г. П. ОЛЬШАНСКОГО²⁹ НАРОДНОМУ КОМИССАРУ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР Л. М. КАГАНОВИЧУ С ПРОСЬБОЙ
ОБ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ СТРОИТЕЛЬСТВУ № 38**

31 января 1942 г.

Сов. секретно

По решению ГКО от 25 ноября № 964с строительство железной дороги Ижевск—Балезино должно быть закончено в марте 1942 г.

Полтора месяца (декабрь и 15 дней января) работы совершенно не производились, т. к. приехавшая только в начале января бригада особого железнодорожного корпуса сначала организационно оформлялась, потом передавала дела вновь организованному строительству № 38, работ фактически не производила. Совершенно напрасная потеря 1,5 месяца времени сейчас значительно усложняет работу.

Для того чтоб закончить строительство в срок, установленный ГКО, необходимо немедленно реализовать решение ГКО по трем основным пунктам:

1) забросить на строительство № 38 аммонал для производства взрывных работ: объем земли на строительстве 1 млн 570 тыс. м³, а аммонала нет ни килограмма;

2) послать на строительство еще 10—12 рабочих колонн: в настоящее время работает только 3, по данным же, которыми располагала бригада, их должно было быть 10 дополнительно к 5000 кадровых бойцов;

3) немедленно забросить на строительство материалы верхнего строения: рельсы, накладки, прокладки, стрелочные переводы и т. д. Сейчас уже часть земляного полотна подготовлена к укладке.

Прошу Вас, Лазарь Моисеевич, помочь в немедленном разрешении поставленных вопросов, т. к. времени для выполнения строительства в установленный срок остается крайне мало, всего лишь 2 мес.

Областной комитет партии принимает все меры, зависящие от него, для выполнения решения ГКО и Ваших указаний по строительству № 38, изложенных в Вашей последней телеграмме.

Секретарь Удмуртского обкома
партии по транспорту Г. Ольшанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 3.

№ 32

**ИЗ ПРОТОКОЛА № 112 ЗАСЕДАНИЯ БЮРО ИГРИНСКОГО РАЙКОМА ВКП(б)
О РАБОТЕ КОЛОННЫ № 1563 НАРКОМАТА ОБОРОНЫ СССР НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

17 февраля 1942 г.

Секретно

5. Слушали: О работе колонны НКО № 1563 на строительстве железной дороги (комиссар Павлов).

Бюро райкома ВКП(б) отмечает крайне неудовлетворительное выполнение производственного плана и качество работ колонной по строительству железной дороги. План земляных работ — 32 369 м³, а выполнено всего лишь 18 227 м³, или 56,3%. Это объясняется недостатком руководства и организации социалистического соревнования среди личного состава колонны.

Воспитательная работа среди личного состава рабочей колонны поставлена неудовлетворительно, наличие большого количества дисциплинарных проступков (65 взысканий) за невыход на работу и невыполнение приказов командования, 17 случаев дезертирства из части, кроме того 8 чел. отданы под суд военного трибунала.

Материально-бытовые условия личного состава колонны, в силу отсутствия необходимой заботы со стороны командования, находятся в плохом состоянии, а именно:

а) нерегулярно обеспечивается личный состав положенными продуктами питания, картофелем, овощами и т. д.;

б) до сего времени не организовано общественное питание, а на трассу даже не доставляется питьевая вода.

Бюро райкома ВКП(б) постановляет:

1. Предупредить командование колонн № 1563, 1564 и 1565³⁰, что за невыполнение в срок правительственного задания по строительству железной дороги они несут полную ответственность.

2. Всю массово-политическую работу среди личного состава командования организовать так, чтобы она способствовала повышению производительности труда, качественному и количественному выполнению производственной программы, укреплению трудовой и воинской дисциплины, изжитию дисциплинарных проступков среди личного состава колонны.

3. Предложить командованию рабочей колонны немедленно разрешить вопрос по снабжению продуктами питания личного состава: мясом, жирами, овощами и особенно солью, — в то же время организовать общественное питание, одновременно поставить в известность областной комитет партии об исключительной неповоротливости снабженческой организации — стройтранс-торгпита строительства № 38. Просить областной комитет партии воспользо-

вать на стройгранторгпит, с тем чтобы не допускалось перебоев в снабжении продуктами.

4. Предложить комиссарам и секретарям партбюро рабочих колонн обсудить решение на партийных собраниях и на основе развертывания партийно-политической работы поднять роль каждого коммуниста и комсомольца по внедрению социалистических методов труда на производстве и укреплению трудовой и воинской дисциплины среди личного состава.

Секретарь Игринского
райкома ВКП(б) Курицын

ЦДНИ УР, ф. 686, оп. 1, д. 38, л. 18—18об.

№ 33

**ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УАССР
С. О. НЕБОГАТИКОВА О СОЗДАНИИ ЗАПАСА ДРОВ НА СКЛАДАХ ЛИНИИ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО ДЛЯ СНАБЖЕНИЯ ТОПЛИВОМ ЗАВОДОВ № 71 и 74**

17 февраля 1942 г.

1. Под личную ответственность директора Ижевского леспромхоза т. Рылова, Шурского мехлесопункта т. Рогалева, Игринского лесопункта т. Перовщикова в период с 20 февраля по 1 апреля 1942 г. обеспечить заготовку, вывозку древесины и создание запаса дров на станциях и разъездах линии железной дороги Ижевск—Балезино в следующем объеме (в тыс. м³):

№ п/п	Наименование предприятий	Заготовить и вывезти		Пункты вывозки
		Всего	В т. ч. дров	
1.	Ижевский леспромхоз	50,5	30,0	
	В т. ч. Андрейшурский райлесопункт	22,0	13,0	Разъезды Андрейшур и Люк
	» Игринский райлесопункт	28,5	17,0	Ст. Игра
2.	Шурский механизированный лесопункт	12,5	7,5	Разъезд Зилай
3.	Игринский лесопункт	21,0	12,5	» Меньил
	Итого:	84,0	50,0	

В целях чего директорам предприятий провести следующие мероприятия:

1. Директору Ижевского леспромхоза т. Рылову:

а) в 3-дневный срок организовать лесозаготовки в районе трассы линии железной дороги Ижевск—Балезино с вывозкой на разъезды Андрейшур, Люк и ст. Игра за счет перевода Глазовского райлесопункта в с. Игру и Балезинского райлесопункта — в д. Каркашур, создав на базе Глазовского и Балезинского райлесопунктов Игринский и Андрейшурский райлесопункты;

б) заготовку леса на территории прежней деятельности Глазовского и Балезинского райлесопунктов прекратить, обеспечив в этих пунктах вывозку заготовленной ранее древесины, а также выполнение плана спецсортиментов, оставив мастерские* участки в Балезинском райлесопункте с подчинением Андрейшурскому райлесопункту и в Глазовском РЛП (в верховьях Вятки и Белой) с подчинением Пудемскому РЛП;

* Так в документе.

в) перевод аппарата райлесопунктов в Игру и Каркашур провести полностью к 21 февраля с. г., к этому же сроку укомплектовать РЛП недостающими работниками;

г) для выполнения установленного задания заготовки и вывозки на разъезды железной дороги Ижевск—Балезино в объеме 50,5 тыс. м³, из них 30 тыс. м³ дров, привлечь потребную сезонную рабочую и гужевую силу из прикрепленных Карсовайского, Дебесского, Глазовского, Понинского, Игринского районов.

2. Директору Шурского мехлесопункта т. Рогалеву:

а) в 2-дневный срок развернуть лесозаготовки в районе разъезда Зилай с вывозкой древесины на лесосклад указанного разъезда, открыв в этом пункте мастерской* участок с подчинением мехлесопункту;

б) для выполнения установленного задания заготовки, вывозки на разъезд Зилай поставить сезонную рабочую силу в количестве 139 пеших, 93 конных, прикрепив к этому участку сельсоветы Балезинского района до конца выполнения плана, остальную рабочую силу Балезинского района — 121 пеших, 119 конных — использовать на загрузке тракторной, конно-ледяной дороги и выполнение спецсортиментов.

3. Начальнику Игринского лесопункта т. Перевощикову:

а) центр работ по выполнению плана лесозаготовок немедленно перенести на разъезд Меньил железной дороги Ижевск—Балезино;

б) для выполнения задания заготовки и вывозки на разъезд Меньил 21 тыс. м³, из них дров — 12,5 тыс. м³, прикрепить сезонную рабочую силу: Игринского района: 106 пеших, 155 конных, Глазовского: пеших — 128 чел., остальную рабочую силу Игринского, Глазовского, Балезинского и Красногорского районов использовать на выполнение плана спецсортиментов и вывозки деловой древесины к сплаву на реки Салю и Лозу.

II. Директорам предприятий в соответствии с установленным заданием в кратчайший срок принять от лесхозов лесосечный фонд с кратчайшим расстоянием вывозки на разъезды линии железной дороги Ижевск—Балезино и концентрированной лесосекой в районе разъездов.

III. Директорам Ижевского леспромхоза т. Рылову, Шурского МЛП Рогалеву, Игринского лесопункта т. Перевощикову обеспечить прием и закрепление всей освобождающейся рабочей силы со строительства железной дороги Ижевск—Балезино всех районов до 1 апреля 1942 г. на выполнение данного задания.

IV. Директору Ижевского леспромхоза т. Рылову лично выехать в Балезинский и Глазовский райлесопункты для организации лесозаготовок в районе железной дороги Ижевск—Балезино.

V. Директорам предприятий о ходе заготовки, вывозки (особо выделить дрова) и наличии рабочей силы в разрезе районов, занятых на выполнении данного задания, сообщать в ПЭО Наркомлеса пятидневками в установленные сроки.

Начальнику ПЭО Наркомлеса т. Щетникову результат работы докладывать каждую пятидневку.

VI. Зам. наркома т. Задохину выполнение задания по созданию запаса дров на линии железной дороги Ижевск—Балезино взять под личный контроль.

Нарком лесной промышленности УАССР *Небогатилов*

ЦГА УР, ф. 784, оп. 1, д. 184, л. 21—21об.

* Так в документе.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА НАЧАЛЬНИКА 1-го СТРОИТЕЛЬНОГО УЧАСТКА
СТРОИТЕЛЬСТВА № 38 НКПС ЩЕРБИНЫ СЕКРЕТАРЮ КЕЗСКОГО РАЙКОМА ВКП(б)
И. Н. АГАФОНОВУ О НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ РАЙОНА
НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

25 февраля 1942 г.

Считаю необходимым поставить Вас в известность о неудовлетворительном ходе работ по Вашему району на стр[оительств]ве № 38.

Вашему району задание земляных работ составляет 25 тыс. м³. На 23 февраля [19]42 г. выполнено 12 637 м³, что составляет 50% к плану, тогда как сроки земляных работ истекли. Невыполнение плана работ произошло, с одной стороны, в силу неполного вывода рабсилы. Вам задание по рабсиле — пеших 450 чел., а Вы вывели только в среднем 300 чел. Конных — 150, Вами выведено в среднем 65—75. С другой стороны — из-за отсутствия проведения оргмассовых мероприятий со стороны Вашего уполномоченного т. Блинова. В частности, нами было предложено завести табельные доски и тетради выхода рабсилы на трассу, а в данном случае, введение табельных досок и их результат проверен на практике в других районах, т. Блинов этих мероприятий до сих пор в жизнь не провел, также не развернуто соцсоревнование, не введена дифференциация в получении продуктов и фуража колхозникам-строителям по их выработке.

В настоящее время т. Блинов по болезни находится в отпуску, а взамен его Вами никто не направлен, тогда как сейчас контроль над ходом работ приобретает важнейшее значение.

По изложенному просим принять необходимые меры с целью быстрее-го выполнения задания по Вашему району.

Начальник участка № 1 строительства № 38 Щербина
Зам. начальника по политчасти Зверев

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3614, л. 10—10об.

№ 35

**ИЗ ПРОТОКОЛА № 113 ЗАСЕДАНИЯ БЮРО ИГРИНСКОГО РАЙКОМА ВКП(б)
О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТОВ НА УЧАСТКЕ № 2 СТРОИТЕЛЬСТВА № 38**

28 февраля 1942 г.

Секретно

2. Слушали: О ходе строительства мостов на участке № 2 (Павличенко, Фонарев).

Заслушав сообщение начальника 2-го строительного участка т. Павличенко о ходе строительства мостов, райком ВКП(б) отмечает, что развертывание работ по сооружению мостов идет крайне слабо. Т. Павличенко не выполнил решение райкома ВКП(б) от 17 февраля [19]42 г. о разработке конкретного плана строительства искусственных сооружений*. До сих пор участок не имеет графика работ по искусственным сооружениям, не укомплектованы штаты

* См.: ЦДНИ УР, ф. 686, оп. 1, д. 38, л. 17—18.

квалифицированных рабочих, отсутствуют в достаточном количестве механизмы и инструмент. Нет проектов для большинства искусственных сооружений.

Директор МТС т. Борисов также не выполнил своевременно решение райкома ВКП(б) от 17 февраля [19]42 г. о выделении 5 тракторов для строительства № 38, чем сорвал несколько дней работы по искусственным сооружениям.

Бюро райкома ВКП(б) постановляет:

1. Организовать 2-сменную работу копровых установок к 1 марта [19]42 г. на пикете № 12 и к 2 марта [19]42 г. на пикете № 168, обеспечив их потребным количеством рабочих и инструмента.

2. Не позднее 6 марта [19]42 г. дополнительно установить 2 копровых установок на р. Саля и на пикете № 148.

3. Усилить вывозку лесоматериала, особенно по районам: Каракулинскому, Малопургинскому, Киясовскому, Игринскому и Камбарскому.

4. Просить Зурицкий райком ВКП(б) ускорить ремонт и отправку тракторов для строительства № 38.

5. Предупредить т. Борисова за недопустимо халатное отношение при выделении тракторов для 2-го стройучастка, разъяснить т. Борисову, что решения РК ВКП(б) для него являются обязательными.

6. Указать тт. Павличенко и Фонареву, что решение райкома ВКП(б) об усилении работы по технике безопасности ими выполняется неудовлетворительно.

7. Предложить тт. Павличенко и Фонареву обеспечить руководство и развертывание стахановского движения на стройке, добиться максимального подъема производительности труда на всех объектах строительства.

8. Просить начальника работ строительства № 38 т. Овчинникова ускорить снабжение 2-го стройучастка проектами искусственных сооружений, особенно для мостов на р. Саля и пикетов № 28—87.

9. Просить т. Овчинникова о выделении для 2-го стройучастка плотников в количестве 150 чел. из колонн 3—4-го участков.

Секретарь Игринского райкома ВКП(б) *Курицын*

ЦДНИ УР, ф. 686, оп. 1, д. 38, л. 21—21об.

№ 36

**ПИСЬМО СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ПО ТРАНСПОРТУ
Г. П. ОЛЫШАНСКОГО СЕКРЕТАРЮ БАЛЕЗИНСКОГО РАЙКОМА ПАРТИИ
А. А. СТРИГИНУ ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38
РАБОЧЕЙ И ТЯГЛОВОЙ СИЛОЙ**

5 марта 1942 г.

Сов. секретно

В связи с освобождением ряда районов от работы на строительстве № 38 обкомом партии и Совнаркомом увеличены задания по земляным работам остающимся на строительстве районам, в частности, Вашему району задание увеличено до 53 тыс. м³ вместо 35 тыс. м³.

Сроки окончания строительства остаются старые, т. е. 1 апреля [1942 г.].

Для выполнения в установленный срок задания обкома и Совнаркома Вам необходимо немедленно и в полной мере обеспечить строительство № 38 рабочей и тягловой силой, в данное же время у Вас работает на строительстве

вместо 600 пеших и 200 конных всего лишь 309 пеших и 154 конных (на 3 марта) с производительностью в день за 2 марта — 416 м³.

Начиная с 3 марта до 1 апреля Вашему району необходимо сделать 33 тыс. м³ (53 тыс. м³ — 20 тыс. м³ сделанных на 2 марта).

При таком положении с рабочей силой уже сейчас заранее обеспечивается полный провал выполнения задания обкома ВКП(б).

Для того чтоб задание было выполнено в срок, Вашему району необходимо в день давать по 1100—1300 м³, т. е. в 3 раза более нежели сейчас.

Важность стройки для Вас вполне очевидна, поэтому необходимо принять решительные меры к обеспечению как вывода рабочей силы в потребном количестве для выполнения задания, так и путем подкрепления руководства на месте стройки — посылки крепких организаторов, поднять производительность труда колхозников.

О принятых мерах информируйте.

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. Ольшанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3613, л. 11.

№ 37

**ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА № 2 ЗАСЕДАНИЯ КЕЗСКОЙ РАЙОННОЙ
ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ КОМИССИИ ПО БОРЬБЕ С ЭПИДЕМИЧЕСКИМИ
ЗАБОЛЕВАНИЯМИ И АНТИСАНИТАРИЕЙ О ЗАВШИВЛЕННОСТИ
В РАБОЧИХ КОЛОННАХ № 1556 и 1566**

25 марта 1942 г.

На строительстве железной дороги № 38 нач[альник] т. Щербина и строительстве № 31 нач[альник] т. Савельев, командование колонн тт. Забков и Чижев решение чрезвычайной комиссии от 15 марта [19]42 г. не выполнили¹.

Предложение санитарного врача Кезской межрайонной эпидстанции т. Бермена строительством № 31 и № 38 не выполняются, и при повторном обследовании санврачом т. Берменом от 20 и 21 марта [19]42 г. выявлена завшивленность в рабочих колоннах № 1556 и № 1566 на 100%.

Начальники колонн тт. Забков и Чижев мер к ликвидации завшивленности не приняли.

Рабочие бельем не обеспечены, матрацев у большинства рабочих не имеется, имеющиеся матрацы соломой не набиты, спят на голых грязных нарах.

Прибывающие мобилизованные колхозники санобработку не проходят, в общежития вселяются без пропуска в бани и дезинсекции белья и одежды.

Столовая посуда разовая и загрязнена. Баня не организована и не моются, что угрожает положение вспышке сыпного тифа* и других инфекционных заболеваний.

Исходя из этого чрезвычайная комиссия решила:

1. Райпрокурору т. Поскребышеву расследовать по материалам санитарного врача эпидстанции т. Бермена строительство № 31 и № 38 и рабочие колонны № 1556 и № 1566 и по решению чрезвычайной комиссии от 15 марта с. г. привлечь виновных лиц к ответственности.

Председатель чрезвычайной комиссии** Уткин

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3494, л. 133.

* Так в документе.

** Подпись отсутствует.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) В НАРКОМАТ ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ СССР О НЕОБХОДИМЫХ МЕРАХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СТАБИЛЬНОЙ
РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ЗАВОДА № 71 В СВЯЗИ
СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

4 апреля 1942 г.

Сов. секретно

Завод № 71 Наркомата вооружения имеет в своем распоряжении Увино-Узгинскую ж. д. общим протяжением до 150 км. Основное назначение этой дороги — снабжение заводов № 71, 74 и 524³² Наркомата вооружения топливом (дрова, торф) и деловой древесиной.

Дорога имеет собственный подвижной состав (паровозы и вагоны) и самостоятельное тяговое хозяйство с основным паровозным депо, расположенным на территории завода в районе г. Ижевска.

Участок пути от ст. Люкшудья до ст. Заводская, протяжением 16 км, входящий в состав Увино-Узгинской ж. д., при сооружении железнодорожной линии № 38, в соответствии с постановлением Государственного Комитета Обороны от 25 ноября 1941 г. за № 964с, включен в состав новостройки. В связи с этим тяговое хозяйство завода № 71 оказалось изолированным от заводской железнодорожной линии Люкшудья—Ува—Кильмезь.

В первый период эксплуатации железнодорожной линии № 38 поезда завода, следуемые с Увинской ж. д., предусматривается пропускать по путям НКПС (от ст. Люкшудья до ст. Заводская) без производства обменных операций, и этим самым возможность использования заводом своего депо сохраняется.

Так как смешанная эксплуатация на названном участке дороги не может оставаться постоянной, то завод вынужден будет восстановить свою независимость в эксплуатации Увинской железнодорожной линии.

Увинская ж. д. в ведении завода должна оставаться продолжительное время, так как топливная база заводов, расположенная в районе этой дороги, имеет запасы древесины и торфа примерно на 40—50 лет. Следовательно, вопрос о передаче этой специализированной дороги в ведение НКПС в ближайшей перспективе стоять не может. В настоящее время размеры перевозок в адрес заводов составляют 7—8 пар поездов в сутки, а при продолжении линии до р. Кильмезь размеры перевозок возрастут примерно в 1,5 раза.

Восстановление независимости эксплуатации Увинской ж. д. заводом № 71 может быть достигнуто либо сооружением самостоятельного пути от ст. Люкшудья до ст. Заводская, взамен ныне отчуждаемого, либо сооружением основного депо на Увинской линии, вместо существующего на территории завода.

При втором варианте потребуется:

1. Построить новое основное депо, отказавшись от существующего.
2. В пунктах примыкания Увинской ж. д. (ст. Люкшудья и ст. Заводская) производить обменные операции, что вызовет дополнительный простой вагонов.
3. До ст. Люкшудья держать специальный вывозной паровоз.
4. Содержать пункты техосмотра по ст. Люкшудья и по ст. Заводская.

Из сказанного видно, что второй вариант явно неприемлем.

Удмуртский обком ВКП(б) просит Вас* дать распоряжение Союзтранс-проекту произвести изыскания и разработать проект сооружения самостоятельного пути на участке Люкшудья—Заводская протяжением 16 км.

* Докладная записка адресована заместителю народного комиссара путей сообщения СССР И. Д. Гоциридзе.

Одновременно с этим обком ВКП(б) просит дать указания технико-экспертному отделу НКПС пересмотреть вопрос о примыкании железнодорожной линии № 38 к Казанской ж. д. в районе г. Ижевска. Намеченное управлением Казанской ж. д. и выезжавшими в Ижевск представителями технико-экспертного отдела НКПС примыкание новостройки к существующей ст. Ижевск, на первую очередь с глухим пересечением заводских путей и на вторую очередь с путепроводной развязкой, является неприемлемым, т. к. такое решение вопроса стесняет работу заводского транспорта и исключает возможность расширения заводской территории.

Обком ВКП(б) настаивает на принятии примыкания проектируемой железнодорожной линии к Казанской ж. д. по варианту в обход пробного склада завода № 71, без пересечения заводских путей, с выносом существующей ст. Ижевск на 1,5 км от оси пассажирского здания в сторону Агрыза.

О принятых Вами решениях просим незамедлительно сообщить обкому ВКП(б)*.

Секретарь Удмуртского
обкома ВКП(б) А. Чекинов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 4—5.

№ 39

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ПО ТРАНСПОРТУ Г. П. ОЛЬШАНСКОГО ЗАМЕСТИТЕЛЮ НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР И. Д. ГОЦИРИДЗЕ ОБ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ № 38

28 апреля 1942 г.

Сов. секретно

Удмуртский областной комитет партии просит Вас решить ряд вопросов, от которых зависит форсирование строительства железнодорожной линии № 38.

1. О снабжении строительства рельсами: указания НКПС Пермской, Южно-Уральской и Казанской ж. д. о выделении строительству № 38 80 км рельс до сих пор не выполнены, причем Южно-Уральская дорога выполнять это указание категорически отказалась, мотивируя отказ отсутствием их.

2. О передаче Кварсинского балластного карьера от Казанской ж. д. строительству № 38: до сих пор из этого карьера не вывезено на строящуюся линию ни одного вагона балласта, т. к. все указания НКПС по этому вопросу Казанской ж. д. упорно не выполняются.

3. О создании у строительства № 38 своей производственной базы: указания НКПС (т. Машкова) т. Фрадкину о переброске строительству № 38 механизмов, машин и т. д., необходимых для производства работ, до сих пор не выполнены.

Строительство № 38 располагает сейчас только двумя автомашинами и одним компрессором, это и составляет всю собственную производственную базу строительства.

Областной комитет партии, выполняя решение ГКО от 25 ноября 1941 г. № 964с, помогал и помогает строительству всем, чем может помочь, в частности:

* Вопрос решен положительно в июне 1942 г. См. документ № 44.

- а) строительство связи целиком обеспечено проводами на 145 км — 60 т;
- б) строительству дано 100 т железа для поковок к мостам;
- в) строительство будет обеспечено в полной мере костылями. Предложено своим заводам изготовить 450 т костылей;
- г) полностью решен вопрос о лесе для строительства;
- д) на строительстве до начала полевых работ, в частности весеннего сева, работают: 12 тракторов на забивке свай к мостам, мобилизованных у МТС, и ряд других механизмов;
- е) силами колхозников республики в тяжелых зимних условиях произведено земляных работ 476 тыс. м³ (в рабочей кубатуре) и 145 тыс. м³ — рабочими колоннами.

Из 82 мостов забиты сваи по 21 мосту.

После окончания весеннего сева, примерно с 25 мая по 1 июня с. г., намечается поднять на строительство 12—15 тыс. колхозников, с тем чтобы в течение июня полностью закончить все земляные работы по всей линии.

Таким образом, окончание строительства зависит сейчас от немедленного разрешения НКПС вопросов: о рельсах, о балластном карьере и о создании производственной базы.

Областной комитет партии считает, что свое значение строительство не потеряло до сих пор, выполнение решения ГКО от 25 ноября [19]41 г. безусловно должно форсироваться — практика же показывает, что некоторые работники системы НКПС, не выполняя распоряжений НКПС, срывают выполнение решения ГКО.

Обком партии просит Вас, т. Гоциридзе, принять решительные меры к такого рода работникам, для того чтобы было обеспечено четкое и быстрое выполнение распоряжений НКПС, тем самым было обеспечено четкое выполнение решения ГКО.

Секретарь Удмуртского обкома
ВКП(б) по транспорту Г. Ольшанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 6—7.

№ 40

ПОСТАНОВЛЕНИЕ БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38 НКПС*

23 мая 1942 г. **

Строго секретно

1. Для окончания работ на строительстве № 38 привлечь в порядке трудгужповинности с 27 мая по 15 июня 1942 г. 24 150 чел., в т. ч. 7950 конных и 16 200 пеших, из 30 районов республики (кроме Увинского, Сюмсинского, Сарапульского, Селтинского, Б[ольше]учинского, Нылгинского, Вавожского и Ст[аро]зятцинского).

Утвердить следующий объем работы и количество выделяемой рабочей силы по районам (см. приложение)***.

* Из протокола № 159 заседания бюро Удмуртского обкома ВКП(б) от 2 июня 1942 г.

** Дата принятия решения.

*** См.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3448, л. 29.

2. Предложить под личную ответственность председателей райисполкомов и секретарей райкомов ВКП(б) обеспечить организованный выезд всех конных и пеших по плану к месту работы к 27 мая с инструментом (лопаты, ломы, кирки, пилы, топоры), продовольствием и необходимым количеством фуража.

3. Обязать райкомы ВКП(б) и райисполкомы для организации политмассовой работы и соцсоревнования за досрочное выполнение задачи, постановленной обкомом ВКП(б) и Совнаркомом, командировать по 5 чел. партийно-советского актива во главе со вторым секретарем райкома или секретарем по кадрам.

4. Предложить начальнику работ строительства № 38 т. Овчинникову обеспечить работы техническим руководством, подготовить встречу прибывающих колхозников и правильную расстановку их на работе, установить твердый, максимально уплотненный распорядок рабочего дня.

5. Принять к сведению заявление начальника строительства т. Воробьева³³, что на всех лошадей, работающих на строительстве, будет отпускатся ежедневно по 4 кг овса.

6. Обязать райкомы и райисполкомы организовать посылку рабочей силы своего района на строительство таким образом, чтобы район на строительстве мог самостоятельно вести хозяйство (кузница для текущего ремонта телег, инструменты, весы для развешивания продуктов и фуража, кипятильники, полога для палаток и т. д.). Начальнику работ т. Овчинникову обеспечить кузницы углем и железом.

7. Обязать наркома торговли т. Фалалеева обеспечить всех колхозников, работающих на строительстве, по 0,5 кг в день хлеба и по 300 г в месяц сахара.

Начальнику стройторгпита т. Федорову обеспечить четкую организацию снабжения рабочих.

8. Предложить наркому здравоохранения т. Растегаевой обеспечить рабочих строительства медицинским обслуживанием, выделить необходимое количество медикаментов и организовать в Ижевске, Кекоране, Русской Лозе, Игре, пос. Факел, Каркашуре и Чепце пункты медпомощи.

9. Для развертывания социалистического соревнования за досрочное выполнение задания обкома и Совнаркома учредить переходящие знамена: строительства — для участков, участковые — для районов и в районах — для бригад.

10. Во изменение п. 1 постановления Совнаркома Удмуртской АССР и бюро обкома ВКП(б) от 21 апреля [19]42 г. «О строительстве железной дороги Ува—Кильмезь» привлечь на это строительство пешую и конную рабочую силу из районов и в количестве согласно приложению № 2*.

Настоящее решение считать совместным с СНК УАССР.

Секретарь Удмуртского
обкома ВКП(б) А. Чекинов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3437, л. 15—17.

* См.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3448, л. 28.

**ПИСЬМО НАЧАЛЬНИКА УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
НКПС П. КУЧЕРЕНКО СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
Г. П. ОЛЬШАНСКОМУ О НЕОБХОДИМОСТИ ОКОНЧАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЛИНИИ № 38 К 15 АВГУСТА 1942 г. И ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ В СНАБЖЕНИИ
СТРОИТЕЛЬСТВА ОБОРУДОВАНИЕМ И МАТЕРИАЛАМИ**

30 мая 1942 г.

На Ваше письмо, адресованное зам. народного комиссара путей сообщения т. Гоциридзе*, сообщаю: по строительству № 38 приказом Наркомпути № 356/ц от 20 мая с. г.** даны следующие указания:

1. Закончить работы по строительству линии и открыть движение к 15 августа.
2. Дополнительно к ранее выделенным рельсам до 10 июня отгрузить 45 км рельс со скреплениями и начальнику Казанской ж. д. отгрузить назначенные 30 км рельс второй группы типа II-а и III-а.
3. Отгрузить 20 комплектов стрелочных переводов с переводными брусками и 170 тыс. шт. шпал.
4. Выделить 5 вертушек для вывозки балласта, 3 — для вывозки грунта. Начальнику Казанской ж. д. отгрузить 50 тыс. м³ балласта из Кварсихинского карьера.

Прошу оказать необходимую помощь строительству рабочей силой и местными строительными материалами.

Начальник Управления железнодорожного
строительства НКПС *Кучеренко*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 37.

**СПИСОК ЛУЧШИХ КОЛХОЗОВ И КОЛХОЗНИКОВ ПЫЧАССКОГО РАЙОНА,
РАБОТАЮЩИХ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ № 38**

6 июня 1942 г.

1. Колхоз «Новая деревня» Ивановского сельского Совета.
Возчики: Испакова Александра, Киселев Николай в день возят по 18,5 м³.
По 6 м³ в день копают Захарова Мария, Киселев Павел, Ворончихина Валентина, Киселева Вера, Соловьева Мария, Ворончихина Мария.
2. Колхоз «Красный пахарь» Ивановского сельского Совета.
На лошадь вывозят по 16,5 м³ в день Заболоцких Фадей, Заболоцких Анатолий. По 6,5 м³ накладывают в день Корнев Анатолий, Сорокина Мария, Заболоцких Александр, Клабукова Александра, Сорокина Анна.
3. Колхоз «Новый быт» Ивановского сельского Совета.
По 18 м³ возят Солодянкин Леонид, Солодянкин Иван.
4. Колхоз «Коммунар» Александровского сельского Совета.
По 6 м³ копают в день и накладывают.
5. Колхоз им. Ленина Индюковского сельского Совета.
Возчики: Бесогонов Степан, Машкин Валентин, Бесогонов Валентин, Липин Петр, Бесогонов Евгений, Богданов Николай (все они учащиеся средней школы) — в день возят по 20 м³.

* См. документ № 39.

** Копию приказа народного комиссара путей сообщения СССР А. В. Хрулева см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 32—35.

По 8 м³ копают и накладывают под руководством тт. Созонова Степана и Липиной Пелагеи.

По 5 м³ в день копают и накладывают колхозники колхозов:

«Новый быт» Ивановского сельского Совета,

«Путь Ленина» Александровского сельского Совета,

им. Петровского »,

им. Молотова »,

«Коммунар» »,

«2-я пятилетка» »,

им. Калинина »,

«КИМ» »,

«Изошур» Лудзи-Шудзинского сельского Совета,

«Красный Октябрь» »,

«Майская борозда» Индюковского сельского Совета,

«Совет» »,

«Победа» »,

«Выль кужым» »,

«Трактор» » и др.

Уполномоченный Пычасского РК ВКП(б)*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3614, л. 70—70об.

№ 43

РЕШЕНИЕ ИЖЕВСКОГО РАЙИСПОЛКОМА О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ЛЕСОЗАГОТОВОК ПО АЗИНСКОМУ ЛЕСОПУНКТУ И СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

22 июня 1942 г.

Отметить, что в результате безответственного отношения председателей сельсоветов: Сепычевского — т. Черезова, Сов[етско]-Никольского — т. Стерхова к выводу рабочей силы на лесозаготовки в Азинском лесопункте и на строительство железной дороги поставлено под угрозу срыва выполнение плана лесозаготовок и программы строительства железной дороги.

1. За безответственное отношение к выводу рабочей силы в Азинском лесопункте и на строительство железной дороги председателям: Сепычевского сельсовета — т. Черезову и Советско-Никольского сельсовета — т. Стерхову — объявить выговор и предупредить их, что в случае необеспечения вывода рабочей силы в суточный срок они будут привлечены к судебной ответственности.

2. Предупредить всех председателей сельсоветов, что за необеспечение в суточный срок вывода рабочей и тягловой силы на лесозаготовки в Азинский лесопункт, на строительство железной дороги и их сплавные работы, к ним будут приняты самые суровые меры.

Председатель исполкома райсовета *Варламова*

Секретарь исполкома райсовета***

ЦГА УР, ф. 431, оп. 1, д. 177, л. 67—68об.

* Подпись неразборчива.

** Из протокола № 15 заседания Ижевского райисполкома.

*** За секретаря подписал член исполкома райсовета, Подпись неразборчива.

**ПИСЬМО НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР А. В. ХРУЛЕВА³⁴
СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) А. П. ЧЕКИНОВУ О СОГЛАСОВАНИИ
ВАРИАНТА ПРИМЫКАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО
К СТАНЦИИ ИЖЕВСК КАЗАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ОБХОД
ТЕРРИТОРИИ ЗАВОДОВ № 71 и № 74**

25 июня 1942 г.

Секретно

По Вашему письму от 23 мая 1942 г.³⁵ НКПС рассмотрел вопрос примыкания строящейся железнодорожной линии Ижевск—Балезино к ст. Ижевск Казанской ж. д.

Учитывая изменение срока открытия движения по линии, мною дано распоряжение строительным и проектным организациям принять вариант примыкания в обход территории заводов № 71 и 74.

На период рабочего движения осуществить временное примыкание в одном уровне по согласованному заводами варианту.

Народный комиссар путей сообщения *Хрулев*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 42.

**ХАРАКТЕРИСТИКА НА ЧЛЕНА СЕЛЬХОЗАРТЕЛИ «КЕЛЬДЫШ»
КРАСНОГОРСКОГО РАЙОНА УАССР А. Е. ВЕРЕТЕННИКОВА, ПРЕДСТАВЛЕННОГО
К ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ НАГРАДЕ ЗА АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

1 июля 1942 г.

Тов. Веретенников А. Е., 1881 года рождения, удмурт, беспартийный, в колхозе с 1930 г.

До 1939 г. работал рядовым [колхозником], с 1939 по 1942 г. работал конюхом, к работе относился добросовестно, проявлял большую заботу к коню.

С 15 июня 1942 г. т. Веретенников А. Е. правлением колхоза откомандирован на строительство ж. д. Ижевск—Балезино, где он работает при навалке земли в карьере. Несмотря на свой 62-летний возраст т. Веретенников норму выработки выполняет до 300%, вместо 2,5 м³ он дает до 7—8 м³. Кроме того, после окончания работы (вечером и даже иногда ночью) т. Веретенников ремонтирует сбрую, попорченную во время работы.

Тов. Веретенников своими отцовскими советами, агитацией среди колхозников за выполнение и перевыполнение норм выработки помогает молодым рабочим поднять производительность труда.

Тов. Веретенников вполне достоин правительственной награды*.

Секретарь Красногорского райкома ВКП(б) *Чувашов*

ЦДНИ УР, ф. 354, оп. 1, д. 958, л. 15.

* 20 апреля 1945 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР А. Е. Веретенников награжден орденом Трудового Красного Знамени. См. документ № 94.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА РАБОЧИХ, ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ МОСТОВОЙ КОЛОННЫ 3-го УЧАСТКА СТРОИТЕЛЬСТВА № 38

2 июля 1942 г.

Первомайский приказ Великого полководца Красной Армии т. Сталина³⁶ требует от строителей железных дорог напряжения всех сил для помощи Красной Армии в выполнении исторической задачи по разгрому гитлеровских полчищ в 1942 г.

Продолжая начатое Всесоюзное социалистическое соревнование по почину рабочих, инженерно-технических работников и служащих оборонных заводов³⁷, отвечая на призыв вождя т. Сталина, с тем чтобы дать фронту, Красной Армии все необходимое для быстрейшего уничтожения немецко-фашистских мерзавцев, мы, коллектив мостовой колонны, обсудив итоги нашей работы за июнь [1942 г.], берем на себя следующие социалистические обязательства:

- 1) установка поковок на мостах ПК-ПК 41, 61, 70, 79 — к 10 июля 1942 г.;
- 2) постройка верхнего строения моста ПК 90 — к 20 июля;
- 3) окончание верхнего строения мостов ПК-ПК 108 — к 25 июля, 119 — к 10 июля;
- 4) устройство верхнего строения моста ПК 137 — к 1 августа;
- 5) устройство верхнего строения моста ПК 262 — к 5 августа;
- 6) устройство верхнего строения моста ПК 235 и 255 — к 5 августа;
- 7) устройство лотков ПК 230, 226 и 220 — к 10 августа;
- 8) ежедневно не только выполнять норму, но и перевыполнять дневное задание на каждом объекте и не уходить с производства до тех пор, пока не будет выполнено дневное задание;
- 9) снизить себестоимость на 11% путем использования внутренних ресурсов и стройматериала;
- 10) бережно и экономно расходовать лесоматериалы и поковки;
- 11) содержать в образцовой чистоте и исправности инструменты;
- 12) оказывать повседневную помощь вновь пришедшим рабочим на строительство в выполнении и перевыполнении выработки путем передачи опыта лучших стахановцев и стахановских бригад.

Вызываем на социалистическое соревнование колонны искусственных сооружений № 2 и 3. Коллектив мостовой колонны № 1 призывает работников колонн № 2 и 3 еще шире развернуть Всесоюзное социалистическое соревнование и стахановское движение за досрочное выполнение задания правительства и партии по строительству.

По поручению собрания подписали:

Начальник колонны* Некрасов
Строймастер* Захаркин
Рабочие* Останин
Исупов
Протопопов
Неустроев

Инструктор политчасти строительства № 31/[38] Михайлов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3614, л. 37—37об.

* Подписи отсутствуют.

**РЕШЕНИЕ № 20 ГРАХОВСКОГО РАЙИСПОЛКОМА О ПРЕДСТАВЛЕНИИ
К НАГРАЖДЕНИЮ КОЛХОЗНИКОВ-УЧАСТНИКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38**

10 июля 1942 г.

Представить к награде Президиума Верховного Совета Удмуртской АССР и просить удовлетворить нашу просьбу о награде нижеследующих особо отличившихся участников строительства объекта № 38³⁸:

1. Костылева Александра Михайловича (1925 года рождения, по национальности русского, колхозника колхоза «Авангард» Новогорского сельсовета), выполняющего норму выработки на 120%.

2. Петрова Геннадия Львовича (1924 года рождения, по национальности татарина, члена ВЛКСМ, колхозника колхоза «Прибой» Архангельского сельсовета), выполняющего норму выработки на 160—180%.

3. Петрову Федосию Ивановну (1919 года рождения, беспартийную, по национальности чувашку, колхозницу колхоза им. Куйбышева Лебедевского сельсовета), выполняющую норму выработки на 150—160%.

4. Гусева Андрея Николаевича (1891 года рождения, по национальности удмурта, колхозника колхоза «Профсоюзник» Граховского сельсовета), выполняющего норму выработки от 140 до 160%.

5. Иопова Александра Дмитриевича (1924 года рождения, по национальности удмурта, беспартийного, колхозника колхоза «Людон» Мещеряковского сельсовета), выполняющего дневную норму выработки на 150%.

6. Миронова Илью Егоровича (1884 года рождения, по национальности русского, беспартийного, члена колхоза «Росток Ильича» Верхне-Кокшанского сельсовета), выполняющего дневную норму выработки на 100—110%.

7. Рысьева Василия Кузьмича (1916 года рождения, по национальности русского, беспартийного, члена колхоза «Большевик» Архангельского сельсовета), выполняющего норму выработки на 120—140%.

8. Дудыреву Анну Ивановну (1918 года рождения, по национальности русскую, члена колхоза им. Ленина Русско-Адамучинского сельсовета), выполняющую дневную норму выработки на 120—130%.

9. Кобелеву Федосию Ильиничну (1916 года рождения, по национальности русскую, беспартийную, члена колхоза «Южный» Мещеряковского сельсовета), выполняющую норму выработки более 100%.

Председатель исполкома
Граховского райсовета *Зорин*

Секретарь исполкома
Граховского райсовета *Поликарпов*

ЦГА УР, ф. 428, оп. 1, д. 7, л. 41—42.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 1162 СНК УАССР И БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
О ПРОДЛЕНИИ СРОКА СТРОИТЕЛЬСТВА ЛИНИИ № 38
НКПС ДО 1 ОКТЯБРЯ 1942 г.**

20 июля 1942 г.

Совнарком УАССР и бюро обкома ВКП(б) постановляют:

1. Для работ по укладке железнодорожной линии, балластировке и окончанию оставшихся работ оставить в порядке трудгужповинности на строительстве № 38 сроком до 1 октября 1942 г. 1850 пеших и 500 конных.

План вывода конных и пеших рабочих по районам утвердить (прилагается)³⁹. Обязать председателей исполкомов райсоветов и секретарей райкомов ВКП(б) обеспечить закрепление указанного количества рабсилы на строительстве.

2. Предложить начальнику работ строительства № 38 т. Овчинникову обеспечить правильную расстановку оставляемой рабочей силы, снабжение ее по нормам кадровых рабочих, а лошадей — фуражом.

3. Рекомендовать правлениям колхозов начислять трудодни работающим колхозникам на строительстве начиная с 25 июля 1942 г. из расчета один трудодень за выполнение нормы согласно справкам, данным строительством после окончания срока работ.

4. Предложить исполкомам райсоветов и райкомам ВКП(б) выделить по 2 чел. ответственных представителей для организации политико-массовой работы и социалистического соревнования среди работающих колхозников.

Председатель Совнаркома Удмуртской АССР А. Тронин⁴⁰

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) А. Чекинов

Приложение 1

**План
вывода конных и пеших рабочих по районам республики**

Район	Пеших	Конных	Район	Конных	Пеших
1. Кезский	100	25	1. Якшур-Бодьинский	100	35
2. Балезинский	100	25	2. Шарканский	150	25
3. Глазовский	100	25	3. Воткинский	125	25
4. Зуринский	100	25	4. Тыловайский	75	25
5. Карсвайский	50	15	[Всего]	450	110
[Всего]	450	115	1. Ижевский	75	25
1. Дебесский	100	25	2. Малопургинский	75	25
2. Красногорский	100	25	3. Пычасский	75	25
3. Юкаменский	100	25	4. Киясовский	75	25
4. Игринский	100	25	5. Алнашский	100	25
[Всего]	400	100	6. Можгинский	75	25
			7. Кизнерский	75	25
			[Всего]	550	175

Итого: [пеших] — 1850, [конных] — 500.

ЦГА УР, ф. 551, оп. 2, д. 408, л. 43—44.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
ПО ТРАНСПОРТУ Г. П. ОЛЫШАНСКОГО О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38***

4 августа 1942 г.

Сов. секретно

I

Государственный Комитет Обороны решил вопрос о строительстве Заволжской рокадной линии Балезино—Астрахань — 25 ноября [19]41 г.

Срок окончания строительства по участку Балезино—Ижевск был установлен март 1942 г.

Этим решением строительство возлагалось на железнодорожный корпус НКПС, для помощи ему было предложено нам поднять на строительство, в порядке трудгужповинности, 10 тыс. пеших и 2 тыс. конных.

Решение ГКО о строительстве было получено обкомом партии в ходе пленума обкома ВКП(б) (1 декабря [19]41 г.), и вопрос этот получил соответствующее отражение на пленуме обкома ВКП(б) и на совещании секретарей райкомов ВКП(б), которое проводилось после пленума.

Сразу после пленума транспортным отделом обкома ВКП(б) проектировочная организация была ориентирована на быстрейшее окончание работ по составлению профиля пути, для того чтобы массовый выход колхозников был обеспечен работами.

Необходимо отметить, что проектировщики хорошо сумели организовать свою работу, своевременно в ходе строительства обеспечивали его необходимыми проектами, материалами.

Представители железнодорожного корпуса прибыли в г. Ижевск во второй половине декабря; основные части корпуса прибывали до 15 января [19]42 г., а вскоре НКПС был решен вопрос об отзыве корпуса и передаче руководства строительством управлению строительства № 31 с организацией управления работами строительства № 38⁴¹.

Фактически, железнодорожный корпус к строительству не приступал; всего сделано его силами 10 632 м³ земли и больше ничего. Произведенное изменение в определении строителей в итоге дало потерю во времени в полтора м[еся]ца (декабрь и первая половина января).

25 декабря 1941 г. бюро обкома ВКП(б) решило вопрос о подъеме на строительство в порядке трудгужповинности колхозников 23 районов в количестве 16 тыс. людей и 4 тыс. лошадей^{**}.

Во второй половине января сорганизовалось управление строительства № 38 и колхозники приступили к работе.

Силами колхозников было сделано:

на 1 февраля — 64 300 м³ земли,

» 15 февраля — 206 401 »,

» 1 марта — 333 415 »,

» 10 марта — 476 000 ».

* Представлена на бюро Удмуртского обкома ВКП(б). Вопрос рассмотрен 18 августа 1942 г. (См.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3454, л. 1об.—3.)

** См. документ № 27.

6 районов с работы на строительстве были сняты 5 марта и остальные 17 районов 10 марта.

За 40 дней работы в зимних условиях при морозах в 50—54° колхозниками было сделано 476 тыс. м³ земли. Работало в среднем 12 тыс. людей и 2500 лошадей.

Кроме колхозников на строительстве работали рабочие колонны численностью в 4 тыс. чел., сделано ими за зиму 146 тыс. м³ земли.

Необходимо отметить, что состав колонн в 4 тыс. человек существовал весьма непродолжительное время, т. к. периодически проводился отбор в армию.

Было на 1 февраля — 3800 чел.,

на 1 марта — 4038 »,

на 1 апреля — 1851 »,

на 1 июня — 1200 ».

Причем отбор в армию производился вопреки п. 15 решения ГКО от 25 декабря № 964с.

Всего в течение зимы было сделано земляных работ 648 тыс. м³.

С 10 марта по 1 июня на строительстве работало в среднем 2 тыс. чел. из рабочих колонн и 50—60 чел. колхозников-плотников.

В течение этого периода земляные работы почти не производились, рабочая сила была сосредоточена на искусственных сооружениях.

Строительству была оказана помощь тракторами, передано из МТС — 12 шт., лебедок из Удмуртстроя и др. организаций — 9 шт. и баб — 11 шт.

Было установлено 14 копровых установок, в т. ч. 1 компрессор, этими копровыми установками с января по 29 июля забито 2554 сваи.

В связи с приказом наркома путей сообщения т. Хрулева об открытии рабочего движения по линии № 38 к 15 августа бюро обкома ВКП(б) решило вопрос о вторичном подъеме колхозников на строительство*.

Было решено поднять с 1 июня 29 районов — 24 тыс. людей и 8 тыс. лошадей.

За 50 дней летней работы силами колхозников сделано 1 млн 419 тыс. 470 м³ земли.

Фактически работало на строительстве около 19 тыс. людей и 5 тыс. лошадей.

20—25 июля колхозники были сняты на уборку, решением бюро обкома оставлено на стройке до сентября 500 лошадей и 2350 чел. для зачистки недоделов по земле, работы по мостам, балластировке пути.

Всего по строительству на 1 августа сделано земляных работ 2 млн 82 тыс. 900 м³.

Открытие рабочего движения земляными работами не задерживается.

Решения пленумов обкома ВКП(б) от 1 декабря 1941 г. и 8—9 июня 1942 г.** а также приказ т. Хрулева от 20 мая 1942 г. № 356с в части, зависящей от нас, выполнены, земляное полотно в основном подготовлено, искусственные сооружения не могут задержать, т. к. их можно пройти на шпальных клетках, открытие рабочего движения к сроку, определенному приказом НКПС т. Хрулева, срывается исключительно благодаря неповоротливости НКПС в обеспечении строительства рельсами.

История с рельсами тянется с начала строительства, еще в январе транспортным отделом обкома ВКП(б) этот вопрос был резко поставлен перед зам. наркома путей сообщения т. Гоциридзе, далее в феврале—июне этот же вопрос систематически ставился перед ним и перед гг. Кагановичем и Хрулевым —

* См. документ № 40.

** См. примечания к документам № 26, 46.

по телефону и специальными докладными записками, издавались со стороны НКПС приказы, распоряжения, но рельс строительство получало очень мало, обычно управления дорог, которые должны были снабжать рельсами линию № 38, игнорировали эти распоряжения.

Откуда строительство № 38 получило рельсы:

Первое распоряжение НКПС	Занаряжено*	Получено
Пермская ж. д.	25,0	5,4 км
Горьковская »	10,0	3,1 »
Казанская »	30,0	3,8 »
Южно-Уральская »	25,0	0,0 »
	90,0	12,3

Южно-Уральская дорога официально отказалась выполнять распоряжения НКПС.

Второе распоряжение НКПС

Юго-Восточная ж. д.	48,0	8,0
Северо-Донецкая »	27,0	0,0
	75,0	8,0

Третье распоряжение НКПС —
приказ наркома № 356ш
с Кузнецкого завода

45,0	0,0
------	-----

По всем распоряжениям НКПС строительство должно было получить 210 км рельс, получено же на 1 августа всего лишь 20,3 км.

Отсюда вполне ясно, кто конкретно является виновником срыва открытия рабочего движения в установленный срок 15 августа.

II. Организация работ**

Все строительство разбито на 4 участка, каждый стройучасток разбит на 3—4 прорабских пункта с аппаратом бригадиров, десятников, всего на строительстве было занято в период массового подъема колхозников — 30 инженеров, 25 техников и мастеров.

Этот аппарат осуществлял исключительно техническое руководство, да и то иногда отставал от темпов работы.

Организация труда, борьба за повышение производительности труда, политическо-массовая работа проводились на строительстве среди колхозников группами работников по каждому району 5—7 чел., посланными на строительство во главе секретарей райкомов партии.

На строительстве с 1 июня по 20 июля работало 29 секретарей райкомов партии и около 180 других руководящих работников районов.

Каждый район имел объемное задание и определенный участок работ, установленные решением бюро обкома ВКП(б).

Такая организация работ, как показывает опыт массовых строек, является наиболее действенной.

* Т. е. сделаны распоряжения, оформлены наряды на выдачу и отправку рельсов (от слова «наряд»).

** Подзаголовок документа.

На свои участки районы приезжали каждый со своим хозяйством вплоть до кузниц.

Необходимо отметить, что большинство колхозников отнеслись к работе на строительстве честно, в связи с чем большинство районов выполнили и перевыполнили свои объемные задания.

В тех районах, где райкомы партии отнеслись к стройке несерьезно, задание осталось невыполненным.

По районам мы имеем здесь такое положение: на 1 августа 1942 г.

Районы	Задание	Выполнение	%
1. Кезский	50000	48170	96,3
2. Белезинский	70000	80690	115,0
3. Глазовский	70000	37560	53,0
4. Зуринский	50000	48230	96,5
5. Карсвайский	20000	18070	90,0
6. Дебесский	50000	32390	64,7
7. Кулигинский	50000	36650	73,3
8. Красногорский	50000	57000	114,0
9. Юкаменский	50000	48060	96,0
10. Игринский	50000	49140	98,2
11. Ярский	40000	20580	51,0
12. Пудемский	30000	21100	70,0
13. Понинский	30000	16670	55,5
14. Можгинский	50000	39350	78,7
15. Тыловайский	40000	33520	84,0
16. Шарканский	90000	61120	68,5
17. Воткинский	90000	94300	105,0
18. Завьяловский	50000	61970	124,0
19. Як[шур]-Бодынский	40000	35380	88,0
20. Камбарский	50000	40500	81,0
21. Кизнерский	60000	41890	69,8
22. Алнашский	100000	97940	98,0
23. Граховский	65000	44180	68,0
24. Каракулинский	60000	36600	61,0
25. Киясовский	60000	79410	132,3
26. Бемыжский	65000	85480	131,0
27. Пычасский	50000	59000	118,0
28. Ижевский	50000	57920	116,0
29. М[ало]пургинский	60000	35420	59,0

Хуже всех работали Глазовский, Ярский, Понинский и Каракулинский районы, позже всех приехавшие на работу — 15 июня [1942 г.].

В этих районах благодаря плохому руководству находившихся на трассе секретарей райкомов партии была большая текучесть рабочей силы.

8 районов не только выполнили, но и перевыполнили свои планы, помогая районам не выполнившим их.

При норме вывозки земли на лошадь 7 м³, в хорошие дни, когда не было дождей, нормы перевыполнялись в целом по строительству всеми 5 тыс. лошадей, например:

5 июня — 9,5 м³,
8 июня — 8,4 м³,
9 июня — 9,5 м³,
10 июня — 9,6 м³,
16 июня — 8,4 м³,
17 июня — 8,6 м³,

18 июня — 8,4 м³,
20 июня — 9,6 м³,
23 июня — 18,8 м³,
26 июня — 8,8 м³,
27 июня — 8,4 м³,
28 июня — 8,4 м³,
30 июня — 8,4 м³.

В дождливые дни нормы не выполнялись, производительность падала, колебалась от 5 до 7 м³ в целом по строительству.

Так, например:

от 7 м³ и выше — 25 дней,

от 6 до 7 м³ — 11 дней,

от 5 до 6 м³ — 14 дней.

Всего по строительству за 50 дней работы затрачено на земляные работы 203 тыс. коно/дн., на подвозку леса к мостам, подвозку фуража, продовольствия, песка, камня затрачено около 50 тыс. коно/дн.

За весь период по строительству средняя производительность на лошадь по земле составляет 7,1 м³, в том числе по отдельным районам:

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. Кезский — 9,4 м ³ | 16. Шарканский — 7,7 м ³ |
| 2. Бalezинский — 10,4 м ³ | 17. Воткинский — 7,7 м ³ |
| 3. Зуринский — 7,6 м ³ | 18. Завьяловский — 9,0 м ³ |
| 4. Карсвайский — 6,7 м ³ | 19. Як[шур]-Бодьинский — 8,5 м ³ |
| 5. Глазовский — 8,2 м ³ | 20. Камбарский — 5,6 м ³ |
| 6. Дебесский — 4,5 м ³ | 21. Кизнерский — 6,2 м ³ |
| 7. Кулигинский — 5,6 м ³ | 22. Алнашский — 5,4 м ³ |
| 8. Красногорский — 5,5 м ³ | 23. Граховский — 5,4 м ³ |
| 9. Юкаменский — 7,3 м ³ | 24. Каракулинский — 8,0 м ³ |
| 10. Игринский — 6,1 м ³ | 25. Киясовский — 7,7 м ³ |
| 11. Ярский — 4,4 м ³ | 26. Бемыжский — 8,0 м ³ |
| 12. Пудемский — 6,9 м ³ | 27. Пычас[ский] — 6,8 м ³ |
| 13. Понинский — 4,5 м ³ | 28. Ижевский — 8,7 м ³ |
| 14. Можгинский — 4,8 м ³ | 29. Малая Пурга — 5,2 м ³ . |
| 15. Тыловыйский — 5,9 м ³ | |

Производительность труда отдельных колхозников достигала 23—24 м³ земли в день, а многие выполняли по 2—3 нормы, так например: землекоп т. Байкузина Маркасса Низановна, колхозница колхоза им. Кирова Красногорского района, выполняла нормы по 10—14 м³.

Коновозчица т. Баташева Анисья Григорьевна, колхозница колхоза «Выль Пыртам» Бемыжского района, нормы выполняла на 200—300%.

Коновозчик Логинов Василий Кузьмич, колхозник колхоза «Новая деревня» Зуринского района, выполнял нормы по 16 м³ вместо 7 м³ по норме.

Коновозчик Белов Григорий Николаевич, колхозник колхоза «Путь Ленина» Можгинского района, норму выполнял по 18 м³ вместо 7 м³ по норме.

Коновозчик Замараев Павел Дмитриевич, колхозник колхоза «Буденовец» Киясовского района, нормы выполнял по 14 м³ вместо 7 м³ по норме.

Землекоп Антонова Наталья Петровна, колхозница колхоза «Челюскин» Шарканского района, выполняла нормы на 200—300%.

Учет труда колхозников по большинству районов производился бирками, за каждый вывезенный воз [колхозник] получал бирку, в связи с таким правильно поставленным учетом возможно стало ежедневно в конце дня подво-

дить итоги работы каждого, проводить действенную проверку социалистического соревнования, ввести систему поощрения хорошо работающих колхозников.

Показатели работы по каждому району заносились на доски показателей, соревнованием было охвачено подавляющее большинство колхозников, соревновались между собой и районы, выпускались непосредственно на трассе «боевые листки».

Каждую пятидневку итоги соревнования подводились по каждому участку отдельно и в целом по строительству, на совещаниях при участии с участием всего производственного аппарата и секретарей райкомов партии решался вопрос о передаче району переходящего Красного знамени, а в управлении строительством — о передаче переходящего Красного знамени участку.

Вместе со знаменами каждую пятидневку передавалось по 200 руб. для премирования лучших стахановцев-колхозников.

По общим итогам летней работы получили Красные знамена: по 1-му участку — Кезский район (секретарь т. Кузьминых); по 2-му участку — Красногорский район (секретарь РК ВКП(б) т. Петров); по 3-му участку — Бемыжский район (секретарь РК ВКП(б) т. Дерюгин); по 4-му участку — Пычасский район (секретарь райкома ВКП(б) т. Шарипов), эти знамена районы увезли с собой домой.

Почетными грамотами награждено 173 стахановца стройки. Деньгами премировано 223 колхозника в сумме 23 тыс. руб.

Борьба за знамена между районами была очень горячей, не раз приходилось разбирать конфликты «обиженных».

Прекрасную инициативу проявили колхозники Можгинского района, работавшие на стройке, они решили все заработанные деньги, исключая расчеты со строительством за фураж и тому подобное, передать в Фонд обороны со специальным назначением на строительство танковой колонны им. Удмуртии.

Эта инициатива была поддержана остальными 28 районами, общая сумма, собранная на строительство танковой колонны им. Удмуртии, составляет около 2 млн рублей.

Необходимо решить вопрос какой организации передать эти средства для производства заказа на танки⁴².

III

Выше уже говорилось о том, что техническое руководство иногда отставало от темпов строительства, особенно в период массового выхода колхозников.

Объясняется это тем, что большинство инженерно-технических работников впервые работает с таким количеством рабочих-колхозников сразу на таком большом фронте работы. Отсюда была растерянность некоторых и в результате переделки работ и брака в работе.

На 4-м участке около 500 м³ земли произведено излишних работ, вместо выемки сыпали насыпь. На 2-м участке неправильно были забиты сваи на четырех мостах, т. к. была неправильно определена ось мостов.

В течение строительства снято с работы 3 инженера и техника, как не справляющихся и за брак, и 3 чел. прочих работников — за нечуткое отношение к людям, плохой прием колхозников.

Необходимо отметить, что большую помощь строительству оказали секретари райкомов партии и в техническом руководстве.

Следует снять с работы начальника 2-го участка т. Павличенко за плохо осуществляемое техническое руководство и за плохую организацию работы. Вопрос задерживается подысканием замены.

Необходимо освободить с работы зам. нач[альника] 2-го участка по политчасти т. Фонарева как несправляющегося с работой.

После командирования в армию зам. начальника строительства по политчасти т. Жучкова и зам. по 3-му участку т. Татаурова замены дано не было, необходимо сейчас подобрать двух зам. нач[альников] участков по политчасти и одного зам. нач[альника] строительства по политчасти. Это провести надо побыстрей, т. к. полит-массовая работа после отъезда со стройки секретарей райкомов может ослабнуть.

IV

Для открытия рабочего движения по линии № 38 необходимо произвести еще земляных работ 83 тыс. м³, построить 60 мостов, главным образом пролетостроение, т. к. сваи почти все забиты, осталось забить 90 свай, уложить рельсов 98 км и построить 3 пункта водоснабжения, но открытием рабочего движения задача окончания строительства не исчерпывается.

В 1942 г. при наличии уже рабочего движения необходимо провести целый ряд работ для подготовки к сдаче линии в эксплуатацию, какие это работы:

1. Земляные: всего — 842 775 м³,

а) главный путь — 93 480 м³,

б) Кекоранский ход — 297 884 м³, в т. ч. 60 тыс. м³ взрыв на выброс, Кекоранский ход ликвидирует временный его обход, проложенный по бывшей узкоколейке. В итоге он дает:

а) сокращение пути на 2 км;

б) снижение руководящего уклона с 22 тысячных до 9 [тысячных];

в) Ижевский узел и обход — 35 411 м³;

г) станции, разъезды по второму пути — 86 тыс. м³;

д) водоотводы — 130 тыс. м³;

е) вторые пути Ижевск—Люкшудья — 200 тыс. м³.

На 1943 г. по земляным работам оставляется дальнейшее расширение станций и устройство второго примыкания к Пермской ж. д. в сторону Пибаньшура, всего 164 171 м³.

2. По балласту: в 1942 г. необходимо забалластировать всю линию на первый слой, надо вывезти 113 тыс. м³.

Вопрос с балластом из Кварсинского карьера все еще находится в стадии разрешения в НКПС, балласт будет вывозиться из Кварсинского карьера и скоро заканчивающегося строительством Чепецкого карьера 38-й стройки.

3. По искусственным сооружениям надо забить в 1942 г. всего еще 752 сваи, включая Кекоранский ход и Ижевский обход, с забивкой свай строительство справится, хуже гораздо обстоит дело со сборкой мостов, с заготовкой материалов пролетостроений и поковками. Здесь требуется помощь плотниками, т. к. при наличии на строительстве всего лишь 90 плотников да и то неквалифицированных, строительство мостов явно затягивается.

То же самое требуется по гражданским сооружениям, пунктам водоснабжения и депо, строительство которых совершенно еще не начато.

4. Укладка пути, как указывалось выше, зависит исключительно от получения рельс от НКПС, все полученные рельсы уложены в путь, необходимо еще уложить в 1942 г. 128 км и 11 км — в 1943 г.

Транспортный отдел обкома ВКП(б) считает необходимым поставить перед бюро обкома ВКП(б) следующие вопросы, разрешение которых должно форсировать строительство сейчас:

1. Для проведения земляных работ уже подготавливающих линию № 38 к сдаче в эксплуатацию поднять с 20 ноября по 1 декабря (на 40 дней) 6 тыс. конных и 12 тыс. пеших колхозников⁴³.

2. Решить вопрос о даче из ИТК 150 плотников для форсирования строительства искусственных и гражданских сооружений.

3. Решением бюро обкома ВКП(б) поставить вопрос перед ГКО о быстрейшем отпуске для линии № 38 рельс со скреплениями и стрелочных переводов*.

Секретарь Удмуртского обкома
ВКП(б) по транспорту Г. Ольшанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3461, л. 66—68об.

№ 50

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ № 38 НА 1 АВГУСТА 1942 г.**

Не позднее 4 августа 1942 г.***

	Мероприятия	Единицы измерения	Объемы работ [по] проект[у]	Выполнено на 1 августа	% выполнения	Остается к выполнению		
						Для открытия рабоч[его] движ[е-ния]	Работ 1942 г.	Работ 1943 г.
1.	Земля — всего	м ³	3009000	2082900	69,0	83000	842775	164171
	в т. ч. гл[авный] путь	»	1056480	880000	83,3	83000	93480	—
	Ке́коранск[ий] ход	»	859884	562000	65,3	—	297884	—
	Ижевский обход	»	111411	76000	68,0	—	35411	—
	Станции	»	409571	190000	46,4	—	86000	133571
	Водоотводы	»	341000	211000	62,0	—	130000	—
	Примыкание к Пибаньш[уру]	»	30600	—	—	—	—	30600
	Вторые пути Ижевск—Люкшудья	»	200000	—	—	—	200000	—

* К докладной записке прилагаются (л. 69—72):

1. Основные показатели выполнения работ по строительству № 38 на 1 августа 1942 г. (См. документ № 50.)

2. Перечень решений бюро Удмуртского обкома ВКП(б) по строительству № 38 (не публикуется).

3. График выполнения работ на строительстве № 38 по состоянию на 26 июля 1942 г. (не публикуется).

4. Диаграмма «Выполнение земляных работ на строительстве № 38 колхозниками Удмуртской АССР на 26 июля 1942 г.» (не публикуется).

** Приложение к документу № 49.

*** Датируется по документу № 49.

	Мероприятия	Единицы измерения	Объемы работ (по проекту)	Выполнено на 1 августа	% выполнения	Остается к выполнению		
						Для открытия работ (его) движения	Работ 1942 г.	Работ 1943 г.
	Временные водосточные, дороги, вырезка торфа и пр.	»	—	163900	—	—	—	—
2.	Балласт	м³	225000	22500	11,0	—	113000	87000
3.	Искусственные сооружения							
	всего	шт.	116	26	22,4	60	30	—
	в т. ч.							
	а) каменные	»	4	1	25,0	—	3	—
	б) деревянные	»	112	25	22,3	60	27	—
	Искусственные сооружения в работе:							
	деревянные	»	—	47	42,0	—	—	—
	каменные	»	—	1	25,0	—	—	—
	Забивка свай	»	3306	2554	77,0	90	662	—
4.	Укладка пути							
	всего	км	164,0	25,0	15,2	98,0	30,0	11,0
	в т. ч. главные							
	пути	»	121,0	20,0	16,5	81,0	20,0	—
	прочие	»	43,0	5,0	11,9	17,0	10,0	11,0
5.	Гражданские сооружения							
	всего	шт.						
	в т. ч. пути							
	зданий	»	29	—	—	—	15	14
	пассажирских	»	8	—	—	—	4	4
6.	Пункты водоснабжения	»	3	—	—	3	—	—
7.	Депо	шт.	1	—	—	—	1	—
8.	Установка столбов связи	км	120	120	100,0	—	—	—
	подвеска двух проводов	»	146	146	100,0	—	—	—
9.	Стоимость строительства 1942 г.	руб.	30000000	15296000	51,0	—	—	—

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3461, л. 69.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА НАЧАЛЬНИКА ДВИЖЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38 НКПС
В. М. ФИЛИППОВА СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ПО ТРАНСПОРТУ
Г. П. ОЛЫНАНСКОМУ О НЕДОСТАТОЧНОМ ВНИМАНИИ СО СТОРОНЫ
УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38 К СЛУЖБЕ РАБОЧЕГО ДВИЖЕНИЯ**

18 августа 1942 г.

Несмотря на неоднократные мои требования и докладные записки⁴⁴ руководство управления строительства № 38, особенно главный инженер, не принимает никаких реальных мер к улучшению работы нашего движения и никак не хочет понять того обстоятельства, что именно плохая работа движения уже частично лимитирует и в ближайшее время крепко отразится на ходе самого строительства, т. к. мы не сможем обеспечить строительство своевременной подвозкой строительных материалов, верхнего строения пути, балласта и т. д.

Приведу несколько фактов, лимитирующих нашу работу в данное время:

1. С мая я не имею отдельного помещения (комнаты) для отдела рабочего движения.

2. В то время как имеют телефонные и селекторные аппараты общий отдел стройторгпита, отдел снабжения и т. д., я также с мая не могу добиться, чтобы мне поставили селектор и телефон, которые временно заменяли бы мне поездную и диспетчерскую связь. Врид нач[альника] связи т. Беккер включил меня в список, по которому намечено поставить телефоны, но главн[ый] инженер т. Козырев вычеркнул меня из списка и считает возможным отделу движения руководить движением поездов без всякой связи.

В результате этого мне ежедневно приходится много тратить времени и бегать из комнаты в комнату ко всем телефонам и селекторам, в зависимости от того по какому телефону меня вызовут.

Дать любую команду тому или иному поезду невозможно, в результате чего вертушки зачастую используются неправильно и долго простаивают.

Имея основную работу на территории завода⁴⁵ и Казанского вокзала, в течение долгих месяцев я никак не могу добиться, чтобы отдел движения соединили прямой телефонной связью с дежурным по ст. Ижевск Каз[анской] ж. д.) и диспетчером завода, отчего ежедневно приходится мне лично и нашим диспетчерам все время бегать по объектам Ижевского узла и завода и продвигать наши вертушки.

3. С 1 мая работали 3 наши вертушки, не имея ни одного килограмма угля для паровозов, и только благодаря моей предприимчивости движение не останавливалось, паровозы приходилось снабжать где придется, а именно: в Ижевске, Воткинске, Кварсах, на заводе, в Гуляево, в Юськах, Агрызе, Вилских Полянах и т. д.

Теперь же Каз[анская] ж. д. и заводоуправление категорически отказали давать нам уголь, и мы сели на якорь, вертушки наши стоят по 1—2—3 суток в ожидании топлива, т. к. наш отдел снабжения, несмотря на мои неоднократные заявки в этой части, даже не ударил палец о палец и только занимается очковтирательством, как например: по нашим заявкам от 28 апреля, 28 мая, 7 июня, 11 июня, 15 июня, 19 июня, 29 июня, 13 июля, 14 июля и 11 августа отдел снабжения ничего не сделал, даже совершенно не реагирует на заявки и не считает нужным обеспечить отдел рабочего движения топливом, смазкой, обтирочными, осветительными материалами, запчастями, инструментом, поездными и ручными сигнальными принадлежностями, а также летней и зимней спецодеждой.

4. Имея в данное время 5 паровозов и более 100 вагонов, несмотря на мои неоднократные заявки и требования, мы не имеем ни одного тупика, где можно было бы ставить паровозы и подвижной состав, а транспортное управление завода и Казанский вокзал не разрешают ставить вагоны на их путях, т. к. у них самих не имеется лишних путей, в результате чего, где-либо оставленные наши арендованные вагоны пропадают, т. к. их быстро увозят для освобождения путей, предназначенных для приема и отправления поездов.

5. К работе в зимних условиях мы совершенно не подготовлены, до сего времени управление не приступило к постройке хотя бы временного депо для паровозов и вагонов, а также нет никаких мастерских, склада топлива, механизмов (хотя бы журавль) для снабжения паровозов углем.

6. Также управление строительства не думает создать для работников движения нормальных бытовых условий. В самом аппарате управления нас только двое, я и диспетчер т. Агеев, оба без квартир, с гостиницы нас уже гонят, т. к. управление стр[оительст]ва оплачивать за койки отказывается, а мы лично тоже не можем платить за каждые сутки по 20 руб.

В Люкшудье у нас имеется штат машинистов, кондукторов, поездных мастеров и проч[их] — до 35 чел., из которых квартиры имеют только 3, а все остальные живут в турных* теплушках, в которых непрерывно, все лето, ездят с поездами, не имея нормального отдыха, но об этом никто не думает и не беспокоится, а даже наоборот, на наши требования ПЧСТР-4 т. Якунин и его зам, т. Лосев заявляют прямо: «Движенцы для 4-го участка ничего не возят, а поэтому нет им никаких квартир, пусть получают с 3-го участка». Позиция, которую заняли гг. Якунин с Лосевым, совершенно неправильна, и они никак не хотят понять того, что движенцы работают не лично для т. Якунина или т. Пылова, а работают для строительства в целом.

На мои просьбы о быстрейшем укомплектовании нашего штата командным составом ДН-5 [ст.] Агрыз т. Степанов, в порядке оказания мне помощи, недавно присылал к нам на постоянную работу диспетчера т. Журавлева, которого наше управление приняло так «хорошо», что он в тот же день уехал обратно в Агрыз. Квартиры ему не предоставили, оклад предложили 500 руб., в то время как в Агрызе диспетчеры получают 700 руб. и т. д., и вполне естественно, что при таких условиях он работать у нас не согласился. Спрашивается, как же я могу укомплектовать свой аппарат, когда любой прибываемый к нам работник, ознакомившись с нашими бытовыми условиями, спешит удрать обратно.

Обо всех наших беспорядках можно говорить и писать очень много, но я остановился на более важных фактах, тормозящих нашу работу, и прошу Вас для устранения всех этих ненормальностей принять необходимые меры и помочь в налаживании нашей работы, т. к. все мои старания сводятся ни к чему, и люди не считают нужным создать самые элементарные условия для работы.

При этом прилагаю ведомость учета простоя наших вертушек и паровозов, а также заявки и докладные в отношении заготовки дров для паровозов**.

Начальник движения [№]38 Филиппов

По м е т а: Все вопросы разрешены положительно для работников движения. Игнатьев⁴⁶. 6 октября 1942 г.

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 66—67об.

* Так в документе.

** См.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3618, л. 118—122.

**РЕШЕНИЕ КАРСОВАЙСКОГО РАЙИСПОЛКОМА О МОБИЛИЗАЦИИ
КОЛХОЗНИКОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО***

8 сентября 1942 г.

1. В соответствии с постановлением Совнаркома и бюро обкома ВКП(б) Удмуртской АССР от 1 сентября 1942 г.⁴⁷ мобилизовать в порядке трудгужповинности колхозников на строительство железнодорожной линии Ижевск—Балезино 200 чел. и конных — 100 по колхозам согласно приложению**.

Установить организованный вывод 20 сентября.

2. Предложить председателям сельисполкомов обеспечить своевременный вывод рабочей и тягловой силы и назначить из числа выделенных на строительство уполномоченного по сельсовету.

3. Предложить председателям сельисполкомов и правлений колхозов обеспечить полностью выполнение плана земляных и других видов работ.

Для организации работ и проведения политико-массовой работы среди рабочих командировать на строительство железнодорожной линии Ижевск—Балезино члена исполкома райсовета Волкова Д. М.

Председатель исполкома *Д. Алексеев*

Секретарь исполкома *Золотарев*

ЦГА УР, ф. 620, оп. 1, д. 1814, л. 86, 87об.

**РЕШЕНИЕ ИЖЕВСКОГО ГОРИСПОЛКОМА О ВЫДЕЛЕНИИ МАТЕРИАЛОВ
СТРОИТЕЛЬСТВУ № 38 НКПС*****

29 октября 1942 г.

Отпустить строительству № 38 НКПС из имеющихся в наличии в водокачалотделе следующие материалы:

1. Тройников фланцевых	—	100 мм	2 шт.
2. » газовых	—	37 мм	1 шт.
3. Колен фланцевых	—	100 мм	3 шт.
4. Угольников	—	37 мм	11 шт.
5. »	—	19 мм	1 шт.
6. Вентилей	—	19 мм	1 шт.
7. »	—	37 мм	2 шт.
8. Водяных пробок	—	50 мм	1 шт.
9. Задвижек «Лудло»	—	75 мм	1 шт.

Председатель исполнительного комитета
Ижевского городского Совета *Л. Крутова*

Секретарь исполкома *Каравеева*

ЦГА УР, ф. 177, оп. 1, д. 1616, л. 173—176.

* Из протокола № 26 заседания Карсовайского райисполкома.

** Приложение отсутствует.

*** Из протокола № 121 заседания Ижевского горисполкома.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ЗАВЕДУЮЩЕГО ТРАНСПОРТНЫМ ОТДЕЛОМ
УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) Л. Ф. ИГНАТЬЕВА О НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЙ
РАБОТЕ КОЛХОЗНИКОВ ГЛАЗОВСКОГО РАЙОНА НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

*Не ранее 10 ноября 1942 г. **

Глазовский район в период летнего (июнь, июль) массового выхода колхозников на строительство № 38 задание, утвержденное бюро обкома ВКП(б)**, не выполнил. Вместо 70 тыс. м³ сделал только 37 560 м³, или 53%.

Решением бюро обкома ВКП(б) от 18 августа 1942 г.*** за провал выполнения задания секретарю Глазовского райкома ВКП(б) т. Вострикову было указано на его недисциплинированность в выполнении решения бюро обкома ВКП(б) по строительству № 38 и предложено обсудить итоги летней работы на строительстве и не допустить подобного положения в период осеннего массового выхода, т. Востриков из этого решения для себя никаких выводов не сделал, даже не обсудил итоги работы на строительстве, вопреки предложению бюро обкома ВКП(б). В результате этого в период осеннего массового выхода район на строительстве работает совсем плохо. Утвержденное задание 50 тыс. м³ за период работы с 20 сентября по 10 ноября (50 дней) выполнил только 2320 м³, или 4,5 %.

Невыполнением заданий на закрепленном участке летом и сейчас создана угроза укладке пути по участку Глазовского района, о чем т. Востриков неоднократно предупреждался телеграммами, на совещаниях и по телефону, а также давал обещания, что положение выправит, но на деле ничего не изменилось. Рабочей силы на строительстве нет. По заданию бюро обкома ВКП(б) должно было работать 250 конных и 500 пеших, а фактически работало по дням:

20 сентября	кон- ных	15	пеших	45	18 октября	кон- ных	2	пеших	2
21	»	15	»	45	19	»	2	»	24
22	»	57	»	220	20	»	—	»	—
23	»	63	»	230	21	»	—	»	18
24	»	125	»	237	22	»	—	»	—
25	»	122	»	239	23	»	—	»	—
26	»	122	»	239	24	»	—	»	—
27	»	122	»	237	25	»	—	»	14
28	»	101	»	248	26	»	—	»	—
29	»	78	»	195	27	»	—	»	2
30	»	48	»	129	28	»	9	»	58

* Датируется по содержанию документа.

** Имеется в виду совместное постановление СНК УАССР и обкома ВКП(б), принятое 23 мая 1942 г. См. документ № 40.

*** См.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3454, л. 3.

1 октября	кон- ных	22	пеших	110	29 октября	»	4	»	84
2 »	»	19	»	84	30 »	»	4	»	84
3 »	»	20	»	89	31 »	»	4	»	91
4 »	»	19	»	71	1 ноября	»	4	»	89
5 »	»	14	»	63	2 »	»	2	»	66
6 »	»	14	»	63	3 »	»	3	»	55
7 »	»	13	»	49	4 »	»	3	»	55
8 »	»	15	»	42	5 »	»	3	»	55
9 »	»	18	»	50	6 »	»	—	»	54
10 »	»	24	»	68	7 »	»	—	»	54
11 »	»	26	»	66					
12 »	»	21	»	60					
13 »	»	15	»	61					
14 »	»	15	»	61					
15 »	»	15	»	61					
16 »	»	15	»	61					
17 »	»	2	»	18					

За вторичное проявление недисциплинированности т. Востриковым в выполнении решения бюро обкома ВКП(б) по строительству № 38 следует его поведение обсудить на бюро обкома ВКП(б)⁴⁸.

Заведующий транспортным отделом *Л. Игнатьев*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3614, л. 71—71об.

№ 55

ИЗ ПРОТОКОЛА № 114 ЗАСЕДАНИЯ БЮРО КЕЗСКОГО РАЙКОМА ВКП(б) О РАБОТЕ 1-го УЧАСТКА СТРОИТЕЛЬСТВА № 38

16 ноября 1942 г.

Сов. секретно

4. Слушали: О работе 1-го участка строительства № 38. Докладывает т. Щербина — начальник 1-го участка 38-го строительства.

Заслушав доклад начальника 1-го участка 38-го строительства т. Щербины и начальника 2-го отделения стройторгпита 38-го строительства т. Малегина, бюро РК ВКП(б) отмечает, что 1-й участок 38-го строительства в работе имеет некоторые достижения: за сентябрь план работы выполнен на 185%, за октябрь на 135%. Значительно повысилась производительность труда: за сентябрь в среднем выполнение нормы выработки составляет 104%, а за октябрь — 103%. Значительно сократилось количество колхозников, невыполняющих норму выработки.

Наряду с некоторыми достижениями в работе имеется ряд существенных недостатков:

1. Стройучасток имеет большое отставание в укладке рельс и в балластировке от установленных сроков по постановлению Государственного Комитета Обороны.

2. Жилищные условия для колхозников не созданы, не отеплены вагоны для жилья.

3. Не оборудованы кухни, столовые к зимним условиям.

4. Снабжение хлебом колхозников проводится с большими перебоями: 6, 7, 10, 11, 12 [ноября] хлеб колхозникам не выдавали.

5. Колхозники используются не по назначению и не закрепляются за участком, имеется большая утечка рабочей силы.

Бюро райкома ВКП(б) постановляет:

1. Начальнику стройторгпита члену партии с 1938 г., партбилет № 2657610, не имеющему ранее партвзыскания т. Малегину Михаилу Павловичу за срыв снабжения хлебом колхозников объявить выговор без занесения в личное дело.

2. Предложить начальнику участка т. Щербине улучшить работу по укладке и балластировке пути, добиваясь выполнения работ в установленные сроки и качественно.

3. В целях разгрузки транспорта от перевозки балласта для строительства открыть балластный карьер на р. Челца.

4. Вновь избранному секретарю первичной парторганизации и начальнику участка т. Щербине в ближайшее время провести совещание хозяйственного актива с вопросом о режиме экономии.

5. Тов. Щербине проверить подготовку всех помещений и вагонов, используемых для жилья, к зимним условиям не позднее 20 ноября [19]42 г.

6. Тов. Малегину обеспечить колхозников, работающих на балластировке, общественным питанием наравне с кадровыми рабочими.

7. Обязать т. Малегина наладить бесперебойное снабжение хлебом колхозников по массовому выходу.

8. Предложить секретарю первичной партийной организации развернуть политмассовую работу среди рабочих-колхозников и также организовать среди них социалистическое соревнование.

9. Обязать всех председателей сельских Советов и колхозов в ближайшие 2—3 дня полностью обеспечить вывод рабочей силы согласно наряду райплана, с учетом полного окончания объемного задания.

10. За необеспеченность политико-массовой работы среди колхозников на строительстве, допущения перебоя снабжения хлебом колхозников и большую текучесть, уполномоченных РК ВКП(б) и райисполкома тт. Мотыреву и Русских со строительства отозвать.

11. Для организации политмассовой работы среди колхозников командировать на строительство секретаря РК ВКП(б) т. Блинова и секретаря райсовета т. Акатова.

Секретарь Кезского РК ВКП(б) Агафонов

ЦДНИ УР, ф. 690, оп. 1, д. 859, л. 113об—114.

№ 56

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА НАЧАЛЬНИКА РАБОТ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38
А. Н. ОВЧИННИКОВА НАЧАЛЬНИКУ КАЗАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
Н. СОРОКИНУ, ВОЕННОМУ ПРОКУРОРУ АГРЫЗСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
КАЗАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ О СИСТЕМАТИЧЕСКОЙ ЗАДЕРЖКЕ
ПАРОВОЗОВ И ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СТАНЦИИ ИЖЕВСК***

21 ноября 1942 г.

Несмотря на неоднократные требования и просьбы к начальнику ст. Ижевск Казанской [ж. д.] т. Мурину и его заместителю т. Оводу изменить отношение

* Копия направлена в Удмуртский обком ВКП(б).

к пропуску паровозов и подвижного состава, арендованных строительством № 38 НКПС, через ст. Ижевск Казанской [ж. д.] положительных результатов добиться не удалось.

Преступное отношение руководящих работников станции продолжает иметь место и принимает систематический характер.

Для характеристики привожу несколько примеров: паровоз сер[ии] ОВ №-1183 прибыл со ст. Агрыз на ст. Ижевск Казанской [ж. д.] 13 ноября для работы на стройке, отправлен только 17 ноября в 0 час. 40 м[ин.]; паровоз сер[ии] Ш №-20, следуемый на промывку* в депо Янаул, прибыл на Казанский вокзал 15 ноября, отправился 17 ноября в 22 ч[ас.] 50 мин. Паровоз сер[ии] Ш-№-1658, следу[ющий] на ст. Агрыз за смазкой и на ремонт, прибыл на станцию 15 ноября, отправлен 17 ноября в 22 ч[ас.] 50 мин. Паровоз сер[ии] Ш-№-4040, прибывший на ст. Ижевск Казанской [ж. д.] 15 ноября для вывоза балласта, простоял также двое суток.

Несмотря на ряд обращений и требований со стороны начальника движения строительства № 38, дежурных, диспетчеров к тт. Мурину и Оводу отправить паровозы, эти просьбы ни к чему не привели, кроме целого ряда обещаний, основанных на сплошном обмане руководящих работников строительства.

Специально командированные на место диспетчеры тт. Перепелов и Коробейников для выяснения причин и принятия необходимых мер, чтобы отправить паровозы, обнаружили, что все указанные паровозы в количестве четырех шт. — №-1183, 1658, 207, 4040 — были загнаны в холодильный пункт и стояли без действия, используя имеющееся топливо. Хуже того, нач[альник] ст[анции] т. Мурин и его зам. т. Овод, имея указание начальника паровозного отделения при крайней необходимости снабжать паровозы строительства топливом, это указание не выполнили. В результате управление строительства вынуждено подбрасывать дрова со ст. Чур, чтобы окончательно не потушить паровозы.

Указанные паровозы только за эти 4 дня в результате недопустимого отношения со стороны ДС т. Мурина и зам. ДС т. Овод по ст. Ижевск Казанской [ж. д.] в сумме простояли свыше 200 раб. час., сорвав этим самым работу по балластировке и укладке 16—17 ноября.

Такое возмутительное поведение тт. Мурина и Овода по отношению к паровозам и подвижному составу строительства № 38 НКПС считаю дальше недопустимым.

Прошу срочно расследовать приведенные выше факты и принять самые решительные меры.

Начальник работ строительства № 38
НКПС Овчинников

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 84.

* Имеется в виду т. н. «промывочный ремонт» теплосиловой установки — парового котла, паровой машины, а также других узлов и агрегатов паровоза.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ИНСТРУКТОРА ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА
УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) В. А. КОЛЕСНИКОВА О РЕЗУЛЬТАТАХ
ПРОВЕРКИ РАБОТЫ 9 РАЙОНОВ УДМУРТИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ № 38**

*Не ранее 26 ноября 1942 г.**

Мною проведена частично проверка на месте работы 9 районов: Алнашского, Воткинского, Бемыжского, Граховского, Киясовского, М[ало]пургинского, Кизнерского, Пычасского и Каракулинского, — после чего проведено совместно с руководством совещание о ходе работы 4-го участка, где выяснилось следующее:

1. Из всех 9 районов, работающих на этом участке, относительно неплохо работает Бемыжский район и на сегодня держит первенство по выработке. За ним идут Киясовский и Воткинский районы. Особенно плохо обстоит дело с производительностью труда в Граховском районе, где на 26 ноября [19]42 г. в наличии имеется 22 пеших и 15 конных, на его участке нужно вырубить леса до 30 с лишним га. По причине: в том что нет инструмента (пил, топоров), лес не рубится. По ходу работы один из отстающих районов — М[ало]пургинский, в нем исключительная текучесть рабочей силы. Причина этому заключается в том, что уполномоченный от района т. Бердов, который вместо организации колхозников на работу и проведении среди них массово-политической работы, занялся пьянством, так 27 ноября [19]42 г. не явился на совещание, ввиду того что был изрядно выпивший. Считаю, что нужно его заменить.

2. Одной из основных причин текучести конной и пешей силы является то, что нет грубых кормов для лошадей и несвоевременное снабжение продуктами питания колхозников из районов. Поэтому, считаю со своей стороны, нужно обязать управление строительства № 38 как можно быстрее организовать доставку фуража, а также и продуктов питания колхозникам из районов.

3. Считаю, что снабжение питанием уполномоченных районов идет явно неудовлетворительно, кроме хлеба 800 г и за октябрь 1,8 кг мяса ничего не дается. Имеющиеся в районах ветсанитары и медицинские работники довольствием не пользуются, из-за чего эти работники вынуждены возвращаться обратно в район. Тогда как на участке имеются случаи (7 чел.) заболевания сыпным тифом.

4. Имея острый недостаток в подсобном инструменте кувалд и клиньев, районы до сего времени не имеют своих кузнецов и кузниц, за исключением Воткинского района: имеет кузницу, но без кузнеца.

5. Имеются случаи, когда руководители колхозов занимаются незаконным вызовом через письма колхозников с участка, как например: председатель колхоза «Красноармеец» Евсинского сельсовета Воткинского района т. Казанцев написал письмо колхозникам, где пишет «если есть возможность, то приезжайте домой, у нас есть своя работа».

6. На участке, где расположены колхозники, нет поблизости воды, поэтому приходится ее возить на лошадях, а также возят хлеб и др. виды питания, для этого мобилизовано по 2 лошади от каждого района, но на них же организовано питание, поэтому лошади, работающие на этой работе, вынуждены питаться только грубыми кормами.

7. Ввиду того что не имеется достаточно грамотных в политическом кругозоре людей на участке, считаю нужным послать лектора с докладом по текущим вопросам.

* Датируется по содержанию документа.

8. Начальник участка Трансторгпита т. Светлаков вместо улучшения питания уполномоченных наоборот всячески старается противопоставить себя в этом направлении, например, 28 ноября [19]42 г. было созвано совещание уполномоченных районов совместно с руководством участка, которое длилось с 7 час. вечера до часу ночи. После совещания ему было дано задание приготовить ужин, но вместо того, чтобы накормить по-человечески людей, приготовил сколько хочешь вина и на закуску — соленых грибов, а хлеб собрал от сотрудников по кускам и распределил их с расчетом 100 г на человека и в период ужина «торжественно» заявил: «Я собрал у сотрудников и принес своего хлеба, угощаю вас, чем богат тем и рад, больше ничего не могу сделать».

Пришлось добавочно собирать хлеб и кормить уполномоченных, такое поведение т. Светлакова говорит о том, что он безусловно не может быть руководителем участка Трансторгпита, поэтому считаю необходимым его заменить.

9. Транспорт, находящийся на строительстве от районов, используется не по назначению, например: Воткинский район — из 60 лошадей, работает непосредственно на земляных работах 7, Бемыжский район — из 137 лошадей на земляных работах работает 57. Считаю необходимо указать т. Якунину на его неправильное использование транспорта, направленного на строительство для работы на трассе, а не на хозработах.

Инструктор транспортного отдела
обкома ВКП(б) Колесников

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3614, л. 89—89об.

№ 58

ОТЧЕТ КУЛИГИНСКОГО РАЙОННОГО ОТДЕЛА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ О ЗАБОЛЕВАЕМОСТИ СЫПНЫМ И БРЮШНЫМ ТИФОМ В РАЙОНЕ

Не ранее 20 декабря 1942 г. *

По Кулигинскому району за октябрь 1942 г. было 4 случая заболевания сыпным тифом. За ноябрь 1942 г. [зафиксировано] 27 случаев заболевания сыпным тифом.

Заболели следующие личности.

Фамилия, имя, отчество	Возраст	Дата заболева- ния	Дата госпита- лизации	Дата выписки	Диагноз	Место жительства
Кондратьев Никандр Васильевич	14	20/10	28/10	20/12	Сыпной тиф	Ю-Тольен- ский сель- ский Совет, д. Шуралуд
» Петр Алексеевич	12	24/10	»	22/11	»	»
» Анна Прокопьевна	29	25/10	»	20/11	»	»

* В документе значится — 10 ноября 1942 г. Датируется по поздней дате выписки госпитализированных больных.

Фамилия, имя, отчество	Возраст	Дата заболева- ния	Дата госпита- лизации	Дата выписки	Диагноз	Место жительства
» Глафира Ивановна	7	»	»	»	»	»
» Петр Степанович	30	29/10	1/11	23/11	»	»
» Ирина Григорьевна	15	»	»	22/11	»	»
Иванов Вячеслав Иванович	15	13/11	17/11	6/12	»	д. Н[овый]- Унтем
Калашников Михаил	13	14/11	18/11	»	»	д. Ефремово
Назарова Елена Григорьевна	9	12/11	19/11	8/12	»	Лып-Була- товский сель- ский Совет, д. Легоил
Назаров Миней Гаврилович	10	14/11	»	»	»	»
» Николай	12	11/11	»	»	»	»
» Лидия	9	»	»	»	»	»
Трефилов Родион Сергеевич	20	19/11	21/11	»	»	Медминский сельский Со- вет, д. Кыква
Дерендяев Василий Н.	7	»	»	»	»	»
» Елизавета Н.	4	12/11	»	»	»	»
Данилов Юрий Степанович	14	11/11	21/11	»	»	»
Снигирев Тихон	11	16/11	»	»	»	Кулигин- ский сельский Совет, д. Ка- леман
Чернева Фотинья	40	22/11	26/11	»	»	д. Левино
» Устинья	12	25/11	27/11	»	»	»
» Мария	9	24/11	»	»	»	»
Кондратьева Ефросинья	35	17/11	24/11	»	»	Ю-Тольен- ский сельский Совет, д. Шу- ралуд
Лекомцева Людмила П.	13	13/11	22/11	8/12	»	Медминский с/с, д. Кыква
Лекомцева Александра Евдок.	9	17/11	»	»	»	»
Назарова Елена Григорьевна	9	19/11	»	»	»	»

Фамилия, имя, отчество	Возраст	Дата заболева- ния	Дата госпита- лизации	Дата выписки	Диагноз	Место жительства
» Естрофей Ал.	12	13/11	»	»	»	»
Назарова	11	21/11	23/11		Сыпной тиф	Медминский сельский Со- вет, д. Кыква
Маргарита С.						
Трефилова	22	»	24/11		»	»
Нина						
Федоровна						
Бывальцев	8	19/11	»		»	Медминский сельский Со- вет, д. Кыква
Василий В.						
Харитонов	7	16/11	»		»	»
Людмила						
Назарова	11	23/11	»		»	»
Людмила						
» Анастасия	41	22/11	26/11		»	»
Першина	17	12/11	19/11		Брюшной тиф	Тименский сельский Со- вет, д. Балуй
Анна						
Яковлевна						

По рассказам и дате заболевания первым заболел Кондратьев Никандр Васильевич 14 лет, который работал на строительстве № 38, 2-й участок. На квартире они находились в д. Шубники Русско-Лозинского сельского Совета Игринского района, где случаи заболевания сыпным тифом [выявлены] в семи домах. Заболел он не сразу, а спустя 5—6 дней. Он имел общение с Кондратьевым Петром Алексеевичем и др. больными. Все больные были госпитализированы на первый день заболевания. Причина поздней госпитализации больных была в том, что больные сопротивлялись и не ехали в больницу. По предложению фельдшера пришлось на них действовать через сельисполком, только тогда они выехали. Заболевание распространилось в другие деревни через Ю-Тольенскую начальную сельскую школу из д. Шуралуд: ребята посещали Ю-Тольенскую начальную сельскую школу: больной Кондратьев Петр Алексеевич; из д. Ефремово Калашников; из д. Н[овый] Унтем Иванов — тоже посещали Ю-Тольенскую начальную сельскую школу. Из д. Легойл и Кыква через этих учеников заразились ученики Кыквинской начальной школы, д. Калсман — Снигирев Тихон, ученик Кыквинской начальной школы. Из д. Левино Кулигинского с/совета — Чернева Фотинья 40 лет — новый случай привезен из Игринского района Русско-Лозинского сельского Совета, она работала на строительстве № 38, 2-й участок. В очагах проведена санобработка фельдшерлицей Ложкиной из Ю-Тольенского лесопункта и акушеркой Прозоровой Н.-Булатовского акушерского пункта, по всем очагам была направлена санбригада в количестве 10 чел. медработников, которые и в настоящее время находятся в очагах. Сделан подворный обход и прожаривание* во всех домах, а в семьях завшивленных сделано повторное прожаривание. В семьях, где имелись больные, проведена термометрия. Среди населения проводится про-

* Имеется в виду термическая обработка вещей.

филактическое прожаривание. Брюшной тиф был привезен из строительства № 38, 2-й участок. Находилась гражданка Першина на квартире* Игринского района Вукогуртского сельского Совета, д. Чумошур. Гражданка Першина приехала больная и на седьмой день болезни поступила в Кулигинскую больницу. В ее доме и посетителям к ней** сделана дезинфекция путем прожаривания белья, стены и полы вымыты раствором хлорной извести и отхожие места залиты раствором черной карболовой кислоты, жителям д. Балуй сделана профилактическая прививка — 139 чел.

Гос[ударственный] сан[итарный]
инспектор М. Артемьева

ЦГА УР, ф. 568, оп. 1, д. 127, л. 70—71об.

№ 59

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ИНСТРУКТОРА ПОЛИТЧАСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА № 31/38 МИХАЙЛОВА СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ПО ТРАНСПОРТУ Г. П. ОЛЬШАНСКОМУ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ СРЕДИ РАБОТНИКОВ ВРЕМЕННОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СТАНЦИИ ЧУР

16 декабря 1942 г.

Среди работников временной эксплуатации ст. Чур обсуждено постановление бюро обкома ВКП(б) об организации социалистического соревнования железнодорожников Удм[уртской] АССР.*** Постановление обсуждено с паровозными и кондукторскими бригадами, бригадами по экипировке паровозов, среди вагонников, бригад плотников. Проведено селекторное совещание по вопросу обсуждения постановления бюро обкома среди работников, связанных с движением поездов, линейных станций ДСП, ДС, стрелочниками — всего охвачено обсуждением постановления 112 чел.

В ответ на постановление бюро обкома ВКП(б) и призыв коллектива Глазовской дистанции пути и ст. Базезино Пермской ж. д. о соревновании железнодорожников Удм[уртской] АССР организовано заключение социалистических договоров среди движенцев.

На 16 декабря соревнованием охвачено 98 чел.: паровозников, вагонников, кондукторов и др. работников, связанных с движением поездов.

Машинист паровоза № 207 комсомолец т. Тихонов взял обязательство: водить тяжеловесные поезда по расписанию, работать без аварий и брака, экономить не менее 10% топлива против нормы, содержать паровоз в образцовом состоянии. Машинисты паровоза № 4040 тт. Иванов и Семин взяли обязательства: перевезти сверх плана грузов на 20%, водить в зимних условиях по расписанию поезда, работать без аварий и брака, экономить не менее 10% топлива, содержать в культурном и техническом, исправном состоянии паровоз.

Главный кондуктор т. Синьков взял обязательства: работать без аварий и брака, подготовить своего старшего**** на главного в течение одного месяца.

* Так в документе.

** Так в документе, имеются в виду посещавшие ее люди.

*** Принято 3 декабря 1942 г. См.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3474, л. 4—4об.

**** Имеется в виду старший кондуктор.

Старший вагонный мастер т. Оленичев наряду с безаварийной работой взял обязательства: проводить занятия с поездными бригадами по правилам технической эксплуатации и по автотормозам не реже одного раза в пятидневку.

Диспетчер т. Авдокушин обязался в договоре соревнования свою работу тесно увязывать с диспетчерами завода⁴⁹ по регулированию движения поездов. Сократить до установленной нормы простой под выгрузкой и погрузкой. Отправлять поезда по приказу начальника движения и н[ачальника] стр[оитель]ства №] 38.

Взяв обязательство, коллектив движенцев конкретным делом отвечает на постановление бюро обкома ВКП(б).

15 декабря машинист паровоза № 207 комсомолец т. Тихонов провел поезд на путеукладку, груженный шпалами, в количестве 16 ед., доставив груз к месту своевременно, несмотря на метель и буран.

Бригады по экипировке паровозов тт. Усачева и Афанасьева после заключения социалистического договора экипировку паровозов производили с 8 час. до 1 час. 30 мин., 14 декабря бригада т. Афанасьева экипировала паровоз за 1 час 5 мин.

15 декабря бригада т. Усачева паровоз № 207 экипировала за 47 мин. В этот же день бригады тт. Афанасьева и Усачева экипировала паровозы № 1658 и 4040 за 1 час 15 мин.

Лучшие люди этой бригады: тт. Усачев — бригадир, Закиров Махмут, Шарпов Виктор, Белых Петр Семенович.

Дежурный по ст. Лоза — т. Никитина, ее заслуга в том, что четко и беспрекословно выполняет указания диспетчеров, встречает поезда и точно дает указание поездной бригаде, чем ускоряет движение поездов и грузов как на укладку, так и в сторону управления.

Главный кондуктор — т. Синьков, который точно и быстро по указанию диспетчеров формирует и отправляет поезда, 15 декабря провел поезд на укладку, груженный шпалами, вовремя, независимо от бурана и метели. В образцовом состоянии содержит поездные сигналы.

Поездной — вагонный мастер т. Безгин — не имеет ни одной задержки поездов по отправлению со станции и в пути следования, не имеет брака в работе, точно и своевременно является по вызову к поезду. Наряду с лучшими людьми, конкретным делом отвечающими на постановление обкома ВКП(б), имеются люди, нерадиво относящиеся к делу.

Машинист паровоза [№] 4040 т. Иванов на перегонах не выдерживает скорость, имеет остановки в пути по нагону пара. В грязном состоянии содержит паровоз.

Главный кондуктор т. Аминев, производя отцепку 13 вагонов на перегоне 47-го км, отцепку передоверил старшему, последний передоверил проводнику заводоуправления, в результате упустили хвостовую часть вагонов на расстояние 2 км.

Главный кондуктор т. Новиков без разрешения въехал на ст. Лоза без сигналов на занятый путь, в результате разбил один вагон.

16 декабря по вызову нарядчика не явились к поезду гл[авный] кондуктор т. Кустова и старший [кондуктор] т. Сергеева.

Все эти факты широко обсуждены на производственных совещаниях среди работников движения, а также в «боевых листках» (выпущено с 13 декабря по 16 декабря — 3 листка).

Машинисту паровоза № 4040, невыдерживающему скорость и грязно содержащему паровоз, и симулянту грузчику т. Колтуну, посвящено 2 плаката [об] их безобразной работе.

Инструктор политчасти
стр[оительст]ва № 31/38 Михайлов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3614, л. 93—94об.

№ 60

**ПИСЬМО ИНСТРУКТОРА ПОЛИТЧАСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА № 31/38 МИХАЙЛОВА
ЗАВЕДУЮЩЕМУ ТРАНСПОРТНЫМ ОТДЕЛОМ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
Д. Ф. ИГНАТЬЕВУ О СБОРЕ КОЛЛЕКТИВОМ РАБОТНИКОВ ОТДЕЛЕНИЯ
ДВИЖЕНИЯ СРЕДСТВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТАНКОВОЙ КОЛОННЫ**

Не ранее 11 января 1943 г.*

Отвечая на призыв тамбовских колхозников о сборе средств на строительство танковой колонны⁵⁰, коллектив работников отделения движения строительства № 38 НКПС после проведенного собрания с комсоставом 10 января в этот же день собрал 5935 руб.

Всего охвачено сбором средств на 11 января 59 чел. на сумму 6935 руб. Начальник мех[анических] мастерских т. Ткачев внес 700 руб., диспетчер т. Битгеров внес 600 руб., глав[ный] бухг[алтер] т. Максимов внес 800 руб., начальник отделения т. Ложкин внес 700 руб., зав. бригадами т. Дятлов — 500 руб. Сбор средств по линейным станциям начат с 11 января 1943 г.

Сбор продолжается.

Инструктор политчасти
строительства № 31/38 Михайлов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3840, л. 4—4об.

№ 61

**ПИСЬМО СЕКРЕТАРЯ ИЖЕВСКОГО РАЙКОМА ВКП(б) К. М. СТРЕЛКОВА
В УДМУРТСКИЙ ОБКОМ ВКП(б) О СКУПКЕ РУКОВОДИТЕЛЯМИ ОБЪЕКТА № 38
МЕЛКОГО СКОТА И ПТИЦЫ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПОДСОБНОГО ХОЗЯЙСТВА**

Не ранее 18 января 1943 г.**

По поступившим в райком ВКП(б) сведениям, руководители объекта № 38 для организации подсобного хозяйства скупают мелкий скот, птицу и пчел у колхозников колхозов «Виль улон», «2-я пятилетка», «Ленин Сюрес», им. Карла Маркса и др. Оплату производят не деньгами, а натурой — зерном (примерно: за 1 корову — от 19 до 21 пуда овса, за одну пчелосемью — 6 пудов овса, за гуся — 1,5 пуда овса и т. д.).

Такие условия закупа скота и птицы вызвали среди колхозников массовую продажу, что создает явно ненормальную обстановку в колхозах района.

* Датируется по содержанию документа.

** Датируется по отпуску письма, хранящемуся в фонде Ижевского райкома КПСС (ЦДНИ УР, ф. 505, оп. 1, д. 876, л. 6).

Прошу Вашего вмешательства и прекратить эти беззакония. Заставить руководителей этих организаций животноводческие фермы создавать, приобретая скот и птицу из совхозов и колхозов республики, а овес, если он у них оказался в избытке, оттого что не рассчитались полностью с колхозниками за период их работы, пусть сдадут для Красной Армии.

Секретарь Ижевского РК ВКП(б) *Стрелков*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3719, л. 101.

№ 62

**РАПОРТ СТРОИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО
УПОЛНОМОЧЕННОМУ ГКО СССР ПО УДМУРТСКОЙ АССР А. П. ЧЕКИНОВУ
ОБ ОТКРЫТИИ СКВОЗНОГО ПУТИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

29 января 1943 г.

Строительство дороги Балезино—Ижевск зародилось в дни Отечественной войны советского народа с озверелыми ордами немецкого фашизма.

Стройка была продиктована требованиями фронта и выражала давнишние чаяния и мечты удмуртского народа.

При прямой помощи трудящихся Удмуртии, повседневной поддержке партийных и советских организаций республики коллектив строителей железной дороги № 38 за год выполнил большой объем работ, выражающийся в следующих цифрах:

- 2 млн 449 тыс. м³ земляных работ;
- 1413 пог. м деревянных мостов;
- 1219 м³ каменных труб;
- 103 км уложено рельс главного пути;
- 7,8 км уложено рельс станционных путей;
- 35 тыс. м³ балластировки.

27 января 1943 г. сомкнулись южная и северная стороны путеукладки, дан сквозной путь, соединены две важнейшие магистрали — Пермская и Казанская ж. д.⁵¹

Для открытия нормального движения поездов по новой железной дороге необходимо обеспечить еще ряд работ и, главным образом, забалластировать путь, сделать водоотводы, укрепить конусы искусственных сооружений, построить Ижевский обход⁵², вторые пути⁵³, Кекоранский обход и др.

Собравшись на слет, стахановцы-строители и колхозники, командиры заверяют, что они все силы приложат к окончательному и высококачественному завершению стройки, дадут фронту, Красной Армии возможность получать кратчайшим путем потоки поездов с оборонными грузами для разгрома ненавистного врага.

Да здравствует партия Ленина—Сталина — организатор борьбы советского народа за победу над проклятым врагом!

Да здравствует великий полководец товарищ Сталин, по гениальному плану которого героическая Красная Армия перешла в решительное наступление!*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3726, л. 8.

* Выделено в тексте документа. Подписи отсутствуют.

**ИЗ ПРОТОКОЛА № 160 ЗАСЕДАНИЯ БЮРО ИГРИНСКОГО РАЙКОМА ВКП(б)
О КУЛЬТУРНО-БЫТОВОМ ОБСЛУЖИВАНИИ РАБОЧИХ УЧАСТКА № 2
СТРОИТЕЛЬСТВА № 38 НКПС**

16 марта 1943 г.

Секретно

4. Слушали: О культурно-бытовом обслуживании рабочих на железнодорожном строительстве (Зайцев).

Бюро райкома ВКП(б) отмечает, что секретарь первичной парторганизации стройучастка № 2 т. Зайцев недостаточно организовал культурно-бытовое обслуживание рабочих. В рабочих общежитиях грязно и до сего времени не ликвидирована завшивленность. Территория станции находится в антисанитарном состоянии, не имеется ни одной уборной. Столовая для нормального питания рабочих не оборудована, рабочие столуются на пне.

Лекции, доклады, беседы и кино проводятся редко. Наглядная агитация отсутствует, стенные газеты и «боевые листки» не выпускаются. Газетных витрин, лозунгов и плакатов в местах скопления рабочих не имеется, а также совершенно не имеется при клубе литературы на исторические, художественные и периодические темы. Также при клубе совершенно не имеется культинвентаря. Не все рабочие обеспечены теплым обмундированием и нательным бельем, мылом, а также отсутствует легкое обмундирование.

Секретарь первичной парторганизации т. Зайцев и начальник строительства т. Александров решение чрезвычайной комиссии по обеспечению рабочих строительства бельем не выполнили.

Бюро райкома ВКП(б) постановляет:

1. За безответственное отношение к культурно-бытовому обслуживанию рабочих на строительстве секретаря первичной парторганизации стройучастка № 2 т. Зайцева предупредить.

2. Предложить секретарю первичной парторганизации т. Зайцеву, начальнику стройучастка № 2 т. Александрову в 5-дневный срок ликвидировать грязь, завшивленность в рабочих общежитиях и оборудовать всем необходимым инвентарем столовую для нормального питания рабочих.

3. Обязать т. Зайцева организовать в местах скопления рабочих регулярное проведение лекций, докладов, бесед и кино, улучшить наглядную агитацию, для чего:

а) регулярно выпускать стенные газеты и «боевые листки», т. е. не реже одного раза в декаду;

б) в 2-дневный срок организовать газетные витрины, лозунги и плакаты.

4. Потребовать от секретаря первичной парторганизации т. Зайцева в 5-дневный срок приобрести необходимую литературу и культинвентарь при клубе для обслуживания рабочих.

5. Потребовать от начальника стройучастка № 2 т. Александрова и секретаря первичной парторганизации т. Зайцева приобрести потребное количество для рабочих нательного белья, теплого и легкого обмундирования не позднее 25 марта [19]43 г.

6. Обязать т. Зайцева, в целях повышения производительности труда на стройке, развернуть предмайское социалистическое соревнование среди рабочих постоянного кадра и сезонников.

Секретарь Игринского
РК ВКП(б) Курицын

ЦДНИ УР, ф. 686, оп. 1, д. 45, л. 28.

№ 64

**ТЕЛЕГРАММА ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО И. В. СТАЛИНА
СТРОИТЕЛЯМ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО С БЛАГОДАРНОСТЬЮ
ЗА СБОР ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ НА ПОСТРОЙКУ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ***

10 апреля 1943 г.

Прошу передать рабочим, работницам, инженерно-техническим работникам и служащим строительства НКПС [№] 38 и колхозникам, прибывшим на помощь строительству, собравшим кроме первых 1 млн 400 тыс. руб. дополнительно 896 тыс. 584 руб. на постройку боевых самолетов, мой братский привет и благодарность Красной Армии.

И. Сталин

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3726, л. 6.

№ 65

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) О СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ВТОРЫХ ПУТЕЙ ИЖЕВСК—ЛЮКШУДЬЯ И КЕКОРАНСКОГО ХОДА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ № 38****

24 мая 1943 г.

Строго секретно

Во исполнение решений ГКО от 25 ноября 1941 г. № 964с и от 22 сентября 1942 г.⁵⁴ о строительстве железнодорожной линии Ижевск—Балезино бюро обкома ВКП(б) постановляет:

1. Мобилизовать на строительство № 38 на период с 1 июня по 15 июля 1943 г. 6650 конных и 13600 пеших колхозников из 25 районов республики и утвердить задания в 991 тыс. м³ земляных работ, согласно приложению***.

В целях противопожарных мероприятий обязать начальника работ строительства № 38 т. Овчинникова силами колхозников произвести вырубку просеки вдоль трассы на полную ширину по проекту.

2. Обязать первых секретарей райкомов ВКП(б) и председателей райисполкомов под их личную ответственность обеспечить к 1 июня организованный выход на закрепленные участки работы полного количества пеших и конных рабочих со своим инструментом (топоры, лопаты).

* Телеграмма адресована начальнику работ строительства № 38 А. И. Овчинникову, заместителю начальника строительства по политчасти Иванову, председателю стройкома Ларченкову. Первая публикация — газета «Удмуртская правда», 13 апреля 1943 г.

** Из протокола № 226 заседания бюро Удмуртского обкома ВКП(б).

*** Не публикуется. См.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3660, л. 136.

Предложить райкомам ВКП(б) для организации партийно-политической работы и обеспечения выполнения в установленный срок задания командировать на строительство № 38 ответственных работников райкома и райисполкома и 3—5 чел. партийно-советского и комсомольского актива.

3. Предложить т. Овчинникову обеспечить организованный прием рабочей силы, правильную ее расстановку и должное техническое руководство работами, мобилизовав на период массового выхода весь технический аппарат управления на линию.

4. Предложить т. Овчинникову заранее подвезти к месту производства работ фураж, продовольствие и смазочное, не допуская повторения имевшихся ранее недостатков, когда конная и пешая рабочая сила в значительном количестве была занята на подвозке фуража, продовольствия и смазочных материалов.

5. Предложить т. Овчинникову, наркому здравоохранения т. Цыпковскому, наркому земледелия т. Козлову обеспечить организацию медицинских и зооветеринарных пунктов в с. Кекоран, ст. Люкшудья и в г. Ижевске. Поручить гг. Козлову и Цыпковскому дать указания районам о выезде на строительство вместе с рабочими медицинских и ветеринарных работников.

6. Потребовать от политчасти строительства № 31 пересвести газету «Железнодорожный строитель»⁵⁵ на период июня и июля на строительство № 38.

7. Предложить издательству газеты «Удмуртская правда» издать к 25 мая 1000 экз. макетов для выпуска «боевых листов» на строительстве.

8. Поставить вопросы перед наркомом путей сообщения т. Кагановичем:
а) о немедленной отгрузке 67 км рельс для окончания укладки пути к 15 августа по Кекоранскому ходу и вторых путей Ижевск—Люкшудья⁵⁶;

б) о выдаче наряда строительству № 38 на 300 т овса на фураж для работающих лошадей.

9. Предупредить т. Овчинникова, что наряду с производством массовых работ силами колхозников на Кекоранском ходе и вторых путях с него не снимается ответственность за окончание в срок строительства всей железнодорожной линии № 38.

Предложить т. Овчинникову закончить балластировку пути и произвести все остальные земляные работы силами и средствами самого строительства, не рассчитывать на дополнительный массовый выход колхозников в период осени 1943 г.

10. О выполнении настоящего решения поставить вопрос в первой половине августа на бюро обкома ВКП(б).

Решение считать совместным с Совнаркомом УАССР.

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б)
А. Чекинов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3659, л. 5—5об.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
ПО ТРАНСПОРТУ Г. П. ОЛЬШАНСКОГО ЗАВЕДУЮЩЕМУ ТРАНСПОРТНЫМ
ОТДЕЛОМ ЦК ВКП(б) ГОЛУБЕВУ О СОСТОЯНИИ РАБОТ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ № 38**

1 июня 1943 г. *

Сов. секретно

Железнодорожная линия № 38 протяжением 146 км с 27 января 1943 г. открыта для рабочего движения.

На 1 июня 1943 г. проделаны следующие работы:

		Изме- р[ение]	План	Выполнено	Остается
1.	Земля	м ³	3650000	2540000	1110000
2.	Мосты деревянные	шт.	124	101	23
	»	п. м	2137	1840	297
	в т. ч. забивка свай	шт.	4053	3751	302
3.	Трубы каменные	м ³	2789	1389	1400
4.	Укладка пути:				
	Главный путь	км	148	115	33
	Станцион[ные] пути	км	43	12	31
	Карьерные пути	км	15	15	—
	Стрелочные перев.	кмп	140	46	94
5.	Балластировка: (1 слой)				
	Главный путь	км	148	95	53
	Станцион[ные] пути	км	43	4,5	38,5

На второй слой балластировка совершенно не производилась.

6.	Связь:				
	Столбовая линия	км	152	152	—
	Подвеска проводов	пр/км	960	604	356
	Установка жезл[овых] аппар[атов]	шт.	16	16	—
	[Установка] семафоров	шт.	16	8	8
7.	Водоснабжение:				
	Постоянное	пункт	2	—	2
	Временное	»	4	4	—
8.	Техн[ические] и гражд[ан- ские] сооруж[ения]:				
	Депо (временное)	м ³	783	783	—
	Стрелочные будки	шт.	26	7	19
	Граждан[ские] сооружения	руб.	4240000	—	4240000
	Здан[ия] и сооруж[ения] произв[одственные]	»	2355000	—	2355000
	Выполнение стройфинпл[ана]	тыс. руб.	64778,0	33495,0	31283,0

* Докладная записка отправлена адресату 3 июня 1943 г. В левом верхнем углу первого листа имеется помета: отпуск № 56сс/3 июня 1943 г.

Из указанных выше работ около 2 млн 500 тыс. м³ сделаны силами колхозников нашей республики.

Остающаяся земля, 1 млн 110 тыс. м³, распределяется следующим образом:

1) Кекоранский ход, который должен ликвидировать временное использование заводского железнодорожного пути с 22-тысячным уклоном, потребует производства земляных работ в объеме 408 тыс. м³ дополнительно к 578 тыс. м³, уже произведенным;

2) вторые пути станций Люкшудья—ст. Ижевск требуется сделать еще 171 тыс. м³ земли к уже сделанным 44 тыс. м³;

3) ст. Ижевск с путепроводами и обходом завода — 130 тыс. м³ земли дополнительно к 219 тыс. м³ сделанной земли;

4) водопроводы по всей линии — 159 тыс. м³;

5) станции — 91 тыс. м³.

24 мая бюро обкома приняло решение о мобилизации на строительство № 38 на период с 1 июня по 15 июля (45 дней) колхозников 25 районов республики в количестве 20 250 чел. и 6650 лошадей с заданием им: сделать в течение этого времени 991 тыс. м³ земли, т. е. закончить все основные наиболее трудоемкие земляные работы*.

Плохо идет на линии строительство технических и жилых зданий, в частности, не построено ни одного путевого домика, очень медленно идет балластировка и окончательное оформление линии, т. е. все те мероприятия, которые должны обеспечивать нормальную скорость движения поездов и вообще нормальную работу линии.

Такая плохая работа здесь объясняется недостатком кадровых рабочих, строительство [№] 38 в настоящее время имеет всего лишь около 700 чел. своих кадровых рабочих на основном производстве и субподрядчик, временно прикомандированный на стройку, строительство [№] 75 около 1000 чел.

Это количество кадровых рабочих явно не может обеспечить окончание всех работ в этом году, тем более, что в недалеком будущем 1 тыс. чел. строительства [№] 75 подлежат возврату.

Для того чтобы закончить работы в этом году, необходимо обязать НКПС решить возможно быстрее следующие вопросы:

1) дать строительству № 38 дополнительно 2—2,5 тыс. рабочих, в т. ч. 200—250 плотников⁵⁷;

2) для усиления вывоза балласта выделить дополнительно 100 платформ и 10 паровозных бригад (машинистов, помощников, кочегаров) — паровозы есть;

3) выделить фонды на топливо для паровозов в размере 60 тыс. м³ дров из заготовок, произведенных НКлесом УАССР непосредственно вдоль линии № 38. Выделенные НКПС 50 тыс. м³ с линии Яр—Фосфоритная практически использовать нельзя в силу перегрузки Пермской ж. д. и отсутствия средств перевозок, к тому же излишне забивать перевозками и так перегруженную Пермскую ж. д., тогда как вся линия № 38 проходит по лесам;

4) для обеспечения хлебом 20 тыс. рабочих в течение июня и июля необходимо выделить для республики дополнительных фондов по хлебу 200 т, всего требуется 380 т, 180 т нашли на месте за счет урезки в снабжении населения республики;

5) для обеспечения фуражом 6650 лошадей необходимо выделить дополнительные фонды овса, необходимо отметить, что состояние лошадей в республике в связи с недородом прошлого года тяжелое;

* См. документ № 65.

6) для окончания укладки необходимо отгрузить 64 км рельсов со скреплениями, из них 33 км I и II типа для главного пути и 31 км III типа для укладки станционных путей, 60 комплектов стрелочных переводов и фонд на 100 тыс. шпал с получением их на месте в Удмуртской АССР;

7) обеспечить механизмы и автотранспорт горючим и смазочным в размере 50 т бензина;

8) забросить 40 т телефонного провода для окончания диспетчерской и по-
станциионной связи;

9) выделить 8 классных вагонов для перевозок пассажиров;

10) ликвидировать тяжелые бытовые условия рабочих на строительстве, выделив возможное количество комплектов белья, обуви и постельных принадлежностей;

11) в целях улучшения руководства строительством, укрепления дисциплины и единоначалия необходимо изменить существующую структуру организации руководства: выделить строительство № 38 в самостоятельную единицу с подчинением существующего управления работ непосредственно Цужелдорстрою.

До настоящего времени строительство № 38 является составной частью строительства № 31, в г. Ижевске находится управление работ № 38, подчиненное управлению строительства № 31. Такая постановка вопроса вызывает-
ся тем, что управление строительства № 31, находящееся в Молотове, в связи с большими заданиями по вторым путям и ряду других работ, полученных по последним приказам наркома путей сообщения, будет не в состоянии осуществлять руководство работами строительства № 38 и явится совершенно лишним звеном, связывающим маневренность и инициативу руководства работами.

Практика работы последнего времени вполне подтверждает этот вывод.

Это выделение необходимо также и потому, что на строительство № 38 приказом наркома путей сообщения возложены работы по реконструкции участка Казанской ж. д. Ижевск—Агрыз, в связи с чем увеличивается программа работ, все это вполне оправдывает содержание самостоятельного управления в масштабах уже существующего управления работ.

Просим Вас помочь в разрешении поставленных нами вопросов⁵⁸.

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б)
по транспорту Г. Ольшанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3714, л. 77—78об.

№ 67

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ЗАМЕСТИТЕЛЯ НАЧАЛЬНИКА РАБОТ ПО ПОЛИТЧАСТИ
СТРОИТЕЛЬСТВА № 38 ВОЛКОВА В УДМУРТСКИЙ ОБКОМ ВКП(б)
О ПЕРЕХОДЕ СТРОЙКИ НА ВОЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ**

Не ранее 1 июня 1943 г. *

Секретно

На 1 июня с. г. общее количество рабочих, служащих и ИТР по строительству № 38 числится 2593 чел.

В целях ознакомления коллектива стройки с указом⁵⁹ и уставом⁶⁰ во всех хозяйственных точках и партийных коллективах проведены собрания с вопро-

* Датируется по содержанию документа.

сом разъяснения указа, устава и порядка перехода стройки на военное положение. Помимо этого, проведено 220 бесед, 18 лекций среди бригад, не выполняющих норм и имеющих нарушителей. На стройку организован выезд помощника военного прокурора т. Колоскова, который инструктировал все хозяйственные единицы по вопросам военного положения на железнодорожном транспорте.

Вручено «Дисциплинарных уставов на железнодорожном транспорте» всего по стройке 1500 чел., взято расписок в ознакомление с уставом с 985 чел.

С момента опубликования указа до 1 июня имеется 77 нарушений, из них: передано дел в трибунал на дезертиров — 26, на прогульщиков — 12, наложено административных взысканий: выговоров — 29, арестов — 3, снижение в должности — 7. За этот же период принято мер поощрения — 43 чел. Наибольшее количество взысканий падает на 3-й строительный участок, где наибольшее число нарушителей было среди рабочих из туркмен. Применение указа дало большие сдвиги среди этих рабочих в сторону улучшения дисциплины. Так, бригада туркмен т. Дергачева до указа имела 8 нарушителей дисциплины и производительность труда 49%. После указа эта бригада не имеет нарушителей и добилась производительности труда 100%. На 4-м строительном участке рабочие тт. Козлов, Добрачев, имевшие в марте нарушения трудовой дисциплины, после указа резко повышают производительность труда:

Козлов	в марте	106%,
»	в мае	118%,
Добрачев	в марте	77%,
»	в мае	101%.

Среди работников отдела временного движения нарушители идут главным образом по ст[атье] нарушений ПТЭ.

За нарушение ПТЭ бригадир пути т. Супхангулов М. Г. смещен в рабочие. Главный кондуктор т. Кустова М. И. получила строгий выговор. Дежурный по станции Ворончихина А. Б. получила выговор.

Решением суда Военной прокуратуры рабочие 3-го участка тт. Зонов С. С. и Кочкин В. И. за дезертирство приговорены к расстрелу, рабочий 2-го участка т. Медведев С. И. за прогул приговорен к 10 годам тюремного заключения.

В отвст на введение военного положения на железнодорожном транспорте рабочие 3-го строительного участка, включившись в социалистическое соревнование, добиваются высокой производительности труда:

Баранов Иван Никитович — бондарь	192%,
Симонов Максим Степанович — угольщик	164%,
Смирнов Иван Егорович — землекоп	180%.

Введение военного положения на стройке подняло производительность труда в целом, так участки имеют:

	2-й участок	3-й участок	4-й участок
Март	92%	103,6%	105%
Май	103%	105,7%	109%

Заместитель начальника работ по политчасти
строительства № 38 Волков

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3840, л. 37—37об.

**ПИСЬМО ЗАМЕСТИТЕЛЯ НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НКПС МАШКОВА СЕКРЕТАРЮ
УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ПО ТРАНСПОРТУ Г. П. ОЛЬШАНСКОМУ
ПО ВОПРОСАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

8 июля 1943 г.

Секретно

На Ваше письмо от 3 июня 1943 г. за № 56/сс*, направленное в ЦК ВКП(б) по поставленным Вами вопросам по строительству железнодорожной линии Балезино—Ижевск, Центральное управление железнодорожного строительства НКПС сообщает:

1. Рабочую силу в количестве 1500 чел. для строительства № 38 НКПС намечает предоставить за счет сельского населения Удмуртской АССР в счет общих контингентов сельского населения, выделенных на июнь в соответствии с решением ГОКО от 23 июня 1943 г.

2. Потребный подвижной состав выделен приказом НКПС № 548/Ц от 28 июня 1943 г.**

3. Строительству на июль 1943 г. выделено дров для паровозов и экскаваторов в количестве 20 тыс. м³ от НКЛеса с получением на трассе.

4. Строительству № 38 выделено дополнительно 200 т муки для обеспечения хлебом колхозников массового выхода.

5. Также выделено 300 т зернофуража для обеспечения лошадей строительства и колхозников массового выхода.

6. По расчетам НКПС, для линии № 38 потребность в рельсах по состоянию на 1 июня определилась в 48 км. В счет этой потребности в июне занаряжено 11 км с Горьковской, 8 км с Казанской ж. д. и 10 км от Сибирского строительно-монтажного треста. Недостающие 19 км рельс включены НКПС в план снабжения III кв. 1943 г.

7. Строительству № 38 в июне было выделено 50 т бензина и соответствующее количество смазки.

8. Проволоки телеграфной занаряжено 32 т для окончания диспетчерской и постанционной связи.

9. Вопрос о выделении 8 классных вагонов будет рассматриваться в сентябре 1943 г. при сдаче линии Балезино—Ижевск во временную эксплуатацию.

10. По вопросу улучшения бытовых условий начальнику строительного управления № 31/38 дано указание построить 27 жилых домов на линии каркасно-засыпного типа.

Постельных принадлежностей отгружено в июне с. г. 1500 комплектов из Багарской базы и 3 тыс. комплектов из Московской базы.

11. Выделять строительство № 38 в самостоятельное управление, подчинено непосредственно Цужелдорстрою, в настоящее время нет основания. Из назначенного годового плана работ 20 млн руб. выполнено на 1 июля 11 млн 620 тыс. руб. Земляные работы в основном будут закончены во время массового выхода колхозников.

* См. документ № 66.

** Постановление ГКО от 23 июня 1943 г. и приказ НКПС № 548/Ц от 28 июня 1943 г. не обнаружены.

Работы по реконструкции линии Ижевск—Агрыз по приказу № 548/Ц от 28 июня 1943 г. поручены Дорстрою Казанской ж. д., поэтому Цужелдорстрой считает возможным ограничиться оставлением в Ижевске оперативной группы, выделяемой строительным управлением № 31/38.

Зам. начальника Центрального управления
ж. д. строительства НКПС *Машков*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3723, л. 140—140об.

№ 69

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 955 СНК УАССР И БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО ПОСТОЯННОГО ВОКЗАЛА И ПУТЕПРОВОДА
В г. ИЖЕВСКЕ**

10 июля 1943 г.

Бюро обкома ВКП(б) постановляет:

1. Просить НКПС приступить летом 1943 г. к строительству в городе Ижевске постоянного нового пассажирского вокзала⁶¹.

2. Одобрить эскизный проект вокзала, разработанный экспедицией № 38, и просить НКПС принять его за основу при разработке технического проекта постоянного вокзала в г. Ижевске.

3. В целях обеспечения бесперебойного и безопасного трамвайного, автогужевого и пешеходного сообщения к новому вокзалу просить НКПС приступить в 1943 г. к сооружению в Ижевске путепровода.

4. Обязать Госплан при СНК Удмуртской АССР выделить для строительства нового пассажирского вокзала и путепровода в г. Ижевске: строительного кирпича в количестве 1200 тыс. шт., извести — 500 т, бутового камня — 2700 м³, строительного леса — 5 тыс. м³, металла 320 т и стекла — 10 тыс. м².

5. Обязать бюро по учету и распределению рабсилы при Совнаркомс Удмуртской АССР принять необходимые меры к обеспечению данного строительства рабгужсилой в количестве 300 пеших и 20 конных рабочих.

Зам. Председателя Совнаркома Удмуртской АССР *А. Соловьев*
Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) *А. Чекинов*

ЦГА УР, ф. 551, оп. 2, д. 469, л. 177—177об.

№ 70

**ИЗ ИНФОРМАЦИИ СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ПАРТИИ
ПО ТРАНСПОРТУ Г. П. ОЛЬШАНСКОГО ЗАВЕДУЮЩЕМУ ТРАНСПОРТНЫМ
ОТДЕЛОМ ЦК ВКП(б) ГОЛУБЕВУ О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛИНИИ № 38 НКПС**

22 июля 1943 г.

Для завершения основных земляных работ по вторым путям Ижевск—Люкшудья и Кекоранскому ходу железнодорожной линии № 38 постановлением бюро обкома ВКП(б) и Совнаркома Удмуртской АССР от 24 мая 1943 г.* было решено мобилизовать из 25 районов республики рабочую силу в количестве 6650 конных и 13 600 пеших колхозников со сроком с 1 июня по 15 июля

* См. документ № 65.

1943 г. За все прошедшее время с 1 июня по 20 июля 1943 г. включительно сделано земляных работ колхозниками 582 251 м³. Наряду с этим сделано много работ по рубке леса, корчеванию пней и по планировке земляного полотна.

Срок работы колхозников на строительстве продлен решением обкома и Совнаркома до 25 июля 1943 г. Останутся не сделанными после массового выхода колхозников около 200 тыс. м³ земляных работ.

Для завершения строительства линии № 38 обкомом ВКП(б) и Совнаркомом УАССР решено выделить строительству [№] 38 для окончания этих работ 1200 колхозников со сроком работы до 31 декабря 1943 г. Наряду с этим выделяется 600 чел. для строительства № 31 и 400 чел. строительству № 75 на этот же срок для завершения строительства вторых путей Пермской ж. д.

На Ижевском обходе и на вторых путях⁶², наряду с производством земляных работ, приступили к укладке рельс. Есть серьезные опасения, что пуск в эксплуатацию вторых путей и линии в целом может задержаться из-за несвоевременного поступления строительству № 38 требуемого количества и качества рельс.

Нами получено письмо от ЦС т. Машкова № 7523с от 8 июня 1943 г.*, в котором указывается, что рельсы строительству [№] 38 в счет его потребности 48 км занаряжены в июне для поставки с ж. д.: Горьковской (11 км), Казанской (8 км) и Сибирского строительно-монтажного треста (10 км) и что недостающие 19 км включены НКПС в план снабжения III кв. 1943 г.

В этом же письме указывается и о выделении для строительства № 38 50 т бензина, 32 т проволоки телеграфной, 4500 комплектов постельных принадлежностей и пр.

В связи с этим ставим Вас в известность, что из всего перечисленного выше строительство [№] 38 ничего не получило, за исключением нескольких сцепов рельс с Горьковской ж. д., которые далеко не качественные и в большинстве своем представляют из себя необработанные куски рельс длиной от 3 до 6 м. Бензин, смазка, телеграфная проволока, постельные принадлежности и классные вагоны строительством [№] 38 не получены.

Убедительно просим Вас, т. Голубев, оказать нам помощь в скорейшем получении рельс, постельных принадлежностей, горючего и материалов. Одновременно настаиваем на положительном разрешении вопроса о выделении строительству № 38 в самостоятельное управление с непосредственным подчинением Цужелдорстрою.

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б)
по транспорту Г. Олышанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. I, д. 3715, л. 16об.—17.

№ 71

**ПИСЬМО СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ПО ТРАНСПОРТУ
Г. П. ОЛЫШАНСКОГО НАЧАЛЬНИКУ ПЕРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
А. И. ВОРОБЬЕВУ О ФОРСИРОВАНИИ РАБОТ ПО УСТРОЙСТВУ
ПОДХОДА К РАЗЪЕЗДУ ПИБАНЫШУР**

4 августа 1943 г.

Секретно

На Ваш № 3701-8/3 сообщают: указания управлению строительства № 38 о форсировании работ по устройству подхода к разъезду Пибанышур обкомом

* Ошибка. Письмо отправлено 8 июля 1943 г. См. документ № 68.

партии даны*, в данное время по этому примыканию производится укладка рельс, балластировка пути и доделка мостов.

Дано задание — все работы по Пибаньшурскому примыканию — закончить в августе текущего года.

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б)
по транспорту Г. Ольшанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3723, л. 147.

№ 72

**РЕШЕНИЕ ЯКШУР-БОДЬИНСКОГО РАЙИСПОЛКОМА ОБ ОТВОДЕ
УЧАСТКА ЗЕМЛИ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО № 38****

9 августа 1943 г.

1. Решения общих собраний колхозников колхозов «Крестьянка», «Артель-труда», им. Пастухова и «17-я годовщина Октября» об отводе участка под строительство № 38 утвердить.

Отвести участок земли под строительство № 38 из землепользования колхозов: «Крестьянка» — 43,71 га, «Артель-труда» — 25,01 га, им. Пастухова — 12,62 га, «17-я годовщина Октября» — 9,60 га — всего 90,94 га.

2. Учитывая, что с колхозов, перечисленных в п. 1, частично с занятых площадей строительством № 38, госпоставки сняты, просить Совнарком Удмуртской АССР дополнительно снять госпоставки: с колхоза «Крестьянка» с площади пашни — 6,21 га, сенокоса — 6,30 га и огорода — 1,28 га; колхоза «Артель-труда» — пашни — 19,88 га, сенокоса — 1 га; колхоза им. Пастухова — пашни — 6,59 га, сенокоса — 2,75 га.

3. Вопрос о земельных компенсациях, занятых строительством № 38, отложить до точного установления отчужденной площади под полосу отвода земель под строительство № 38.

Председатель исполнительного комитета Якшур-Бодьинского
районного Совета депутатов трудящихся УАССР Буторин

Председатель исполнительного комитета Якшур-Бодьинского
районного Совета депутатов трудящихся УАССР Лебедев

ЦГА УР, ф. 359, оп. 4, д. 72, л. 60, 63, 63об., 65об.

№ 73

**ПИСЬМО РУКОВОДСТВА ХАРЬКОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ «СОЮЗТРАНСПРОЕКТА»
СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) А. П. ЧЕКИНОВУ С ПРОСЬБОЙ
ВЫДЕЛИТЬ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ ЭКСПЕДИЦИИ
ХАРТРАНСПРОЕКТА НЕОБХОДИМОЕ КОЛИЧЕСТВО ОБУВИ**

17 августа 1943 г.

Инженерно-технический персонал экспедиции Хартранспроекта, выполняя проектно-изыскательские работы по строительству № 38 в трудных условиях в

* Документы в фондах ЦДНИ УР не обнаружены.

** Из протокола № 145 заседания Якшур-Бодьинского райисполкома.

период с осени 1941 г. по настоящее время, окончательно потрепал не только спецобувь, но и обувь личного пользования.

В результате весь коллектив инженерно-технических работников в настоящее время оказался совершенно без обуви, тем более, что на протяжении двух лет работы на территории Удм[уртской] АССР экспедиция ни одной пары кожаной обуви от снабжающих организаций не получила.

В ближайшее время предстоят крупные работы военно-восстановительного порядка, выполнение которых без обуви невозможно.

В силу этих обстоятельств мы обращаемся к Вам с просьбой выделить для нас минимально необходимое количество обуви из числа выбракованных с Сарапульского кожкомбината:

1. Салог кожаных армейских — 100 пар,
2. Салог для комсостава — 10 пар⁶³.

Начальник Хартранспроскта *Лазебный*
Главный инженер *Будянский*
Секретарь парторганизации *Дружининский*

ЦДНИ УР, ф. 300, оп. 1, д. 19, л. 138.

№ 74

**ИНФОРМАЦИЯ СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ПАРТИИ ПО КАДРАМ
В. Н. ЧИРКОВА В ОТДЕЛ КАДРОВ ЦК ВКП(б) О СТРУКТУРЕ И КАДРОВОМ
СОСТАВЕ УПРАВЛЕНИЯ РАБОТ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ № 38**

21 августа 1943 г.

Строительство № 38. Управление работ строительства железнодорожной линии № 38 имеет 3 строительных участка, которые занимаются непосредственно строительством. Кроме того, с открытием временного рабочего движения на строительстве № 38 организовано отделение движения, построено и пущено в эксплуатацию временное паровозное депо, а для постоянного текущего содержания пути организована дистанция пути. По мере завершения основных строительных работ объем эксплуатационной работы все время возрастает. В отделении движения и паровозного хозяйства сейчас работает около 300 рабочих и служащих. Состав партийной организации 22 члена и кандидата ВКП(б).

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б)
по кадрам *В. Чирков*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3715, л. 68.

№ 75

**ПИСЬМО ЗАМЕСТИТЕЛЯ СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ПО
ТРАНСПОРТУ Г. П. ОЛЬШАНСКОГО НАЧАЛЬНИКУ РАБОТ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38
А. Н. ОВЧИННИКОВУ О ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯХ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ
ПРОДУКТОВ И ПРОМТОВАРОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ № 38**

15 сентября 1943 г.

Секретно

Транспортным отделом обкома ВКП(б) установлено, что мастера строительства № 38 тт. Намеровский и Талалаев, при активном участии в этом б[ыв-

шего] уполномоченного Ярского района на строительстве № 38 т. Трефиловой, продолжительное время занимались разбазариванием и присвоением себе продуктов, промтоваров и фуража, отпускаемых для работающих на строительстве колхозников Ярского района.

Бывший уполномоченный Ярского района на строительстве т. Трефилова вместе со строймастерами тт. Намеровским и Талалаевым систематически уменьшали положенные нормы выдачи колхозникам муки, печеного хлеба, фуражного овса, а затем оставшиеся продукты и фуражный овес присваивали себе и выменивали их на вино, масло, мясо и др. 2 августа между упомянутыми выше тремя соучастниками были распределены 2 центнера пшеничной муки. Ими же были присвоены и промтовары, отпущенные для премирования колхозников.

Считаем, что все эти безобразия происходили из-за отсутствия должного контроля со стороны администрации строительства за расходованием продуктов и фуража по назначению. Поэтому Вам лично предлагается немедленно упорядочить учет и контроль за распределением продуктов и фуражного овса работающим на строительстве колхозникам, а тт. Намеровского и Талалаева за творимые ими безобразия привлечь к уголовной ответственности.

Зам. секретаря Удмуртского обкома
ВКП(б) по транспорту Г. Ольшанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3723, л. 164.

**СВОДКА УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) О ВЫПОЛНЕНИИ РАЙОНАМИ УДМУРТСКОЙ АССР ЗАДАНИЙ
НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ № 38 ПО СОСТОЯНИЮ НА 20 СЕНТЯБРЯ 1943 г.**

*Не ранее 20 сентября 1943 г.**

№ п/п	Районы	Земля		% Вып[олнения]	Рабочая сила				Занимаемое место по выполнению
		Задан[ие]	Вып[олнение]		задание		выполнение		
					пеших	конных	пеших	конных	
1.	Глазовский	12 000	8143	68,0	100	50	73	14	1
2.	Кулигинский	12 000	6668	55,9	100	50	29	8	2
3.	Юкаменский	22 000	11274	51,2	200	100	109	46	3
4.	Киясовский	12 000	4596	38,4	100	50	0	0	5
5.	Понинский	12 000	5044	42,0	100	50	45	14	4
6.	Шарканский	22 000	8382	38,1	200	100	88	17	6
7.	М[ало]пургинский	12 000	4118	34,2	100	50	27	8	7
8.	Зуринский	22 000	7447	33,8	200	100	116	4	8
9.	Бемыжский	12 000	3986	33,2	100	50	50	12	9
10.	Красногорский	22 000	7084	32,3	200	100	116	36	10
11.	Дебесский	12 000	3603	30,0	100	50	8	—	11
12.	Тыловайский	12 000	3517	29,2	100	50	18	4	12
13.	Алнашский	22 000	5545	25,2	200	100	45	7	13
14.	Граховский	12 000	2777	22,8	200	100	9	2	14
15.	Воткинский	12 000	2113	17,5	100	50	4	4	15
16.	Кезский	22 000	3052	13,9	200	100	43	1	16
17.	Балезинский	22 000	2898	13,4	200	100	8	2	17

Зам. заведующего транспортным отделом Удмуртского обкома ВКП(б) Барашенков

ИДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3840, л. 67—67об.

* Датируется по заголовку документа.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА УПОЛНОМОЧЕННЫХ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б),
3-го УЧАСТКА СТРОИТЕЛЬСТВА № 38 В АЛНАШСКИЙ РАЙКОМ ПАРТИИ
О НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ ПО ВЫВОДУ РАБОЧЕЙ СИЛЫ
НА СТРОИТЕЛЬСТВО № 38 И ДРУГИЕ ОБЪЕКТЫ**

21 сентября 1943 г.

Со времени издания постановления СНК и бюро обкома ВКП(б) Удмуртской АССР по вопросу мобилизации и вывода рабочих на строительные и другие важнейшие объекты*, в частности Каркалайский лесопункт, строительство [№] 38 (постоянные кадры), прошло 2 мес. До настоящего времени Алнашский райком партии и райисполком этого постановления не выполнили и обеспеченность рабочими строительных и других объектов сорвана, в силу чего завод № 71 работает не на полную мощность из-за отсутствия дров, правительственные сроки сдачи железнодорожной магистрали в эксплуатацию срываются.

Основные причины исключительно плохой работы по мобилизации рабочих следующие:

1. Районные организации вопросу мобилизации рабочих не придали политической остроты.

2. Райком партии делом мобилизации рабочих занимается недостаточно. На совещаниях в райкоме этот вопрос возникает как второстепенная задача.

3. Со стороны райкома партии и райисполкома отсутствовала систематическая работа по мобилизации колхозников на строительные и другие объекты. Как правило, вопросы мобилизации поднимались с приездом уполномоченных заинтересованных организаций.

4. Отсутствует дисциплина исполнения распоряжений: так, председатели сельсоветов не выполняют в сроки и полностью требований райкома и райисполкома по мобилизации и выводу колхозников, а председатели колхозов не выполняют распоряжений сельсоветов.

5. Отсутствует контроль исполнения распоряжений.

6. Мобилизованные колхозники в своем большинстве не доходят к местам работ и возвращаются в колхозы, где и выполняют прежнюю работу, до очередного приезда уполномоченных.

7. Наблюдается массовое дезертирство мобилизованных колхозников, так как в колхозах созданы условия для дезертирства.

8. Исключительная недисциплинированность мобилизованных колхозников объясняется лишь тем, что председатели колхозов и частично председатели сельсоветов в целях выполнения сельхозработ не ведут борьбы с дезертирством и охотно предоставляют работу дезертирам. Линия поведения председателей колхозов и частично председателей сельсоветов создали исключительно тяжелое положение в вопросе мобилизации колхозников, создав условия к массовому дезертирству.

9. Наблюдаются случаи мобилизации больных колхозников, посылки слабых лошадей с неприспособленными, слабыми телегами и упряжью, что создает затяжку мобилизации и выполнение производственных заданий на местах работ.

10. Ни райком, ни райисполком не подвергли анализу плохую работу по мобилизации колхозников, не вскрыли причин срыва выполнения постанов-

* Принято 21 июля 1943 г. См.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3674, л. 12об.

ления СНК и обкома ВКП(б), не выявили виновных и не привлекли их к ответственности.

Считаем необходимым срочно обсудить вопрос мобилизации рабочих на бюро райкома.

Уполномоченные ОК ВКП(б) *Мерзляков*
Черных

Уполномоченный 3-го строительного участка
строительства № 38 НКПС *Бурый*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3837, л. 46—46об.

№ 78

**ПРИКАЗ НАЧАЛЬНИКА РАБОТ УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38 НКПС
А. Н. ОВЧИННИКОВА ОБ УСИЛЕНИИ ВНИМАНИЯ
К ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ**

23 сентября 1943 г.

Несмотря на категорическое указание обеспечить культурное и вежливое отношение к пассажирам это указание рядом работников, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, не выполняется и имеют место факты грубости, пренебрежительного отношения к запросам пассажиров.

Со стороны ревизорского аппарата не установлен контроль за работой агентов станций и поездных кондукторских бригад по выполнению ими обязанностей, связанных с обслуживанием пассажиров.

10 сентября 1943 г. начальник ст. Зилай т. Брагин А. Ф. вместо разъяснения и ответа по существу на поставленные вопросы пассажиров о времени прихода и отправления поезда на Ижевск в грубой форме потребовал оставить помещение станции, а одну из пассажирок вытолкнул из вагона, которая в результате получила серьезный ушиб.

П р и к а з ы в а ю:

1. Начальника ст. Зилай т. Брагина А. Ф. за поведение, дискредитирующее звание работника железнодорожного транспорта, и грубое обращение с пассажирами арестовать на 10 суток без исполнения служебных обязанностей.

2. Предупредить всех работников, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, что допустившие грубое отношение к запросам пассажиров по их обслуживанию будут привлекаться к строгой административной ответственности.

3. Начальнику отделения рабочего движения т. Долгополову лично и через ревизорский аппарат установить контроль за работой агентов, связанных с обслуживанием пассажиров.

4. Настоящий приказ объявить всем работникам.

Начальник работ строительства № 38 НКПС*
А. Н. Овчинников

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3723, л. 167.

* Подпись отсутствует.

**РЕШЕНИЕ ЯКШУР-БОДЫНСКОГО РАЙИСПОЛКОМА О МОБИЛИЗАЦИИ
РАБОЧЕЙ И ГУЖЕВОЙ СИЛЫ НА ЗАГОТОВКУ И ПОСТАВКУ ДРОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ***

2 октября 1943 г.

В соответствии с постановлением Совнаркома Удмуртской АССР и бюро ОК ВКП(б) от 3 сентября 1943 г. за № 1188 и от 15 сентября 1943 г. № 1250⁶⁴ исполком райсовета и бюро РК ВКП(б) р е ш и л и:

1. Для выполнения плана по заготовке, вывозке, разделке и погрузке дров железнодорожному транспорту НКПС мобилизовать с 1 сентября по 1 ноября 1943 г. и с 1 ноября 1943 г. по 1 апреля 1944 г. население сельской местности: мужчин в возрасте от 16 до 55 лет и женщин в возрасте от 18 до 45 лет, годных к физическому труду, в количествах:

	С 1 сентября по 1 ноября 1943 г.		С 1 ноября 1943 г. по 1 апреля 1944 г.	
	Пеших	Конных	Пеших	Конных
1. Лозино-Чутырский лесхоз	42	32	27	33
2. Управление № 38 НКПС	8 8 **	65	65	72

с распределением по колхозам и сельсоветам, согласно приложению № 1***.

2. Установить объемные задания в тысячах складочных кубометров:

	III кв. 1943 г.			IV кв. 1943 г.			I кв. 1944 г.		
	Заго- товка	Вывоз	Подвоз	Заго- товка	Вывоз	Подвоз	Заго- товка	Вывоз	Подвоз
1. Лозино-Чутыр. леспромхоз	6,0	3,4	3,0	6,5	4,0	4,0	3,0	6,0	6,0
2. Управление строительством № 38 НКПС	8,0	7,3	—	11,2	7,8	—	7,6	11,8	—

С распределением по колхозам и сельсоветам, согласно приложению № 2***.

3. Поставку дров железным дорогам производить в разделанном виде длиной в 75 см с расколкой пополам поленьев толщиной в 26 см.

4. Установить для мобилизованных на дроволесозаготовки рабочих следующие дневные нормы выработки: по заготовке с разделкой и укладкой в штабеля — 2,5 складочных м³.

По погрузке в вагоны — 5 складочных м³, по вывозке — действующие нормы Наркомлеса, уменьшенные постановлением ГОКО от 1 ноября 1942 г. на 25%.

* Из протокола № 150 заседания Якшур-Бодьинского райисполкома.

** Цифра в документе напечатана нечетко.

*** Приложения отсутствуют.

5. Обязать председателей исполкомов сельсоветов разъяснить мобилизованным на дроволесозаготовке для транспорта, что:

а) мобилизованные на период с 1 сентября по 1 ноября 1943 г. после выполнения ими 50 дневных норм освобождаются от работы досрочно. Мобилизованные на период с 1 ноября 1943 г. по 1 апреля 1944 г. освобождаются от работы досрочно после выполнения ими 120 дневных норм;

б) при выполнении месячной нормы выработки рабочим лесозаготовитель выдает за наличный расчет: хлопчатобумажной ткани — 5 м, мыла хозяйственного — 1 кусок (400 г), табаку (для курящих) — 100 г, спички 3 коробки, соли — 1 кг, кондитерских изделий (для некурящих) — 500 г;

в) для всех работающих на дроволесозаготовках для транспорта установлено снабжение хлебом и продуктами по нормам, установленным на лесозаготовках Наркомлеса СССР.

6. Довести до сведения председателей исполкомов сельсоветов, руководителей лесных организаций и председателей колхозов о том, что Государственной Комитет Обороны предоставляет отсрочку от призыва в ряды Красной Армии инженерно-техническим, административным работникам, служащим, а также рабочим лесозаготовительных организаций, занятым на заготовке, вывозке и доставке железным дорогам [дров], сроком до 1 июля 1944 г.

7. Исполком райсовета и бюро РК ВКП(б) предупреждают председателей сельисполкомов: Кутоншурского — Михалова, Кыквинского — Белых, Шорнинского — Свирина — о том, что они несут персональную ответственность за своевременный и полный вывод рабгужсилы и выполнение установленного плана заготовки, вывозки и поставки дров железным дорогам.

Настоящее решение принято совместно с бюро райкома ВКП(б).

Председатель исполнительного комитета
Якшур-Бодьинского районного Совета депутатов
трудящихся Удмуртской АССР *Буторин*
Секретарь исполнительного комитета
Якшур-Бодьинского районного Совета депутатов
трудящихся Удмуртской АССР *Лебедев*

ЦГА УР, ф. 359, оп. 4, д. 72, л. 79, 80, 80об., 84об.

№ 80

**ПИСЬМО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б), СНК И ПРЕЗИДИУМА
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА УАССР НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
СССР Л. М. КАГАНОВИЧУ О СДАЧЕ ВО ВРЕМЕННУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ № 38⁶⁵**

6 октября 1943 г.

Два года тому назад, выполняя Ваш приказ о строительстве вторых путей Киров—Пермь, Удмуртский обком ВКП(б) поднял 22 тыс. колхозников и 8 тыс. лошадей на производство этих работ. За 2 месяца колхозники целиком сделали земляное полотно на протяжении 165,8 км при общем объеме земляных работ в 1 млн 450 тыс. м³. За этот же срок колхозники вывезли на линию 200 тыс. м³ балласта.

Из 165,8 км сдано в эксплуатацию только 45,2 км, из 19 перегонов — 5. 14 перегонов протяжением в 120,6 км, несмотря на готовность земляного по-

лотна и наличие значительной части балласта, в эксплуатацию не сданы из-за отсутствия рельс.

Сегодня мы сообщаем Вам о выполнении второго Вашего приказа — о сдаче в сентябре во временную эксплуатацию железнодорожной линии № 38 протяжением в 146 км.

За время строительства этой линии (с 15 января [19]42 г. по 1 октября [19]43 г.) силами колхозников нашей республики произведено свыше 3 млн м³ земляных работ, прорублена трасса протяжением 80 км, заготовлено и вывезено лесоматериала более 10 тыс. м³, забито 4000 свай, построено 116 мостов, на всем протяжении дороги готова связь.

Республиканскими организациями строительству оказана большая помощь строительными механизмами, инструментами и материалами: тракторами, лопатами, кирками, ломами, пилами, топорами, железом, лесом, стеклом, кирпичом, проволокой и костылями, которых на местных заводах изготовлено 286 т.

В период массовых выходов на трассу количество работающих колхозников достигало 20 тыс. чел. Кроме того, работало 5 тыс. колхозных лошадей. Ни днем, ни ночью не прекращались работы. Люди работали в лютые 54-градусные морозы, в пургу и метель, в проливные осенние дожди. Колхозники показывали образцы высокой производительности труда, многие из них давали по 4—5 и даже 10 норм. В тяжелых условиях зимы произведено около 850 тыс. м³ земляных работ.

Во время массовых выходов колхозников на трассу вместе с ними жил и работал наш партийно-советский актив (до 180 чел.), включая вторых секретарей райкомов ВКП(б).

Для того чтобы выполнить Ваш приказ — сдать в декабре дорогу № 38 в постоянную эксплуатацию, необходимо еще произвести по главному пути до 254 тыс. м³ земляных работ, по станциям — 154 тыс. м³, построить гражданские сооружения, уложить рельсы, главным образом, по развитию станций и вторых путей Люкшудья—Ижевск, 38,6 км, забалластировать всю линию на второй слой.

В порядке помощи колхозниками нашей республики будет еще сделано 150 тыс. м³ земляных работ. Выполняя эту задачу, в настоящее время на дороге работает 1930 чел. и 420 лошадей. В остальном необходима помощь НКПС.

Для того чтобы выполнение Вашего приказа было обеспечено в точно установленный срок, мы считаем необходимым поставить на Ваше решение следующие практические вопросы:

- выделить в октябре строительству 38,6 км рельс;
- для форсирования баллаستировки дать дополнительно в аренду строительству 100 вагонов (платформ);
- выделить строительству колонну плотников в 350 чел.;
- дать наряды на строительный лес на 10 тыс. м³;
- выделить в октябре 250 т цемента;
- для снабжения колхозных лошадей выделить строительству № 38 в октябре 100 т овса и 350 т сена;
- дать в октябре 50 т бензина⁶⁶.

Наряду с этим мы обращаемся к Вам, Лазарь Моисеевич, с просьбой:

Решить вопрос о начале строительства в 1943 г. в г. Ижевске постоянного пассажирского здания с окончанием строительства в 1944 г.⁶⁷. Строительными материалами (кирпичом, металлом, камнем, известью, стеклом) это строительство будет полностью обеспечено из местных фондов.

Мы просим Вас войти с ходатайством в правительство о награждении орденами и медалями Советского Союза колхозников-строителей и партийно-советских работников, проявивших подлинный трудовой героизм на строительстве дороги Ижевск—Балезино. Представляем на Ваше рассмотрение список товарищей, отличившихся на строительстве железной дороги*.

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) А. Чекинов
Председатель Совнаркома Удмуртской АССР А. Трошин
Председатель Президиума Верховного Совета
Удмуртской АССР А. Павлов⁶⁸

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3726, л. 9—9об.

№ 81

**ПРИКАЗ НАЧАЛЬНИКА УДМУРТСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ЛЕСООХРАНЫ
И ЛЕСОНАСАЖДЕНИЙ С. А. КОПТЕЛОВА О ПРОВЕДЕНИИ ПРОТИВОПОЖАРНЫХ
МЕРОПРИЯТИЙ НА ТРАССЕ СТРОЯЩЕЙСЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

30 октября 1943 г.

По моему поручению комиссией, состоящей из ответственных работников вверенного мне управления, было произведено обследование трассы строящейся железной дороги Ижевск—Балезино, проходящей через лесные массивы Ижевского, Лозино-Чутырского и Балезинского лесхозов, с целью выявления истинного положения с проведением на трассе всех противопожарных мероприятий и тех лесонарушений, которые допустило строительство в процессе производства строительных работ.

Комиссией установлено, что строительством железнодорожной линии Ижевск—Балезино не выполнено постановление СНК УАССР от 4 июня 1943 г. № 773 о проведении трассы дороги в санитарное и противопожарное состояние⁶⁹. Трасса захламлена порубочными остатками, неразделанными хлыстами деревьев, старыми шпалами, что создает большую опасность в части возникновения лесных пожаров, подтверждением чего может служить значительное количество загораний от искр паровозов в течение летнего периода 1943 г.

Кроме того, на всем протяжении трассы, а в особенности в местах стоянок таборов рабочих строительства, рабочими строительства содрана кора с хвойных и лиственных деревьев (примерно с 11 000 деревьев) для покрытия шалашей, что повлекло за собой усыхание этих деревьев. Данный факт, кроме материального ущерба, причиненного лесному хозяйству, создал базу для заселения их лесными вредителями.

И, наконец, строительство железной дороги для постройки технических сооружений самовольно в местах постройки этих сооружений производило заготовку значительного количества особо качественной древесины.

Изложенные выше недопустимые факты, творимые и творящиеся на глазах работников Ижевского, Лозино-Чутырского и Балезинского лесхозов, прошли мимо их внимания, несмотря на то, что охрана леса есть первостепенная их обязанность.

В целях детализирования убытков, причиненных строительством железной дороги и удаления из лесных массивов деревьев, которые могут оказаться рассадниками вредителей леса, а также приведения железнодорожной трассы в

* В фондах ЦГА УР и ЦДНИ УР список не обнаружен.

противопожарное состояние и недопущения в дальнейшем творимых строительством безобразий — приказываю:

1. Директорам лесхозов: Ижевского, Лозино-Чутырского и Бalezинского в 5-дневный срок по получении настоящего приказа совместно с полномочными представителями строительства железной дороги оформить акты, характеризующие истинное положение железнодорожной трассы, в которых должно быть отражено:

а) количество самовольно срубленных деревьев с указанием их породы и диаметра;

б) количество деревьев, с которых содрана кора, с указанием их породы и диаметра;

в) состояние трассы в противопожарном отношении (наличие куч порубочных остатков, неразделанных хлыстов, деловой и дровяной древесины, строительных остатков и т. д.).

Для проведения этих работ директорам названных лесхозов выделить компетентных работников, могущих грамотно и юридически правильно оформить требуемые акты. Акты представить мне не позже 10 ноября с. г.

2. Потребовать от строительства железной дороги немедленно привести трассу дороги в противопожарное и санитарное состояние путем сжигания до выпадения снега всех порубочных и строительных остатков, трелевки деловой и дровяной древесины, находящейся на полосе отчуждения, с последующей минерализацией штабелей весной 1944 г. и вырубки в зимний сезон 1943/44 г. всех окольцованных деревьев. В случае невыполнения администрацией строительства железной дороги этих требований материалы на это передавать органам НКВД и Прокуратуры для привлечения виновных лиц к ответственности.

3. За непринятие мер к своевременному прекращению всех нарушений, проведенных строительством железной дороги, и взысканию с него материальных убытков, причиненных лесному хозяйству, объявить выговор инспектору охраны леса Ижевского лесхоза Рябову С. А., а старшим лесничим: Ижевского лесхоза Батуеву Ю. А., Лозино-Чутырского Покровскому Ф. Д. и Бalezинского лесхоза Некишелову Ф. Е. — поставить на вид.

Предложить директорам Лозино-Чутырского и Бalezинского лесхозов наложить административное взыскание на участковых лесничих и лесников, по лесничествам и обходам которых прошла трасса дороги и которые своевременно не прекратили творимых строительством безобразий.

Копии приказов о наложении взысканий на участковых лесничих и лесников выслать управлению.

Предупредить директоров названных лесхозов о том, что, если они не обеспечат проведения указанных в пп. 1 и 2 работ и будут в дальнейшем потворствовать творимым строительством железной дороги безобразиям, буду вынужден принять к ним самые строгие меры наказания.

4. Предложить начальнику отдела охраны леса управления Бирюкову В. П.: а) установить жесткий контроль за выполнением директорами лесхозов: Ижевского т. Швалевым, Лозино-Чутырского т. Талалаевым и Бalezинского т. Стариковым — настоящего приказа;

б) при получении от лесхозов актов, требуемых от них п[унктом] 1, предъявить к строительству железной дороги иск через Госарбитраж для возмещения причиненного ущерба лесному хозяйству.

Начальник Удмуртского управления Л/О и Л/Н *Коптелов*

**СПРАВКА ЗАМЕСТИТЕЛЯ ЗАВЕДУЮЩЕГО ТРАНСПОРТНЫМ ОТДЕЛОМ
УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) М. Н. БАРАШЕНКОВА
О НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ КЕЗСКОГО РАЙОНА НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

2 декабря 1943 г.

В связи с невыполнением некоторыми районами республики задания обкома ВКП(б) и Совнаркома УАССР по работе на строительстве № 38* в июне и июле этого года остались неделанными 217 тыс. м³ земляных работ. Для выполнения этого объема земляных работ в осенний период решением бюро обкома ВКП(б) от 21 июля 1943 г.** 17 районам республики было предложено закрепить для работы на строительстве железнодорожной линии Ижевск—Балезино после летнего массового выхода на трассу 1200 конных и 2400 пеших колхозников. В числе этих 17 районов был также и Кезский район, который согласно решению бюро обкома должен был выделить для выполнения установленного ему объемного задания в 22 тыс. м³ 100 конных и 200 пеших колхозников. Однако Кезский район с первых же дней работы не принял необходимых мер по закреплению этого количества рабочих на строительстве, допустил текучесть рабочей силы. В результате чего в августе из 200 пеших и 100 конных работало только 85 пеших и 20 конных, в сентябре — 32 пеших и 2 конных, октябре — 30 пеших и 8 конных и в ноябре — 26 пеших и 6 конных.

За 4 месяца (с 1 августа по 1 декабря) на строительстве работало в среднем из Кезского района 44 пеших и 9 конных; задание обкома по земляным работам выполнено на 22,4%, т. е. вместо 22 тыс. м³ сделано только 4950 м³.

В сравнении с другими районами Кезский район плохо работал на строительстве и во время массового выхода колхозников летом этого года. За 2 месяца работы (июнь — июль) задание обкома ВКП(б) по земляным работам было выполнено только на 36%, т. е. вместо 37 тыс. м³ сделано 13 350 м³. Из 600 пеших и 250 конных работало на строительстве только 220 пеших и 72 конных колхозников.

Несмотря на неудовлетворительную работу района на строительстве № 38 летом этого года Кезский райком партии, и в частности первый секретарь райкома т. Агафонов, не принял должных мер для того, чтобы исправить эти недостатки в осенний период работы района на строительстве.

Хотя райком партии по указанию обкома ВКП(б) и обсудил итоги летней работы района на строительстве, однако же выполнение своего собственного решения по этому вопросу не проконтролировал.

Если при массовом выходе колхозников на трассу в летний период райком партии в какой-то мере интересовался работой своего района на строительстве, то в осенний период работы этому вопросу почти никакого внимания не уделялось. Вся работа была пущена на самотек, посылка колхозников на строительство производилась неорганизованно, выход рабочей силы по сельским Советам не контролировался. Имели место случаи, когда посланные из района люди с дороги возвращались обратно домой либо нанимались на

* См. документ № 65.

** 21 июля 1941 г. принято совместное постановление СНК УАССР и обкома ВКП(б) о закреплении рабочей силы на строительстве № 38 (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3674, л. 12об.).

работу в колхозах других районов и не доезжали таким образом до места назначения. Связи с уполномоченными района на строительстве райком партии не поддерживал, а поэтому не имел необходимых данных о выходе рабочей силы по отдельным сельским Советам и колхозам.

Обком партии неоднократно предупреждал секретаря райкома тов. Агафонову об исправлении дел на строительстве, и всякий раз т. Агафонов давал обещания на эти предупреждения, однако все его обещания остались безрезультатными.

Зам. заведующего отделом обкома ВКП(б) *Барашенков*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3703, л. 77.

№ 83

**АКТ ДИСПЕТЧЕРА-АНАЛИЗАТОРА УПРАВЛЕНИЯ № 83 ЗАВОДА № 71 Г. И. ПОПОВА
И ПРЕДСТАВИТЕЛЯ НАРКОМАТА ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УАССР
Д. Д. БРОДНИКОВА О РЕЗУЛЬТАТАХ КОНТРОЛЬНОЙ ПОЕЗДКИ ПОЕЗДА № 100
ПО УЧАСТКАМ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38**

23 декабря 1943 г.

Составлен настоящий диспетчером-анализатором управления № 83 завода № 71 т. Поповым Г. И. с одной стороны и представителем Наркомлеса т. Бродниковым Д. Д. с другой стороны на предмет контроля работы поезда № 100, отправленного на участки НКПС строительства № 38.

Поезд № 100 в составе 21 вагона, паровоз № 5239, машинист т. Киселев, главный кондуктор т. Лепешкин, отправился со ст. Залив 17 декабря [19]43 г. в 0 час. 50 мин. московского времени в сопровождении работника управления № 83 Попова Г. И. и работника Наркомлеса т. Бродникова Д. Д.

Поезд следовал назначением на участки НКПС стр[оительст]ва [№] 38. Прибыв на первый пункт погрузки на ст. Игра, была произведена отцепка под погрузку шести вагонов, после чего паровоз направился под снабжение на водокачку ст. Игра, где был задержан [на] 3 час., ожидал очереди под снабжение водой.

В дальнейшем, прибыв на ст. Меньил, поезд отцепил 7 вагонов и проследовал без задержки. На ст. Люк поезд прибыл в 14 ч[ас.] 30 м[ин.], где был задержан вследствие занятия перегона Люк—Андрейшур погрузкой вагонов стр[оительст]ва № 38, паровозу поезда № 100 был дан наряд вывезти эти вагоны на пути ст. Люк, но при прибытии к месту погрузки оказалось, что вагоны были недогружены и не увязаны, поставлены на фронт погрузки под уклон в расцепленном состоянии, погрузка была произведена в противовес правилам на круглые прокладки. В соблюдение безопасности гл[авный] кондуктор п[оезда] № 100 г. Лепешкин вагоны не прицепил и вернулся обратно резервом, после чего диспетчер т. Трошкин дал указание увязать вагоны, находящиеся на перегоне, которые и были выведены паровозом п[оезда] № 72, пришедшего к этому времени. По отправлении поезда № 72 и по прибытии его на соседнюю станцию был отправлен поезд № 100 в 19 час., оставив под погрузку 3 вагона. Поезд № 100 на ст. Люк был задержан всего на 4 ч[ас.] 30 м[ин.].

Прибыв на ст. Андрейшур, п[оезду] № 100 в постановке вагонов под погрузку был дан отказ вследствие закрытия погрузочных путей начальником станции по неисправности и техническим недостаткам указанных путей на погрузочном складе.

Поезд с последними пятью вагонами, которые были назначены на ст. Андрейшур, проследовал на ст. Зилай, последняя оказалась не предупрежденной о подаче вагонов под погрузку.

Поезд, прибыв на ст. Зилай в 21 ч[ас.] 15 м[ин.], ожидал рабочих до 3 час. утра, которые были расквартированы в ближайших деревнях. Погрузка была окончена в 7 ч[ас.] 30 м[ин.] 18 декабря. Поезд на ст. Зилай задержан по указанной причине на 10 ч[ас.] 15 мин.

На обратном следовании 18 декабря поезд был задержан на разъезде Карьер 2 ч[ас.] 10 м[ин.] вследствие пропуска резервных поездов строительства № 38 и на ст. Игра задержан маневровой работой, переброской и выводкой вагонов стр[оительст]ва № 38, которыми были заставлены погруженные дровами вагоны управления № 83, и набором воды, общая задержка 2 ч[ас.] 10 м[ин.].

Таким образом, оборот поезда № 100 выразился 47 ч[ас.] 10 м[ин.], в том числе на уч[астк]е НКПС — 33 ч[ас.] 50 м[ин.].

Проверкой работы поезда № 100/101 установлено, что всякие уверения диспетчеров стр[оительст]ва [№] 38 о предоставлении преимущества движению заводских поездов излишни. В беседе с работниками л[есо]пунктов сообщается, что вагоны, поставленные под погрузку, неоднократно сбиваются и своевременно не ставятся, так было на ст. Люк, где поставленные под п[оезд] № 100 3 вагона были сбиты дважды в течение ночи, и тем более нач[альник] ст. Люк подписал простойную ведомость на фактическую затрату времени под погрузкой — 3 час.

В период следования поезда там, где были вынужденные остановки и задержки поезда, в беседе с работниками л[есо]пунктов выяснилось, что работники станции не придают должного внимания поездам транспортного управления [№] 83 з[аво]да [№] 71, не всегда предупреждают работников л[есо]пунктов о подходе поездов.

В свою очередь, работники л[есо]пунктов не требуют от нач[альника] станции оказания содействия в быстрейшей погрузке вагонов и своевременной постановке на место в случае необходимости временной уборки вагонов.

Брачеры Главснаббита борьбы за полную загрузку вагонов не ведут, принимая к обмеру то, что погружено.

В процессе разъяснения и предъявления требований к руководителям погрузки и бракерам загрузка вагонов от поезда № 100 была доведена: на ст. Зилай — 32 м³, ст. Люк — 34 м³, ст. Игра — 33 м³ и только на ст. Меньил загрузка вагонов составила 28,1 м³.

Запасы дров на складах станций следующие:

Игра	650 м ³ ,
Меньил	680 »,
Андрейшур	850 »,
Люк	800 »,
Зилай	2000 »,
Всего:	4980 м ³ .

В работе лесопунктов обращают внимание следующие недостатки: на складах нет погрузочных площадок, места погрузки не освещены, нет трапов, погрузка производится по шестам (покатым), отсутствует увязка для вагонов, все это создает излишнюю задержку п[од] погрузкой.

Общие выводы

Из всего вышеизложенного видно, что:

1) на участке НКПС стр[оительст]ва № 38 поезда транспортного управления задерживаются вне всяких норм, большей частью, работниками станции

и диспетчерами, никакого значения пропуску поездов не придается, не учитывается важность своевременной доставки топлива для заводов НКВ;

2) руководители л[есо]пунктов не ведут борьбы за быстрейшую отгрузку дров и полную загрузку вагонов, т. е. не требуют от нач[альни]ков станций соблюдения соответствующих порядков во время погрузки и своевременного извещения о подходе поездов, сдают вагоны к отправке слабо увязанными;

3) бракеры Главснабсбыта большей частью состоят из людей технически недостаточно подготовленных к выполнению своих обязанностей.

В целях обеспечения своевременной доставки топлива для заводов НКВ необходимо поставить вопрос перед соответствующими организациями о принятии мер по организации отгрузки и пропуска поездов.

Диспетчер-анализатор управления № 83
завода № 71* Попов

Представитель Наркомлеса* Бродников

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3838, л. 62—63.

№ 84

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 25 СНК УАССР И БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) О ПРИЕМЕ ВО ВРЕМЕННУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПОСТРОЕННОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО

10 января 1944 г.

Заслушав доклад председателя комиссии НКПС по приему во временную эксплуатацию железной дороги Ижевск—Балезино т. Васильева, Совет Народных Комиссаров УАССР и бюро обкома ВКП(б)

постановляют:

1. Принять к сведению сообщение председателя комиссии т. Васильева о том, что построенная железнодорожная линия Ижевск—Балезино принята комиссией НКПС с оценкой на «хорошо».

2. Согласиться с решением комиссии о том, что впредь до окончания строительства вторых путей на перегонах Заводская—Люкшудья завод № 71 должен передать управлению Казанской ж. д. командование движением на действующих заводских путях этих перегонов.

3. Предложить начальнику строительства № 31/38 т. Воробьеву и начальнику работ строительства № 38 т. Овчинникову закончить строительство вторых путей на перегоне Заводская—Воложка к 15 февраля 1944 г. и на перегоне Воложка—Люкшудья к 1 апреля 1944 г.

Для форсирования работ по строительству и помощи строителям в производстве земляных работ предложить секретарям райкомов партии: Якшур-Болыинского — т. Емшанову, Воткинського — т. Гудимову, Киясовского — т. Владыкину, Бемыжского — т. Черепанову, Малолургинского — т. Окишеву и Граховского — т. Сысоеву — к 1 февраля закончить выполнение задания, данного им по строительству № 38, с учетом этого срока вывести на строительство необходимое количество колхозников и лошадей.

4. Предложить секретарям райкомов партии и председателям райисполкомов целиком закончить к 20 января мобилизацию колхозников в постоянные

* Подпись отсутствует.

кадры строительства в соответствии с постановлением СНК СССР от 12 ноября 1943 г.

5. В связи с организацией в г. Ижевске 8-го отделения движения, отделения паровозного хозяйства, дистанции пути и отделения связи, предложить председателю исполкома горсовета т. Жукову в 5-дневный срок — к 15 января 1944 г. — освободить и предоставить в распоряжение вновь организуемых отделений 2 дома, занимаемых экспедицией Харттранспроекта и Сельхозснабом.

6. Учитывая, что Л. М. Каганович дал задание о начале строительства в г. Ижевске капитального здания вокзала в 1944 г., с окончанием строительства его в 1945 г., предложить:

а) начальнику строительства № 31/38 т. Воробьеву и начальнику работ строительства № 38 т. Овчинникову немедленно приступить к подготовительным работам по постройке вокзала, в частности к заготовке и завозу материалов, с расчетом полного разворота строительства с 1 мая 1944 г.;

б) поручить Госплану УАССР (т. Вельдре) немедленно решить вопрос об отпуске строительству № 38 за счет местных ресурсов: кирпича — 1 млн шт., извести — 400 т, леса — 2000 м³, стекла — 3000 м²;

в) просить начальника Казанской ж. д. т. Сорокина обеспечить строительство № 38 вагонами для вывозки камня из Кукморского карьера для строительства вокзала, с расчетом вывозки 250 вагонов к 15 марта и для работ, связанных с пропуском весенних вод, — 300 вагонов к 15 февраля 1944 г.

7. В целях четкого выполнения приказа НКПС № 927ц от 23 декабря 1943 г. о сдаче железнодорожной линии № 38 в постоянную эксплуатацию просить наркома путей сообщения Кагановича Л. М. решить вопросы:

а) о выделении к 20 января 1944 г. рельсов со скреплениями для главного пути — 20 км, станционных — 5 км, стрелочных переводов — 36 комплектов;

б) о выделении зернофуража (овса) для работающих на строительстве колхозных лошадей: в 1 кв. 1944 г. — 100 т, во 2 кв. — 150 т и сена — в 1 кв. — 300 т;

в) об отпуске в 1 кв. 1944 г. горючего для механизмов: бензина 50 т и дизельного топлива 40 т;

г) об отпуске в 1 кв. 1944 г. 250 т цемента для строительства вокзала в г. Ижевске;

д) запретить ЦУ Желдорстроя НКПС отрывать со строительства № 38 кадровых рабочих для переброски на другие стройки впредь до сдачи линии № 38 в постоянную эксплуатацию;

е) о дополнительном включении в список минимальных работ, составленный комиссией, работ по строительству 34 путевых домов, 10 4-квартирных домов и теппровода ст. Ижевск, предусмотренных общим планом строительства линии № 38.

8. Для окончания земляных работ по Кекоранскому обходу в размере 150 м³, предпринять вопрос о подъеме в июне на 20 дней 3000 колхозников и 1000 лошадей, поручить зам. секретаря обкома партии по транспорту т. Олышанскому в мае представить бюро обкома соображения и практические мероприятия по этому последнему массовому подъему на строительство № 38.

9. Просить Кагановича Л. М. решить вопрос об организации ежедневного пассажирского движения на вновь построенной линии железной дороги — пассажирского поезда от ст. Ижевск до ст. Яр.

Председатель Совнаркома Удмуртской АССР А. Тронин

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) А. Каравеев

ЦГА УР, ф. 551, оп. 1, д. 518, л. 81—81об.

Ижевскъ.
Заводская плотина.



Вид на заводскую плотину сверху от здания гауптвахты.
Ижевский завод. 1910 г.

Схема направления Московско-Сибирской железнодорожной магистрали. 1911 г.
(Составлена инженером Е. А. Зостем, см.: документ № 1.)





Схема линий Московско-Казанской и Пермской железных дорог. 1916 г. (Приложение к документу № 5)



Титульный лист фотоальбома о строительстве железнодорожной линии Балезино—Ижевск в 1942—1944 гг.

Проектно-изыскательские работы. [Зима 1941/42 г.]





Палатка первых строителей. [Начало 1940-х гг.]
(Фото из Национального музея УР)



Юный строитель дороги



На строительстве дороги. (Фото из Национального музея УР)

Участок работ Базинского района. Насыпь на 87-м км. [1943 г.]





Разработка выемки на 87-м км колхозниками Юкаменского района. 1943 г.

Колхозники Ярского района, разрабатывавшие выемку у ст. Пастухово





Бригадиры и звеньевые из Шарканского района

Начальник 1-го участка строительства № 38 Щербина вручает
переходящее Красное знамя Управления строительства № 31/38
Кезскому району





Ферма в подсобном хозяйстве строительства № 38
в д. Деменлуд

Ремонт пути





Погрузка балласта в Зилайском карьере

Укладка последних звеньев пути перед смычкой южного
и северного участков. 27 января 1943 г.





Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинов забивает последний костыль перед открытием сквозного движения по железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 27 января 1943 г.



Председатель Совнаркома УАССР А. В. Тронин открывает сквозной путь.
27 января 1943 г.

Участники митинга на месте смычки рельсовых путей с севера и юга.
27 января 1943 г. (Фото из Национального музея УР)





Удостоверение о вручении нагрудного знака «Почетный железнодорожник» секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) Г. П. Ольшанскому за проявленную инициативу в выполнении государственного плана. 28 мая 1943 г.

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Выполняя Ваши указания о строительстве рокадной железной дороги Балезино-Астрахань, колхозники Удмуртии своими силами строили важнейший участок этой дороги Ижевск-Балезино.

Сегодня с радостью сообщаем Вам, дорогой наш отец, об окончании строительных работ. Дорога Ижевск-Балезино, протяжением в 146 километров, готова к сдаче во временную эксплуатацию. Пермская и Казанская дороги соединены. Скоро тяжеловесные поезда, груженные смертоносным оружием, изготовленным на уральских заводах, устремятся на запад, туда, где наша родная Красная Армия громит ненавистного врага, очищая священную советскую землю от немецко-фашистских захватчиков.

Ни днем, ни ночью не прекращалась работа. В 54-градусные морозы, в пургу и метели, под проливным осенним дождем десятки тысяч колхозников и колхозниц трудились на трассе, забывая о сне и отдыхе. У каждого из нас было одно желание — работать так, как подобает гвардейцам тыла, быстрее построить дорогу, которая так необходима родине.

Вот итог нашей работы. Мы произвели свыше трех миллионов кубометров земляных работ, прорубили трассу протяжением 80 километров, заготовили и подвезли 10 тыс. кубометров лесоматериала, забили свыше четырех тысяч свай, построили 116 мостов, на всем протяжении дороги готова связь.

Вновь построенная железная дорога имеет огромное народнохозяйственное и культурное значение и для нашей республики. Она связала отдаленные северные районы Удмуртской АССР с центром республики — индустриальным городом Ижевском.

Дорогой товарищ Сталин! Колхозники Удмуртии готовы к выполнению новых Ваших заданий по укреплению боевой мощи Советского Союза.

Примите наш горячий колхозный привет. Желаем Вам здоровья и долгих лет жизни.

Строители железной дороги Ижевск — Балезино
колхозники Удмуртской АССР.

Следует 1500 подписей

6/X-1943.

Рапорт строителей железной дороги Ижевск—Балезино И. В. Сталину
о готовности дороги к сдаче во временную эксплуатацию.
6 октября 1943 г.

ГРЯФНК

ЗЕМЛЯНЫХ
РАБОТ

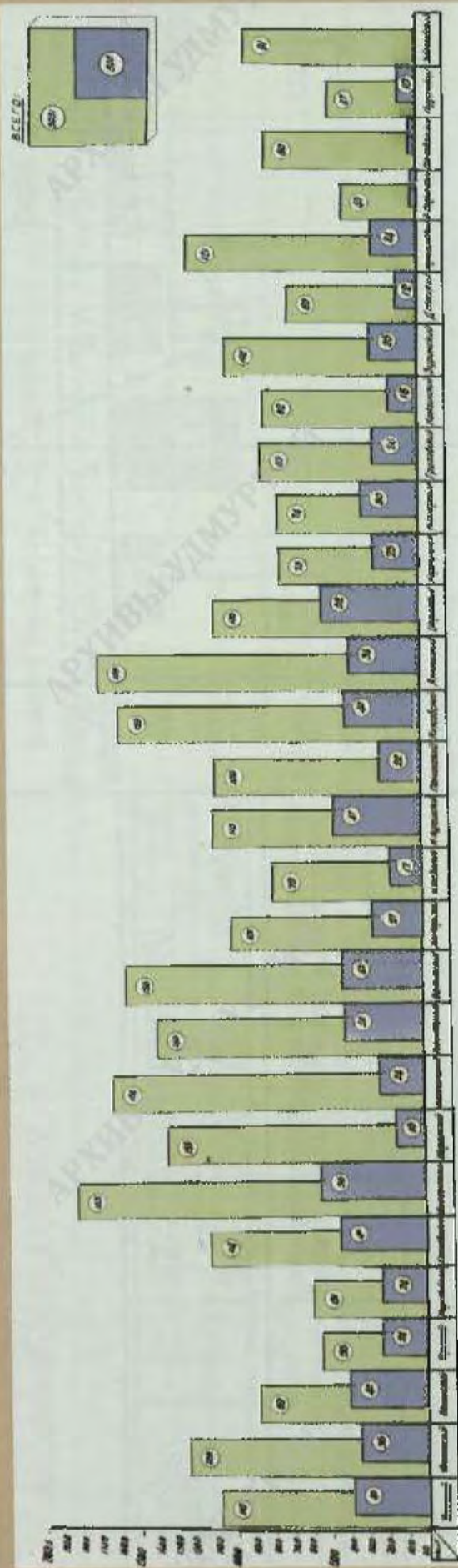
■ ■ ■ ■ ■ ВЫПОЛНЕННЫХ ■ ■ ■ ■ ■

МАССОВЫМИ ВЫХОДАМИ

КОЛХОЗНИКОВ
УДМУРТСКОЙ АССР



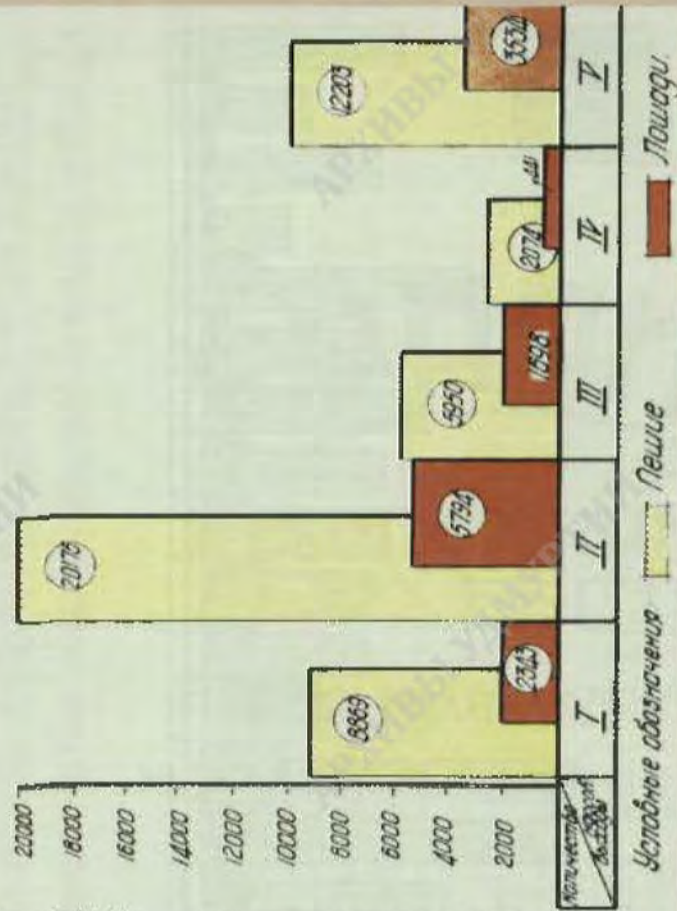
с 1/1-1940 г. по 1/х-1943 г.



Выполнение земляных работ районами Удмуртской АССР на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино с января 1942 г. по сентябрь 1943 г.

Участие в массовых выходах
колхозников Удмуртской АССР

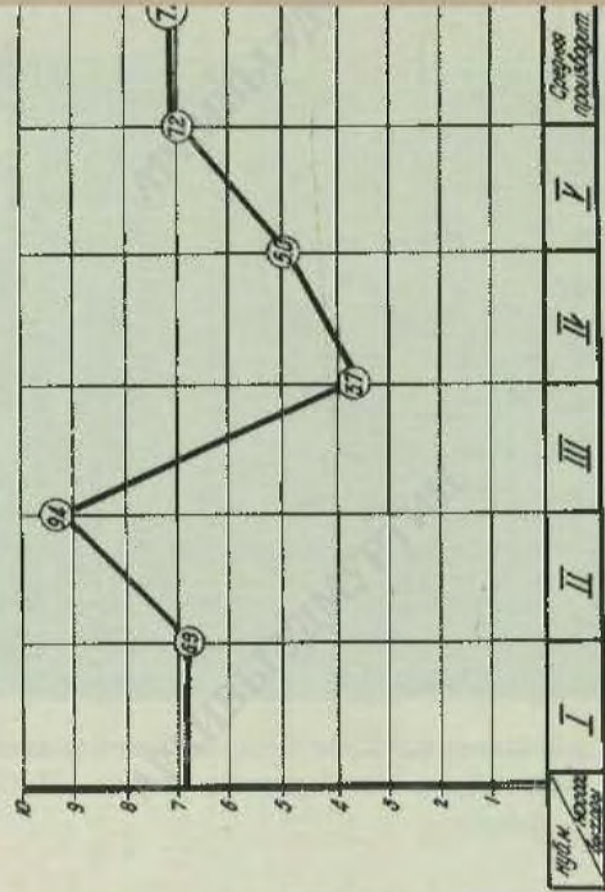
Наименование	Массовые выходы			
	I Январь 1942	II Май 1942	III Сентябрь 1942	IV Февраль 1943
Пеших	8869	20175	5950	2074
Лошадей	2343	5794	1698	441
				12203
				3534



Участие в массовых выходах колхозников Удмуртской АССР
на строительство железной дороги Ижевск—Балезино
с января 1942 г. по сентябрь 1943 г.

Производительность труда
на земляных работах в массовых быстагах
колхозников Удмуртской АССР

Наименование	Изм.	Массовые быстаги					Средняя за все быстаги
		I	II	III	IV	V	
На каждую поверхность	кубы	69	94	37	50	72	72



Производительность труда колхозников Удмуртской АССР
на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино
с января 1942 г. по сентябрь 1943 г.



Место северного примыкания железной дороги Ижевск—Балезино к Пермской железной дороге на перегоне Чепца—Пибаньшур, слева — путь новой линии

Место южного примыкания железной дороги Ижевск—Балезино к Казанской железной дороге на подходе к г. Ижевску, слева — путь новой линии





Деревянный мост на 35-м км северного подхода к ст. Меньил



Каменная труба на 88-м км



Строящееся здание пассажирского вокзала на ст. Игра

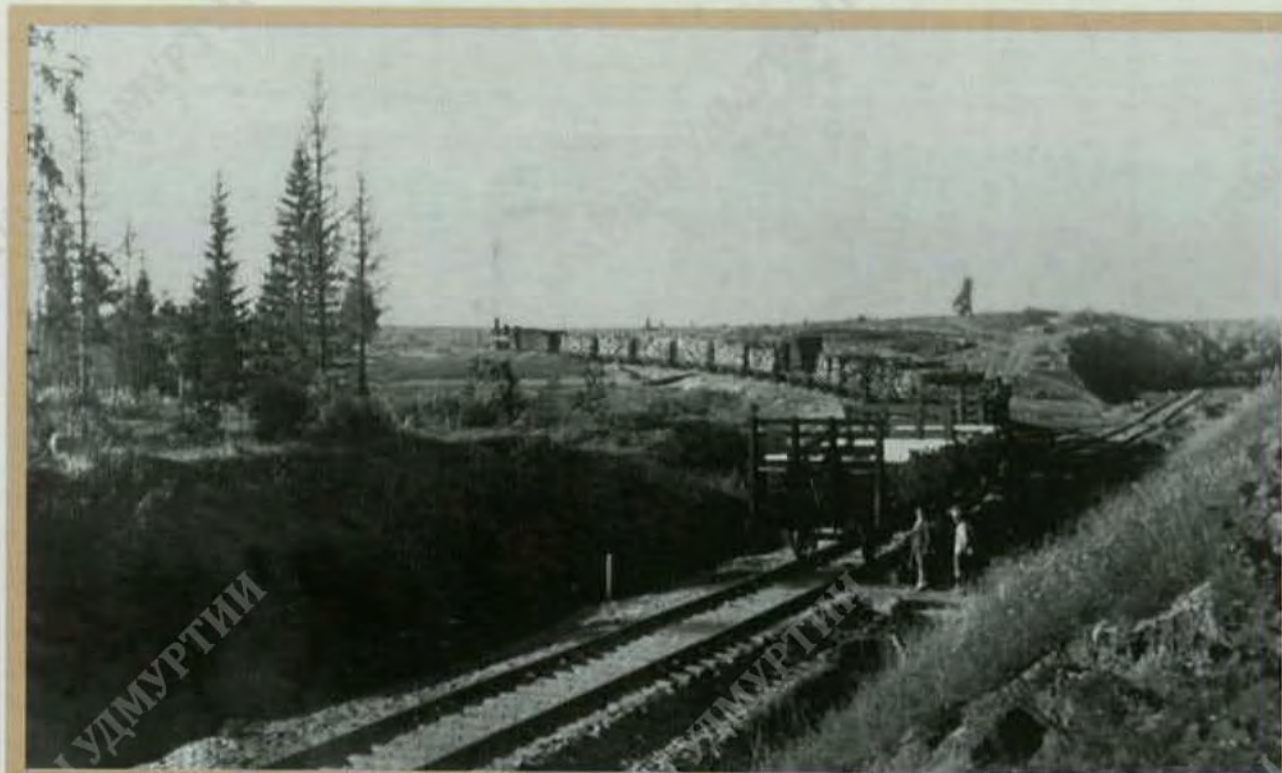
Пункт временного водоснабжения на 9-м км





Пассажирский поезд на ст. Игра

Грузовой поезд с дровами для Ижевских заводов на 87-м км,
справа — выемка незаконченного южного участка
 основного Кекоранского хода





Уполномоченные райкомов ВКП(б) Удмуртской АССР
на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. 1944 г.

Заканчиваются работы на шарканской выемке Кекоранского хода. 1944 г.





Пересечение железнодорожной линии Ижевск—Балезино
с путями Ижевского металлургического завода (№ 71) на 126-м км

Рытье котлованов под фундаменты Ижевского вокзала. 1944 г.





Руководители стройки: зам. секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанский (2-й слева), начальник Управления строительства № 31/38 В. Ф. Воробьев (3-й слева), г. Ижевск. 1945 г. (Фото из Национального музея УР)



Члены правительственной комиссии
осматривают железнодорожное полотно на ст. Лкжшудья.
[Конец января — начало февраля 1945 г.]

Поезд правительственной комиссии.
[Конец января — начало февраля 1945 г.]



СЕКРЕТНО

СССР

Народный Комиссариат Путей Сообщения

А К Т

**ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ПРИЕМКЕ
В ПОСТОЯННУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНО-
ДОРОЖНОЙ ЛИНИИ**

Балезино—Ижевск

Гор. ИЖЕВСК

1945 г.

С 1 марта 1945 г. дорога принята
в постоянную эксплуатацию

XVIII. Выводы.

1. Общий объем работ, выполненных за период строительства линии в сметных ценах, выражается в сумме 55761 тыс. руб., что составляет 88,8% от утвержденной полной сметной стоимости в сумме 62828 тыс. руб.

2. В соответствии с выполненным объемом работ на момент приемки, линия имеет необходимые устройства, обеспечивающие сквозное движение с пропускной способностью 12 пар поездов.

3. Строительство линии Бalezino—Ижевск велось в трудных условиях Великой Отечественной войны.

Выполненный большой объем работ по строительству линии в условиях военного времени является результатом самоотверженной, инициативной работы коллектива строителей и большой помощи, оказанной строителям Удмуртским обкомом ВКП(б) и Совнаркомом Удмуртской АССР.

В сооружении линии принимали участие колхозники 29 районов Удмуртской АССР, которые выполнили более 3 миллионов кубометров земляных работ, произвели вырубку трассы на протяжении 95 километров и обеспечили внутритранспортные перевозки материалов.

При непосредственном участии обкома ВКП(б), строителями в период строительства проводилась мобилизация внутренних ресурсов, которая дала возможность обеспечить работы недостающими материалами. На местных заводах было изготовлено сортового металла и поковок 308 тонн, костылей—286 тонн, изготовлено и вывезено к местам работ 26 тысяч кубометров лесоматериала.

4. Строительство линии Бalezino—Ижевск начато в январе 1942 г. Рабочее движение на новостройке было открыто в марте 1943 года. В течение 1943-44 г. г. по линии перевезено различных грузов 1600 тыс. тонн, главными из которых являлись спецдревесина для авиазаводов, рудостойка для Донбасса и топливо для оборонных заводов.

5. Качество выполненных работ оценивается в целом на ХОРОШО.

6. На основании произведенного натурного осмотра линии и учета выполненных работ, определения соответствия их техническому проекту, Правительственная комиссия находит линию Бalezino—Ижевск подготовленной для эксплуатации и считает возможным принять ее в постоянную эксплуатацию с 1-го марта 1945 года, с выполнением к этому сроку отдельных недоделок, отмеченных в соответствующих разделах настоящего акта и ведомости недоделок.

7. Оставшиеся недоделки и необходимые работы на линии Бalezino—Ижевск, перечисленные в ведомости недоделок и перечне работ по отдельным объектам и элементам в установленные комиссией сроки в 1945 году, возложить на управление строительства № 31/38.

8. Для выполнения работ по основным недоделкам и дополнительным сооружениям считать необходимым выделение строительству ассигнований на 1945 год в размере 23,0 милл. рублей.



Дмитрий Васильевич Бубнов —
прораб 3-го участка строительства № 38. 1946 г.

Роман Ануфриевич Лосев —
зам. начальника 3-го участка
строительства № 38. 1940-е гг.
(Фото из Национального
музея УР)



Строительство нового вокзала в г. Ижевске. [Вторая половина 1940-х гг.]





Памятник строителям железной дороги Ижевск—Балезино
в с. Кекоран. 2003 г.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА НАЧАЛЬНИКА ДИСТАНЦИИ ПУТИ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38
 НКПС ШАРБАТОВА СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
 Г. П. ОЛЫШАНСКОМУ И НАЧАЛЬНИКУ РАБОТ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38
 НКПС А. Н. ОВЧИННИКОВУ О БОРЬБЕ СО СНЕЖНЫМИ ЗАНОСАМИ

Январь 1944 г.

Несмотря на удовлетворительную работу дистанции пути строительства № 38 НКПС по подготовке средств снегоборьбы в зиму [19]43—[19]44 гг. и своевременное ограждение заносимых мест шитовой линией и постоянными снегозаборами следует отметить существенный недостаток в части самой организации работ по привлечению рабгужсилы на борьбу со снежными заносами.

Большой снегопад (снежный покров достигает 60—65 см) и прошедшие метели не встретили агентов пути врасплох и по вине дистанции пути не было ни одного случая задержки движения поездов. Борьба со снежными заносами требовала большого перенапряжения сил путейцев, ибо в основном очистка станционных путей и перегонов от снега производилась силами ремонтных рабочих, т. к. выход колхозников на снегоборьбу организован крайне неудовлетворительно.

Такое положение послужило причиной ухудшения состояния пути, ибо с момента начала снегопада и по настоящее время никакие работы, за исключением ликвидации пучинистых мест*, по текущему содержанию пути не производились.

Дистанция пути до сего времени не смогла еще добиться 100-процентного вовлечения на работу по снегоборьбе колхозов, прикрепленных к дистанции пути. Колхозы не выделяют рабочую и гужсилу на снегоборьбу. Некоторые из председателей колхозов категорически отказываются выделять рабочую силу для снегоборьбы. А в тех колхозах, где выделяется рабочая сила, вывод колхозников происходит стихийно, неорганизованно. Не выделяются от колхоза ответственные бригадиры, которые могли бы организовать труд, дающий высокую производительность.

В этом безусловно повинны и партийные, советские и общественные организации районов. С их стороны не уделяется должного внимания делу снегоборьбы на железнодорожном транспорте и бесперебойному движению поездов.

В соответствии с постановлением Совнаркома УАССР и бюро обкома ВКП(б) от 4 августа [19]43 г. Игринский, Я[кшур]-Бодьинский и Зуринский районы должны выделять для нужд снегоборьбы 1300 чел.

Фактический выход по колхозам показывает следующая таблица:

* Имеются в виду участки, на которых произошло частичное поднятие железнодорожного полотна вследствие деформации влажного грунта под воздействием низких температур.

**Список прикрепленных колхозов к дистанции пути строительства № 38
по обеспечению рабсилой во время снежных заносов в зиму 1943/44 гг.**

Наименование районов	Наименование сельских Советов	Наименование колхозов	К какой станции, или разъезду прикреплены	Должно быть рабсилы по плану		% выхода	
				пе-ших	кон-ных	пе-ших	кон-ных
Ижевский	Селычевский	«16-й парт-съезд»	Ижевск Казанский	20	6	—	—
		им. Ленина		3	2	0	0
		«Диктатура»		5	2	0	0
		им. Косарева*		20	6	30	—
Якшур-Бодьинский	Малоитчинский	«16 [лет] Ок-тября»	Чур	20	6	—	—
		«Зеленый бор»		8	1	0,05	—
		«Пушкино»		8	1	0,05	—
		«Мал[ый] Ключ»		5	—	0	0
	Якшур-Бодьинский	«Стахановец»	Узгинка	8	—	—	—
		«Б[ольшой] Ключ»		4	—	—	—
		«Якшур»		8	—	0	—
		«Совет»		3	—	0	—
		«Виль Улон»		6	1	100	100
		«Выжойл»		4	—	0	0
»	Ишемский	«Виль Сюрес»	Пастухово	6	1	0	0
		«Уд[мурт] Коммуна»		4	—	0	0
		«Шурсы»		1	—	0	0
	Кекоранский	«Марс»	Узгинка	3	—	65	—
		«Ишем»		8	—	50	—
		«Соловьи»		3	—	0	0
		«Альман»		9	—	40	—
	Богородский	«Луна»	Лоза	5	—	60	—
		«Квашур»		3	—	—	—
Игринский	Русско-Лозинский	«Активист»	Зилай	4	1	50	—
		«Азино»		4	1	—	—
	Чубоевский	«Путь социализма»	Андрейшур	8	1	0	0
		«Труд»		11	1	0	0
	»	«Нарезка»	Зилай	14	—	—	—
		«Крестьянка»		7	—	—	—
		«Верхний Чур»		15	1	—	—
		«Красная Заря»		15	1	0	0
Зуриинский	»	«Русская Лоза»	Андрейшур	45	2	50	12
		«Колюшево»		40	2	0	0
	»	«Чубой»	Андрейшур	8	—	10	0
		«Жон-Чубой»		9	—	0	0
	»	«Сенькачум»	Зилай	6	—	0	0
		«Андрейшур»		16	1	15	0
	»	«Карканшур»	Зилай	8	—	2	0
		«Такашур»		15	—	0	0
		«Б.-Пулыб»		36	1	15	0
		«Б.-Пулыб»		36	1	15	0

* «Им. Косарева» зачеркнуто.

Наименование районов	Наименование сельских Советов	Наименование колхозов	К какой станции, или разъезду прикреплены	Должно быть рабсилы по плану		% выхода	
				пеших	конных	пеших	конных
»	Карачумский	«Зилай»	Люк	26	1	10	0
		«Беляны»		26	1	15	0
		«Карачум»		40	2	1	0
		«Лоза-Люк»		20	—	2	0
		«Люк»		12	—	0	0
Игринский	Игринский	«Игра»	Игра	15	—	0	0
		«Годекшур»		45		45	—
		«Унтем»		30		26	—
		«Лоза»		10		30	—
»	»	«Меньил»	Меньил	10	2	100	100

Как видно из приведенной таблицы по таким колхозам, как им. Ленина, «Диктатура» Ижевского р[айо]на, «Малый Ключ», «Выжойл», «Виль Сюрес», «Удм[урт] коммуна», «Шурсы», «Соловьи», «Путь социализма», «Труд», «Красная Заря» Якшур-Бодьинского р[айо]на, «Колышево» и «Игра» Игринского р[айо]на, «Жон-Чубой», «Селькачум», «Такашур» и «Люк» Зуринского р[айо]на, процент вывода рабсилы на снегоборьбу составляет нуль.

Эти колхозы совершенно не принимают никакого участия в работе по снегоборьбе, а такие колхозы, как «Соловей» Я[кшур]-Бодьинского р[айо]на и «Люк» Зуринского района, отказались категорически от работы.

Это положение требует скорейшего выправления. В противном случае с наступлением сильных снегопадов и метелей дистанция пути окажется бессильной в борьбе со стихией.

Слабым местом в организации работ по снегоборьбе [является] отсутствие пунктов котлового питания колхозников на большинстве станций и разъездов, где нет столовых и ларьков системы стройорса. На таких станциях, как Андрейшур, Люк, Кушья, Лоза, Угловая, Пастухово, колхозники, выходящие на снегоборьбу, довольствием не обеспечиваются.

Вопрос питания колхозников требует конкретного и быстреешего разрешения. Следует заложить неснижаемый, хотя бы декадный, фонд снегоборьбы сухим пайком (в каждом околотке под ответственностью дорожного мастера).

В январе и в начале февраля ожидаются сильные снегопады и большие метели, поэтому для предотвращения задержек в движении поездов необходимо со всей серьезностью заострить вопрос перед секретарями РК, председателями райисполкомов о порядке организованного выхода колхозников на снегоборьбу. Райкомам и райисполкомам необходимо созвать специальное совещание председателей с[ельских] Советов и колхозов и потребовать от последних выполнения плана мобилизации рабгужсилы на снегоборьбу и безукоризненного выполнения всех требований агентов пути, связанных со снегоборьбой.

Начальник дистанции пути
строительства № 38 НКПС Шарбатов

**ПИСЬМО НАЧАЛЬНИКА СТРОИТЕЛЬСТВА № 31/38 НКПС В. Ф. ВОРОБЬЕВА
СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) А. П. ЧЕКИНОВУ
О НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОМ ХОДЕ МОБИЛИЗАЦИИ КОЛХОЗНИКОВ
НА СТРОИТЕЛЬСТВО № 38**

*Не ранее 1 марта 1944 г.**

Мобилизация колхозников, согласно постановлению Совнаркома УАССР и обкома ВКП(б), на стр[оительств]во № 38** идет крайне неудовлетворительно. В соответствии с этими решениями должно быть мобилизовано по первому постановлению 643 чел., и согласно второму — 500 чел., всего — 1134 чел. На 1 марта с. г. фактически имеется 131 чел. Несмотря на непрерывное нахождение наших уполномоченных в районах, сельсоветах выход людей не увеличивается.

На строительстве № 38 земляных работ по водоотводным и нагорным канавам, бермам и регуляционным сооружениям осталось выполнить 105 тыс. м³, не считая объема земляных работ по Кскоранскому ходу и вторым путям (где осталось 252 тыс. м³), из них наиболее важные в опасных местах для пропуска весенних вод следует выполнить 18 тыс. м³.

При наличии 131 чел. указанные работы находятся под явной угрозой срыва, тем самым отсыпанное земляное полотно будет размывто весенними водами.

Прошу для подготовки железнодорожной линии № 38 к проходу весенних вод дать указание о выделении 400—500 чел.

Начальник строительства № 31/38 НКПС *Воробьев*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3939, л. 26.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 612 СНК УАССР И БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
О ЗАВЕРШЕНИИ ЗЕМЛЯНЫХ РАБОТ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

13 мая 1944 г.

Во исполнение решений ГОКО от 25 ноября 1941 г. и 22 сентября 1942 г. о строительстве железнодорожной линии Ижевск—Балезино Совнарком УАССР и бюро обкома ВКП(б) постановляют:

1. Мобилизовать на строительство № 38 на период с 1 июня по 1 июля 1944 г. 2935 конных и 5850 пеших колхозников из 22 районов республики и утвердить задание в 297 тыс. м³ земляных работ и 102 500 м² укрепительных работ, согласно приложению.

2. Обязать первых секретарей райкомов ВКП(б) и председателей райисполкомов под их личную ответственность обеспечить к 1 июня организованный выход на закрепленные участки работы полного количества пеших и конных рабочих со своим инструментом (лопаты, топоры).

Предложить райкомам ВКП(б) для организации партийно-политической работы и обеспечения выполнения задания в установленный срок командиро-

* Датируется по содержанию документа.

** См. документ № 84.

вать на строительство № 38 ответственных работников райкома и райисполкома и 3—5 чел. партийно-советского и комсомольского актива.

3. Предложить секретарям райкомов партии и председателям исполкомов райсоветов Красногорского, Ярского, Кулигинского и Бalezинского районов установленные планом задания выполнить в течение 12 дней к 12 июня 1944 г.

4. Предложить начальнику участка т. Пылову:

а) обеспечить организованный прием рабочей силы, правильную ее расстановку и необходимое техническое руководство работами, мобилизовать на период массового выхода весь технический аппарат участка на линию;

б) заранее подвести к месту производства работ фураж, продовольствие и смазочное для телег;

в) закончить к 15 июня все необходимые земляные работы по новому вокзалу и трамвайному путепроводу.

5. Предложить наркому здравоохранения, наркому земледелия организовать на июнь медицинские и ветеринарные пункты в с. Кекоран, ст. Люкшудья и в г. Ижевске. Поручить Наркомзему и Наркомздраву дать указания районам о выезде на строительство вместе с колхозниками медицинских и ветеринарных работников.

6. Поставить перед наркомом путей сообщения т. Кагановичем вопрос о выдаче наряда строительству № 38 на 150 т овса на фураж для работающих лошадей и 150 т зерна для колхозников.

Председатель СНК УАССР А. Тронин
Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) А. Чекинов

Приложение 1

**План
работы Завьяловского района на строительстве № 38
с 1 июня по 1 июля 1944 г.**

Районы	Задание		Задание по рабсиле		Срок ... * работ	Место работы
	земли м ²	одерновка	конных	пеших		
Завьяловский**	10000	8000	90	180	24	Подх[од] к ...* путепр[оводу] справа и котло- ван для фунда- мента] вокзала

ЦГА УР, ф. 1272, оп. 1, д. 10, л. 25—25об.

* Здесь и далее текст не разобран.

** Сведения о планах работ по другим районам не обнаружены.

**ПИСЬМО СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) А. П. ЧЕКИНОВА
ЗАМЕСТИТЕЛЮ НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР
И. Д. ГОЦИРИДЗЕ О ПРОЕКТЕ И СРОКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОКЗАЛА
НА СТАНЦИИ ИЖЕВСК⁷⁰**

19 июня 1944 г.

Ознакомившись с проектом вокзала на ст. Ижевск и заключением бюро экспертизы ЦОН НКПС по этому проекту, областной комитет партии просит Вас, Илья Давыдович, вопреки заключению ЦОН утвердить проект с архитектурным оформлением вокзала по основному варианту (полуциркульными окнами и фонарем над вестибюлем) как более соответствующий условиям нашей республики и г. Ижевска.

Совершенно неправильно ЦОН решает вопрос об очередности строительства вокзала — посекционной сдачей здания в эксплуатацию, т. к. это практически трудно осуществимо; более правильно решить вопрос так: в этом году строится коробка, все здание подводится под крышу, устанавливается отопительная система, в будущем 1945 г. проводятся все остальные отделочные работы с тем, чтобы сдать все здание целиком в эксплуатацию к 6 ноября 1945 г. — 25-й годовщине Удмуртии.

Областной комитет партии просит Вас, Илья Давыдович, именно так и решить вопрос очередности строительства, тем более, что почти все местные строительные материалы находятся уже на строительной площадке, вплоть до 20 т железа для крыши.

Наряду с этим просим Вас обязать Союзтранспроект т. Леднева своевременно обеспечить рабочими чертежами строительство вокзала.

По поставленным перед нами вопросам Вашим письмом от 25 мая⁷¹ сообщаем:

В настоящее время на строительстве № 38 уже работает 3 тыс. пеших и 1300 конных колхозников, всего нами поднимается 5500 пеших и 2900 конных. Для заготовки стройматериалов лесоучастку строительства № 38 выделено 200 пеших и 100 конных колхозников.

Заготовка поковок для мостов, проволоки для связи и костылей на Ижевских заводах продолжается.

О принятом Вами решении по проекту вокзала просим нас сообщить⁷².

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) А. Чекинов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3939, л. 79—79об.

**ТЕЛЕГРАММА УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) НАЧАЛЬНИКУ
СТРОИТЕЛЬСТВА № 31/38 В. Ф. ВОРОБЬЕВУ О ДЕЗЕРТИРСТВЕ
СО СТРОЙКИ КОЛХОЗНИКОВ ПОНИНСКОГО РАЙОНА**

Не ранее 15 июля 1944 г.*

15 июля выбыл со стройки весь Понинский район, работавший у Жарикова, причины Вам известны, сообщите мне о принятых Вами мерах для наказания виновных⁷³.

Обкомпарт Олышанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3939, л. 90.

* Датируется по содержанию документа.

**ПИСЬМО ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
НАЧАЛЬНИКУ СТРОИТЕЛЬСТВА № 31/38 В. Ф. ВОРОБЬЕВУ О РЕЗУЛЬТАТАХ
ПРОВЕРКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОБЩЕЖИТИЙ**

16 сентября 1944 г.

В соответствии с приказом НКПС № 723 от 15 августа 1944 г. «О мерах по улучшению ремонта и обустройства общежитий для железнодорожников» транспортный отдел Удмуртского обкома партии 4 сентября проверил ряд общежитий на территории 4-го строительного участка линии Ижевск—Балезино. Проверкой установлено, что ряд общежитий по ст. Игра, Чур и другим к зиме не готовы и ремонт их не проводится.

По ст. Игра, из проверенных нами пяти общежитий⁷⁴, 4 общежития (3 паровозной службы, 1 прорабского участка) к зиме не готовы, в частности: не застеклены и не промазаны рамы, не отремонтированы печи, не закончена конопатка стен и ряд других недостатков, требующих устранения.

Кроме того, на ст. Игра проживают до 15 семей в землянках, которые согласно приказу НКПС 723/Ц* должны быть переселены в более подходящие для жилья помещения. Обращаем Ваше внимание также и на то, что в общежитиях совершенно нет бытового инвентаря, помещения общежитий находятся в крайне неудовлетворительном санитарном состоянии. Необходимые строительные материалы для ремонта общежитий до сих пор не завезены на ст. Игра.

Транспортный отдел Удмуртского обкома партии требует от Вас принятия решительных мер по ускорению ремонта и подготовки общежитий к зиме с тем, чтобы закончить эти работы не позднее 15 октября [этого года].

О принятых мерах сообщите.

Зам. заведующего транспортным отделом
Удмуртского обкома ВКП(б) *Барашенков*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3939, л. 118.

**ИЗ ИНФОРМАЦИИ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ЗАВЕДУЮЩЕМУ
ТРАНСПОРТНЫМ ОТДЕЛОМ ЦК ВКП(б) ГОЛУБЕВУ О ПРОВЕДЕНИИ РАБОТ
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО
И ЗДАНИЯ ИЖЕВСКОГО ВОКЗАЛА**

9 ноября 1944 г.

Секретно

Железнодорожное строительство в республике не прекращалось в течение всего лета и продолжается сейчас. Работы велись на строительстве вторых путей Киров—Пермь, железной дороги Ижевск—Балезино и на строительстве здания Ижевского вокзала. <...>**

В течение лета этого года много работ выполнено на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. Из 297 тыс. м³, оставшихся несделанными зем-

* Сведения о документе в фондах ЦГА УР и ЦДНИ УР не обнаружены.

** Опущена информация о строительстве вторых путей железной дороги Киров—Пермь.

ляных работ к началу 1944 г. (включая сюда станционные пути и водоотводные канавы), сделано 235 640 м³. Полностью закончены работы по отсыпке земляного полотна, укладке рельсового пути и балластировке (на первый слой и 40% на второй слой) на вторых путях Люкшудья—Ижевск (протяжением 15 км). Для развязки в разных уровнях с заводскими лесовозными железнодорожными путями на перегоне Люкшудья—Воложка построен деревянный путепровод. Движение по вторым путям Люкшудья—Ижевск открыто в конце октября месяца этого года.

На участке Кекоранского обхода из оставшихся к началу 1944 г. земляных работ 134 тыс. м³, сделано на 1 ноября 118 тыс. м³. Работы на Кекоране продолжаются и в ноябре будут полностью закончены. На этом участке остается сделать всего земляных работ 16 тыс. м³, из них первоочередных 8 тыс. м³. Таким образом, для того чтобы открыть в этом году нормальное движение по всей дороге Ижевск—Балезино и обеспечить пропуск по ней транзитных поездов НКПС, необходимо сделать 8 тыс. м³ земляных работ, уложить 0,5 км рельс и забалластировать 2,8 км железнодорожного пути. Весь этот объем работы предстоит сделать в районе Кекорана.

Наряду с земляными и путеукладочными работами велись также работы по строительству гражданских сооружений и, в частности, по строительству здания Ижевского вокзала. На 1 ноября фундамент и цокольная часть (первый этаж) здания вокзала закончены и сейчас ведутся подготовительные работы по переходу к кирпичной кладке второго этажа здания.

Установленный для стройучастка № 3 строительства № 31/38 план капитальных работ на 1944 г. в 5 млн руб. выполнен на 1 ноября [19]44 г. на 6 млн 162 тыс. руб.

За работу в сентябре строительный участок получил переходящее Красное знамя НКПС. План капитальных работ выполнен участком в сентябре на 110,6%: сдано работ на 498 тыс. руб., вместо 450 тыс. руб. по плану. В октябре план выполнен на 112%, вместо 500 тыс. руб. сделано работ на 560 тыс. руб.

Зам. секретаря Удмуртского обкома
ВКП(б) по транспорту Г. Ольшанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3930, л. 41—42.

№ 92

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 1456 СНК УАССР И БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) О ЗАГОТОВКЕ И ВЫВОЗКЕ ДРЕВЕСИНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ № 31/38

22 декабря 1944 г.

В целях оказания помощи железнодорожному транспорту, учитывая его крайне тяжелое положение с дровами для паровозов строительства НКПС № 31/38, а также отсутствие деловой древесины для проведения строительства гражданских сооружений, Совет Народных Комиссаров УАССР и бюро обкома ВКП(б) постановляют:

1. Обязать председателей исполкомов райсоветов и первых секретарей райкомов ВКП(б) Балезинского и Пудемского районов мобилизовать строительству № 31/38 для заготовки и вывозки древесины к прирельсовым складам по Балезинскому району 140 конных и Пудемскому району — 125 пеших колхозников.

2. Установить следующее задание заготовки и вывозки древесины в срок до 20 марта 1945 г.: по Бalezинскому району вывезти 36 200 м³ в Зилайском и Меньильском лесопунктах строительства № 31/38, по Пудемскому району заготовить 20 000 м³ в Меньильском лесопункте этого строительства.

3. Предложить начальнику строительства № 31/38 обеспечить снабжение мобилизуемых колхозников питанием, промтоварами и лошадей фуражом по нормам Наркомлеса. Завоз фуража и промтоваров произвести на пункты работ до 5 января 1945 г.

Председатель Совнаркома УАССР А. Тронин

Секретарь обкома ВКП(б) А. Чекинов

ЦГА УР, ф. 551, оп. 2, д. 534, л. 11.

№ 93

АКТ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ПРИЕМКЕ В ПОСТОЯННУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО*

9 февраля 1945 г.

Секретно

1. ОСНОВАНИЕ ПРИЕМКИ

Постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР за № 58 от 8 января 1945 г. и приказом народного комиссара путей сообщения за № 22/ц от 11 января 1945 г. для приемки железнодорожной линии Балезино—Ижевск в постоянную эксплуатацию создана правительственная комиссия в составе:

председателя Чекинова А. П. — секретаря Удмуртского обкома ВКП(б),
членов комиссии:

Куликовского В. М. — заместителя начальника Казанской ж. д.,

Силантьева Н. П. — начальника службы пути дорог центра Центрального управления пути НКПС,

Лозбинева Н. П. — начальника производственного отдела Центрального управления железнодорожного строительства НКПС,

Кунцевича П. П. — заместителя начальника паровозной службы Казанской ж. д.,

Воробьева В. Ф. — начальника строительного управления № 31/38 Центрального управления железнодорожного строительства НКПС,

Касьянова И. П. — старшего контролера Наркомгосконтроля СССР,

Сапегина Е. А. — управляющего конторой Промбанка Удмуртской АССР.

Комиссия проводила свою работу в следующем порядке:

1. Для рассмотрения и приемки исполнительной технической документации, натурного осмотра всех сооружений, определения недоделок и разработки первоочередных мероприятий по вводу линии в постоянную эксплуатацию было организовано 5 рабочих комиссий (из представителей управления Казанской ж. д. и строительства № 31/38), работавших под непосредственным

* Фрагменты акта правительственной комиссии опубликованы в 1-м и 2-м изданиях сборника документов «Удмуртия в Великой Отечественной войне. 1941—1945 гг.» — Ижевск, 1975 и 1995. Полная публикация — в книге Н. П. Крапиной «Дорога, ставшая судьбой» — Ижевск, 2003.

руководством правительственной комиссии. Результаты работы и выводы этих комиссий изложены в отдельных актах.

2. В своей работе комиссия руководствовалась следующими материалами:

а) техническим проектом на сооружение железнодорожной линии Балезино—Ижевск, утвержденным зам. народного комиссара путей сообщения т. Гоциридзе 14 апреля 1944 г. и приказом народного комиссара путей сообщения за № с-655/ц от 31 декабря 1941 г., основанным на постановлении Государственного Комитета Обороны от 25 ноября 1941 г. за № 964/с;

б) исполнительной технической документацией управления строительства, характеризующей произведенные работы по отдельным сооружениям;

в) актом комиссии НКПС по приемке железнодорожной линии Балезино—Ижевск во временную эксплуатацию от 12 января 1944 г.

3. Комиссия приступила к работе 19 января и закончила 9 февраля 1945 г.

4. В результате натурного осмотра линии, ознакомления с технической документацией и определения соответствия выполненных сооружений и объемов работ техническому проекту и эксплуатационным требованиям, правительственная комиссия установила следующее.

II. ОБЩИЕ ДАННЫЕ

1. Назначение железнодорожной линии

Построенная железнодорожная линия Балезино—Ижевск является головной частью Заволжской рокады по направлению от ст. Пибаньшур до Астрахани, связывая между собой северную и южную части Удмуртской АССР, дает возможность освоить новые лесные массивы, расширить топливную базу оборонной промышленности г. Ижевска и открывает широкие перспективы по развитию всех отраслей народного хозяйства республики. Соединяя Казанскую и Пермскую железнодорожные магистрали, новостройка создает дополнительную кратчайшую связь Северного Урала с районами Казанской ж. д., Поволжья и Юга, разгружает подходы к Свердловску и облегчает движение по трудному участку Свердловск—Сарапул. Таким образом, обеспечивая вывоз ценного сырья для оборонной промышленности республики, линия Балезино—Ижевск имеет одновременно важное транзитное значение.

2. Экономика района линии и ожидаемые размеры перевозок

А. СВЯЗЬ ЛИНИИ С ОБЩЕЙ СЕТЬЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Линия Балезино—Ижевск связывается с общей сетью железных дорог СССР: посредством примыканий к Пермской ж. д. на двухпутном перегоне Чепца—Пибаньшур (на 262 км), с Казанской ж. д. на ст. Ижевск — с однопутным участком Ижевск—Агрыз и в перспективе при продолжении ее на Юг — с Куйбышевской и Рязано-Уральской ж. д.

В пункте примыкания к Пермской ж. д. грузовые потоки разветвляются по двум направлениям: на Пермь — в сообщении с Северным Уралом и на Киров — в сообщении с севером европейской части Союза. Наиболее мощный поток грузов идет в сообщении с Северным Уралом.

В пункте примыкания к Казанской ж. д. (ст. Ижевск) незначительная часть грузопотоков ответвляется в направлении на Воткинск, а основная масса гру-

зов идет на ст. Агрыз, где распределяется по трем направлениям: на Казань, Свердловск и в перспективе на юг (на Куйбышевскую и Рязано-Уральскую ж. д.).

На ст. Люкшудья (121 км) к новостройке примыкает Увинская ж. д. ветвь нормальной колеи протяжением 140 км, которая от ст. Люкшудья (120 км) до г. Ижевска (138 км) проходит параллельно вновь построенной железнодорожной линии Балезино—Ижевск.

Б. ГРУЗОБОРОТ ЛИНИИ

Построенная железнодорожная линия Балезино—Ижевск создает кратчайшую связь северного Урала и Кировской области с районами, прилегающими к Казанской ж. д., Поволжья и Юга, а также открывает широкие перспективы по развитию народного хозяйства в центральной части Удмуртской АССР.

Географическое положение построенной линии полностью совпадает с потребностями хозяйства Удмуртской АССР в развитии транспортных связей.

Проходя по территории с неосвоенными лесными массивами, линия способствует расширению топливной базы промышленности г. Ижевска и обеспечивает вывоз древесины в безлесные районы Союза.

Главнейшими грузами, ожидаемыми к перевозке по построенной линии, являются: лес, дрова, каменный уголь, металл и продукция машиностроительных заводов.

Размеры перевозок определены по основным грузам в следующих объемах.

Каменный уголь

В северном секторе транзитного района расположен Кизеловский каменноугольный бассейн, промышленному развитию которого придается большое значение. Потребность в кизеловском угле по району тяготения линии, включая промышленность г. Ижевска, исчислена на 1945 г. в 189 тыс. т и на 1947 г. — в 275 тыс. т.

Транзитом по линии из Кизела уголь пойдет в г. Воткинск в 1945 г. в количестве 100 тыс. т и в 1947 г. — 120 тыс. т и в Татарскую АССР через Агрыз соответственно 700 и 905 тыс. т.

Общие перевозки каменного угля по построенной линии составляют в 1945 г. — 989 тыс. т, а в 1947 г. — 1300 тыс. т.

Нефть

Заволжская нефть на заводах северного Урала, по материалам межрайонного обмена, с 1947 г. перерабатываться на керосин и прочие нефтепродукты не будет, поэтому все нефтепродукты в район северного Урала и Пермской ж. д. пойдут из районов Кавказа, Гурьева и др. транзитом по построенной линии:

- а) в Молотовскую область в 1945 г. — 111,5 тыс. т, в 1947 г. — 122 тыс. т;
- б) в северные районы Свердловской области в 1945 г. — 50 тыс. т, в 1947 г. — 60 тыс. т;
- в) в районы Кировской области и Удмуртской АССР в 1945 г. — 52 тыс. т, в 1947 г. — 70 тыс. т.

Всего транзитом в 1945 г. — 213,5 тыс. т, в 1947 г. — 252 тыс. т и в районы тяготения построенной линии в 1945 г. — 23 тыс. т, в 1947 г. — 30 тыс. т.

Общий поток нефти исчислен на 1945 г. — 236,4 тыс. т, на 1947 г. — 282,2 тыс. т.

Металл

Перевозка металла по построенной линии будет иметь место в обоих направлениях. В район новостройки металл поступает на Ижевский металлургический завод, на машиностроительные заводы и для нужд железнодорожного транспорта.

Из районов Запада, Северо-Запада и Урала должно поступить металла в 1945 г. 425 тыс. т и в 1947 г. — 497 тыс. т. Из района новостройки металлогрузы вывозятся с Ижевского металлургического завода и машиностроительных заводов в объеме 257 тыс. т в 1945 г. и 315 тыс. т в 1947 г. Транзит металла пойдет, главным образом, в сообщении Северного Урала с районами Казанской ж. д., Поволжья и Юга.

Размеры транзитных перевозок металлогрузов исчислены в следующих объемах:

- а) к Пермской ж. д. в 1945 г. — 221 тыс. т, в 1947 г. — 276,5 тыс. т.;
- б) к г. Ижевску в 1945 г. — 230 тыс. т, в 1947 г. — 291 тыс. т. Общий поток металлогрузов составит на 1945 г. — 1140 тыс. т и на 1947 г. — 1391 тыс. т.

Лесные грузы

Лесные массивы района тяготения новостройки являются топливной базой промышленности г. Ижевска.

Удмуртская АССР ежегодно заготавливает свыше 5 млн м³ древесины, из коих значительная доля падает на район тяготения построенной линии.

Размеры погрузки лесных грузов на расчетные сроки исчислены в следующих объемах, в тыс. т.:

Годы	Всего	В том числе:	
		деловой	дров
1945 г.	895,5	378	517,5
1947 г.	1031,5	435	586,5

Деловая древесина в основном идет на вывоз за Агрыз, а дрова полностью поступают в г. Ижевск.

Транзит лесных грузов по построенной линии намечается из районов Северного Урала и Кировской области в районы Поволжья и Юга. Размеры транзита определены на 1945 г. — 1211 тыс. т и на 1947 г. — 1500 тыс. т.

Хлебные грузы

Транзитные перевозки хлебных грузов в перспективе по построенной линии намечаются в сообщении левобережья р. Волги с северо-западными районами, размеры которых к 1947 г. определены в 199 тыс. т.

По местному грузообороту хлебные грузы будут вывозиться из района линии в небольшом количестве, а именно:

- а) к Пермской ж. д. в 1945 г. — 16 тыс. т, в 1947 г. — 22 тыс. т,
- б) в г. Ижевск в 1945 г. — 46,5 тыс. т, в 1947 г. — 65,2 тыс. т.

Строительные материалы

В состав строительных материалов минерального происхождения входят: цемент, известь, формовочные пески, огнеупоры и прочее, перевозка их осуществляется на короткие расстояния.

Общие размеры грузооборота строительных материалов определены на 1945 г. — 377 тыс. т и на 1947 г. — 395 тыс. т, из них транзит в направлении к г. Ижевску в 1945 г. — 40 тыс. т и в 1947 г. — 42 тыс. т и в направлении к Пермской ж. д. соответственно 70 и 72 тыс. т.

Прочие грузы

В грузообороте видное место занимают прочие грузы. По видам перевозок прочие грузы распределяются:

Годы	Ввоз	Вывоз	Межстанционные перевозки	Транзит	Всего
1945 г.	788,3	357,4	381,1	648	2174,8
1947 г.	1102	409,8	738,3	778,5	3028,6

В состав ввоза прочих грузов включены машины, метизы, промтовары, продовольственные грузы, технологическое сырье и материалы для предприятий г. Ижевска и района новостройки. Из общего количества ввозимых прочих грузов идет на Ижевские заводы в 1945 г. — 481 тыс. т и в 1947 г. — 685 тыс. т.

Вывоз прочих грузов складывается из продукции машиностроительных заводов и др. промпредприятий г. Ижевска и района новостройки.

В межстанционных перевозках в состав прочих грузов входит торф, идущий в г. Ижевск на заводы: в 1945 г. около 200 тыс. т и в 1947 г. — до 600 тыс. т.

Транзит прочих грузов в перспективе идет в основном в сообщении Северного Урала с районами Поволжья и Юга.

В направлении к г. Ижевску в основном будет перевозиться продукция химической промышленности и соль, а в обратном направлении в составе прочих грузов видное место займут машины, продукты ширпотреба, фабричные изделия и т. д.

Общий грузооборот

В сводном виде местный и транзитный грузооборот на расчетные годы по видам сообщений исчислен в следующих величинах, в тыс. т:

Виды сообщения	1945 г.			1947 г.		
	К г. Ижевску	К Пермской ж. д.	В оба направления	К г. Ижевску	К Пермской ж. д.	В оба направления
Вывоз	1171	228,4	1399,4	1311,5	269	1580,5
Ввоз	772,7	1301	2073,7	951	1290,2	2241,2
Межстанционные сообщения	1773,3	93	1866,8	2258	117,5	2376
Транзит	2673	929,6	3602,5	3328	1079	4407
Всего	6390	2551,9	8941,9	7849	2755,7	10604,7

По удельному весу транзит составляет 41%, вывоз — 15%, ввоз — 21—25%, межстанционные перевозки — 21—22% от общего грузооборота.

Высокий процент межстанционных перевозок обуславливается перевозками местного топлива (дрова, торф) на ижевские промпредприятия.

Средняя густота движения грузов по перегонам и направлениям приводится в следующей таблице, в тыс. т:

1945 г.			1947 г.		
К г. Ижевску	К Пермской ж. д.	В оба направления	К г. Ижевску	К Пермской ж. д.	В оба направления
3952	1441	5393	4963	1685	6648

Из приведенных данных видно, что вновь построенная линия имеет резко выраженное грузовое направление на г. Ижевск.

III. ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬНЫХ РАБОТ И СТРОИТЕЛЬСТВА ЛИНИИ

В конце августа 1941 г., согласно утвержденному плану НКПС, Союз-транс-проект поручил своему Харьковскому отделению произвести изыскание линии Нытва—Воткинск, имеющей целью соединение Пермской и Казанской ж. д. с использованием существующих веток Чайковская—Нытва и Агрыз—Воткинск.

Для производства проектно-изыскательных работ была организована экспедиция под руководством инженера Будянского Н. В. При ознакомлении в Москве с имеющимися предварительными материалами выяснилось следующее:

первые изыскания линии, соединяющей Пермскую и Казанскую ж. д., производились в 1913 г. по направлению Воткинский завод—Пермская ж. д. по двум вариантам:

а) Воткинск—Нытва—Чайковская (с использованием уже существовавшей ветки Нытва—Чайковская),

б) Воткинск—Вознесенская.

По первому варианту объем земляных работ составлял 48,2 тыс. м³ на километр пути и, кроме того, требовались сооружения тоннеля протяжением 662 м и нескольких виадуков протяжением до 250 м при высоте насыпи свыше 30 м. По второму варианту объем земляных работ составлял 35 тыс. м³ на километр. Второй вариант оказался более рентабельным, однако ввиду высокой стоимости линии строительство ее осуществлено не было.

Оба эти варианта в качестве материалов изысканий прежних лет, естественно, приводили к выводу о чрезвычайных трудностях выполнения таких объемов работ в условиях военного времени.

Дополнительным обследованием материалов по изысканиям прежних лет было установлено, что, начиная с 1929 г. по 1933 г., был произведен ряд изысканий для сооружений железнодорожной линии, соединяющей Пермскую и Казанскую ж. д. по другим направлениям.

С 1929 г. по 1932 г. были произведены технико-экономические изыскания по трем конкурирующим направлениям:

- 1) Ижевск—Воткинск—Нытва,
- 2) Ижевск—Воткинск—Верещагино,
- 3) Ижевск—Балезино.

Причем по направлению Ижевск—Воткинск—Верещагино было протрассировано 3 варианта:

а) водораздельный (Воткинск—Бородулино),
б) долинный (по р. Сива и Черная) того же направления и
в) долинно-водораздельный с примыканием к ст. Кузьма, расположенной западнее ст. Верещагино. Из этих вариантов наиболее рентабельным оказался последний с примыканием к ст. Кузьма.

Направление Ижевск—Балезино было также обследовано по трем вариантам: а) восточному, б) западному и в) комбинированному, причем было установлено преимущество западного варианта.

В результате произведенного технико-экономического сравнения направлений Ижевск—Балезино и Ижевск—Воткинск—Кузьма была признана целесообразность варианта Ижевск—Балезино, по которому в 1933 г. по заданию Главжелдорстроя были произведены изыскания при руководящем уклоне 6%.

Но в этот раз вопрос о сооружении линии не получил положительного решения.

В 1939 г. возникла необходимость в реконструкции узкоколейной Узгинской ж. д. ветви завода № 71 на широкую колею с одновременным продолжением ее далее на север.

Народный комиссариат оборонной промышленности в октябре 1938 г. согласовал с НКПС вопрос об использовании для этой цели намеченной трассы линии Ижевск—Балезино. Давая свое согласие, НКПС поставил условие: при переустройстве ветви на широкую колею придерживаться технических условий проектирования железных дорог нормальной колеи по проекту НКПС 1938 г. с тем, чтобы впоследствии эта ветвь могла стать участком линии Ижевск—Балезино.

Проект переустройства Узгинской ветви был выполнен по заказу Народного комиссариата оборонной промышленности Текстильпроектом в 1939 г. По этому проекту трасса реконструируемой Узгинской ветви на участке Ижевск—Увинской ж. д. ветви — Колюшево на протяжении 70 км совпадает с трассой и по проекту Главжелдорстроя 1933 г., кроме участка Чур—Пастухово, принятого по материалам изысканий 1931 г.

В связи с наличием таких материалов возник вопрос о пересмотре принятого решения о производстве изысканий по направлению Нытва—Воткинск и о замене этого направления направлением Ижевск—Балезино.

Ввиду очевидной рентабельности последнего варианта этот вопрос был решен положительно, и 12 октября 1941 г. зам. народного комиссара путей сообщения И. Д. Гоциридзе были утверждены основные показатели проектного задания железнодорожной линии Ижевск—Пермская ж. д. Этим документом предусматривалось основное направление линии от г. Ижевска в сторону Пермской ж. д. с примыканием к последней на участке Балезино—Чепца.

Производство изысканий и проектирования

В соответствии с утвержденными основными показателями проектного задания, экспедиция Харьковского отделения Союзтранспроекта в конце октября 1941 г. приступила к производству изыскательных работ.

К этому моменту работы по реконструкции Узгинской ж. д., начатые заводом № 71 еще в 1939 г., были выполнены на протяжении 43 км от ст. Ижевск—Увинской ж. д. до ст. Чур с открытием временного движения по совмещенной широкой и узкой колее; с другого конца линии от ст. Колюшево до ст. Пастухово на протяжении 10 км было отсыпано земляное полотно, а в интервале

между ст. Чур и Пастухово, на участке протяжением 27 км, где объем земляных работ превышал 1 млн м³, работы не производились.

Постановлением Государственного Комитета Обороны от 25 ноября 1941 г. за № 964/С и последовавшим за ним приказом НКПС от 30 ноября 1941 г. за № С-655/Ц был установлен кратчайший срок окончания работ первой очереди по сооружению линии в объеме, достаточном для сдачи ее в эксплуатацию.

Вместе с тем предусматривалась передача всех ширококолейных путей, сооруженных заводом № 71, в распоряжение НКПС.

Тем же приказом НКПС № С-655/Ц от 30 ноября 1941 г. руководство проектированием было поручено начальнику экспедиции инженеру Н. В. Будянскому, а телеграммой НКПС № 599/Ц от 27 декабря 1941 г. последнему было предоставлено право выдачи технической документации и рабочих чертежей за его подписью.

С декабря 1941 г. проектирование линии велось параллельно со строительными работами и рабочее проектирование производилось одновременно с разработкой технического проекта в полной увязке с фактическими сроками производства строительных работ по отдельным элементам линии.

Перед экспедицией стояли 4 основных задачи:

- 1) выбор окончательного направления линии от ст. Колюшево Узгинской ветви в сторону Пермской ж. д.;
- 2) решение вопроса о примыкании к Пермской ж. д.;
- 3) изыскания примыкания к ст. Ижевск Казанской ж. д. с трассировкой головного участка на протяжении 10 км, связанного с прохождением через территорию заводов № 71 и № 74 и
- 4) изыскания варианта трассы через так называемое «Кекоранское седло» в районе между ст. Чур и Пастухово.

В результате технико-экономических изысканий, установивших, что 80% грузов следует в сторону г. Перми и 20% — в сторону г. Кирова, возникла необходимость пересмотра вопроса о пункте примыкания к Пермской ж. д. Сравнением вариантов было установлено, что наивыгоднейшая точка примыкания находится на участке Балезино—Кузьма в районе пос. Кез.

После тщательного топографического обследования местности было принято решение осуществить примыкание к ст. Чепца, но так как непосредственное примыкание к этой станции потребовало бы сооружения моста через р. Чепцу отв.* 198 м, то примыкание запроектировано перед мостом, на 262 км на перегоне Пибаньшур—Чепца.

При рассмотрении 6 января 1942 г. проекта примыкания Пермская ж. д. предложением экспедиции согласовала с условием сделать второе примыкание (западное) к разъезду Пибаньшур в одном уровне и в перспективе довести восточное примыкание до ст. Чепца третьим путем, а западное примыкание сделать путепроводной развязкой.

При рассмотрении проекта ТЭО НКПС на первые годы эксплуатации согласовало примыкания в одном уровне на 262 км и разъезде Пибаньшур с устройством в перспективе путепроводной развязки в обоих направлениях.

Решение вопроса о примыкании к ст. Ижевск Казанской ж. д. осложнялось необходимостью пересечения путей внутризаводского транспорта. Поэтому были проработаны 2 варианта примыкания: первый — примыкание к северной горловине существующей ст. Ижевск с пересечением на территории проб-

* Сокращение документа.

ного склада завода № 71 двух заводских путей в одном уровне, с устройством глухих пересечений, и второй — примыкание к существующей линии в обход территории пробного склада, с устройством новой ст. Ижевск на расстоянии 1,5 км в сторону ст. Агрыз. К осуществлению принят второй вариант.

Вторым сложным вопросом при проектировании линии являлся участок между ст. Чур и Пастухово — переход через водораздел бассейнов рек Чепца и Иж, так называемое «Лысовское седло». Взамен трассы, принятой по проекту 1939 г., было протрассировано 2 варианта: один через «Лысовское седло», другой с глубоким вписыванием петель радиусом до 300 м.

В результате сравнения этих вариантов был принят вариант перехода «Лысовского седла» через с. Кекоран и далее по пойме р. Порвы, чем было достигнуто сокращение длины линии на 2,4 км и уменьшение объема земляных работ на 50 тыс. м³.

Согласно постановлению Государственного Комитета Обороны № 964/с о передаче ширококолейных путей завода в ведение НКПС, участок Чур—Ижевск Увино-Узгинской ветви должен был составить часть вновь сооружаемой линии.

В соответствии с этим первоначальным проектом предусматривалось использование путей, сооруженных заводом № 71 на протяжении [36,8] км.

Такое положение сильно осложняло вопрос об эксплуатации участка между ст. Заводская и ст. Люкшудья в связи с примыканием к последней Увинской ж. д. ветви завода № 71.

Завод имеет собственный подвижной состав и тяговое хозяйство, расположенное в г. Ижевске на территории завода.

Совместная эксплуатация участка линии протяжением в 14 км при возрастающем грузообороте Увинской ветви естественно вызвала бы в ближайшем будущем крупные неудобства.

В результате изучения этого вопроса было выдвинуто предложение о сооружении на этом участке самостоятельного пути НКПС.

Это предложение было одобрено утверждающими инстанциями, и экспедицией был дополнительно разработан технический проект отдельного пути на участке между ст. Люкшудья (120 км) и Заводская (135 км) линии Балезино—Ижевск.

Технический проект линии был представлен в г. Москву на рассмотрение и утверждение в начале августа 1942 г., рассмотрен ТЭО НКПС 26 сентября 1942 г. и утвержден зам. народного комиссара путей сообщения т. Гоциридзе 14 апреля 1944 г.

IV. ОТВОД ЗЕМЕЛЬ

Трасса линии Балезино—Ижевск проходит по территории четырех административных районов Удмуртской АССР: Ижевского, Якшур-Бодьинского, Игринского и Зуринского.

Проектом полосы отвода предусмотрен отвод земель вдоль всей трассы в основном шириной 60 м. На раздельных пунктах и отдельных местах на перегонах — по индивидуальным проектам.

На момент передачи линии в постоянную эксплуатацию юридическое оформление полосы отвода осуществлено во всех инстанциях: колхозах, районах, СНК УАССР и СНК СССР.

Остолбование полосы отвода произведено полностью на всем протяжении.

У. ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

Во исполнение постановления Государственного Комитета Обороны от 25 ноября 1941 г. за № 964/С и приказа народного комиссара путей сообщения от 30 ноября 1941 года за № С-665/Ц к строительству железнодорожной линии Балезино—Ижевск приступлено в декабре 1941 г.

Строительство линии было поручено 1-й бригаде Особого корпуса железнодорожных войск Красной Армии. В январе 1942 г. 1-я бригада со стройки была отозвана. За время нахождения бригады на строительстве было выполнено незначительное количество работ (около 40 тыс. руб.).

В связи с отзывом бригады железнодорожных войск строительство линии Балезино—Ижевск было поручено строительному управлению № 31 с переименованием последнего в строительное управление № 31/38 (начальник строительства Воробьев В. Ф.).

С целью лучшего руководства работами было организовано управление начальника работ в г. Ижевске. К основным работам управление строительства приступило в январе 1942 г.

Земляные работы и искусственные сооружения производились сразу по всему фронту и в основном выполнены в 1942 г. Укладка пути производилась одновременно со стороны г. Ижевска и со стороны примыканий к Пермской ж. д.

Для ускорения работ по строительству линии Балезино—Ижевск часть работ по приказу НКПС была передана на субподрядных началах строительному управлению № 75. На указанные работы строительством № 75 в феврале 1943 г. было выделено 2 строительных участка в составе 500 рабочих.

В связи с переброской строительства № 75 в г. Ленинград строительные участки были в мае 1943 г. с работы сняты.

Основная рабочая сила, занятая на постройке линии, состояла из колхозников, мобилизованных на строительство, в порядке массовых выходов, постановлением обкома и Совнаркома Удмуртской АССР. В строительстве принимали участие 29 районов республики. Максимальный выход колхозников был организован в июне—июле 1942 г. В этот период на постройке линии ежедневно работало до 24 000 пеших и до 7500 подвод.

Рабочее движение на новостройке было открыто в марте 1943 г.

В связи с окончанием основных работ и открытием на линии Балезино—Ижевск рабочего движения управление работ в г. Ижевске в апреле 1944 г. было ликвидировано, а для выполнения недоделанных работ был оставлен 1-й стройучасток.

В период 1943—1944 гг. было перевезено различных грузов 1605 тыс. т и 300 тыс. пассажиров. Большинство грузов было перевезено для нужд ижевских заводов.

VI. ОПИСАНИЕ ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТ И СООРУЖЕНИЙ

1. Земляное полотно

В геологическом отношении земляное полотно на всем протяжении, за исключением отдельных участков, находится в благоприятных условиях и выполнено из местных, относящихся по трудности разработки к группе легких и средних, грунтов.

Трасса проходит по слабопересеченной местности, благодаря чему земляное полотно на протяжении 60% общей длины линии сооружено из невысоких насыпей.

Исключение составляют Кекоранский ход, являющийся по земляным работам трудоемким с наличием глубоких выемок и высоких насыпей, и отдельные места при пересечении торфяных болот общим протяжением 8 км.

При рассмотрении исполнительного продольного профиля линии установлено, что отступления от проекта в виде мелких недосыпок на насыпях имеют место на 24, 44, 52, 54, 47, 48, 81 и 94 км. Работы по устройству Кекоранского хода должны быть закончены и движение поездов открыто по основному проектному Кекоранскому ходу к 1 марта 1945 г.

Земляное полотно главного пути на всем протяжении выполнено шириной 5 м. Отступления проверкой на выдержку обнаружены на 18, 19, 24, 26, 42, 132, 142, 143 км, где ширина земляного полотна доходит до 4,3 м. Подходы к ряду мостов полностью недосыпаны.

Откосы насыпей и выемок соответствуют типовым нормальным поперечным профилям и составляют 1:1,5 за исключением 15 выемок и 3 насыпей общим протяжением 13,9 км, которые выполнены по индивидуальным проектам.

Объем земляных работ, исчисленный по основному проекту, составляет 3315 тыс. м³, в том числе:

по главному пути	— 2263 тыс. м ³ ,
по станционным площадкам	— 572 »,
по дополнительным работам	— 341 »,
по обходам и пересечениям	— 139 ».

На 1 февраля 1945 г. общий объем выполненных земляных работ составляет 2907 тыс. м³, или 87,7% от общего объема, в том числе:

по главному пути	— 2180 тыс. м ³ , или 95,2%,
по станционным площадкам	— 379 » , или 66,2%,
по дополнительным работам	— 235 » , 69%,
по обходам и пересечениям	— 113 » , 81,1%.

Кроме того, строительством выполнено 174 тыс. м³ земляных работ, не предусмотренных проектом.

Общий объем оставшихся к выполнению земляных работ по линии составляет 408 тыс. м³.

Оставшийся невыполненный объем земляных работ относится, главным образом, за счет станционных площадок, дополнительных земляных работ (переезды, водоотводы, регулиционные сооружения) и частичной недосыпки земляного полотна по главному пути.

Предусмотренные проектом работы по укреплению земляного полотна обсевам и одерновкой в объеме 1084 тыс. м² в период строительства линии выполнены только на 16,6%.

На протяжении 10 км главного пути земляное полотно является неустойчивым и требует в 1945 г. выполнения работ строительством по его оздоровлению по индивидуальным проектам (см. приложение № 3).

Качество выполненных земляных работ ХОРОШЕЕ.

Объемы и сроки выполнения работ по земляному полотну (см. приложение № 1).

2. Верхнее строение пути

Рельсы

Главный путь линии Балезино—Ижевск по проекту предусмотрено уложить рельсами типа II-а, фактически же уложено:

рельсами типа I-а — 30 км,

» типа II-а — 95,2 »,

» типа III-а — 3,8 »

и импортными 75 [футов] в погонном ярде — 19 ».

Из 30,3 км станционных путей уложено рельсами типа I-а 1,99 км, типа II-а — 4,96 км, типа III-а — 20,7 км, типа IV-а — 2,7 км.

На большинстве кривых главного пути из-за отсутствия укороченных рельсовых стыки уложены вразбежку.

Общий объем работ по укладке пути по проекту составляет:

а) по главному пути — 127,5 км,

б) по станционным путям — 52,4 »,

в) по обходам и сплетениям — 23,03 ».

На 1 февраля 1945 г. объем выполненных работ составляет: по главному пути 127,5 км, или 100% от общего протяжения, по станционным путям — 30,3 км, или 57,8%, и по обходам и сплетениям — 22,4 км, или 97,2%.

Шпалы

На главных и станционных путях уложены новые некропаные сосновые и еловые шпалы. Количество шпал, уложенных на километр, соответствует проекту и составляет по главному пути 1600 шт., по станционным — 1440 шт. На принятом от завода № 71 участке пути Чур—Угловой—Люкшудья протяжением 20 км имеющиеся негодные шпалы подлежат замене строительством в 1945 г.

Скрепления

На всем протяжении линии рельсы главного пути уложены на подкладках полностью, а на станционных путях — на 80%.

Главный путь на всем протяжении зашит на 4 костыля, а отдельные кривые — на 6 костылей. Рельсовые стыки при типовых накладках сболчены на части кривых радиусом 300 и 400 м на 6 болтов и на остальных участках — на 4 болта.

Количество недостающих до норм креплений составляет:

а) по главному пути болтов — 7,8 т, костылей — 47,3 т;

б) по станционным путям подкладок — 52,5 т.

Шайбы Гровера поставлены только на протяжении 8 км главного пути. Главный путь на всем протяжении за исключением 8 км от угона не закреплен.

Новых креплений уложено: подкладок — 50%, накладок — 80%, костылей — 80%, болтов — 90%. Остальные крепления старогонные.

До открытия движения организованных поездов строительству следует выполнить:

на кривых участках пути радиусом менее 500 м установить все стыки на 6 болтов и зашить шпалы на 6 костылей; на прямых участках пути и на кривых радиусом более 500 м установить стыки не менее чем на 4 болта и зашить стыковые шпалы на 6 костылей.

Стрелочные переводы

На главных, станционных и тракционных путях преимущественно уложены новые стрелочные переводы разных типов марок: 1/11 и 1/9. Из предусмотренных проектом 186 комплектов стрелочных переводов уложено 77 комплектов, или 41,5%, в том числе: типа I-а — 5 комп[лектов], типа II-а — 11 комп[лектов], типа III-а — 56 комп[лектов] и импортных — 5 комплектов. Стрелочные переводы уложены на непропитанных переводных брусках 52 комп[лекта] и на шпалах — 25 комплектов.

В целях обеспечения безопасности движения поездов комиссия считает необходимым глухое пересечение с узкоколейной железнодорожной веткой кирпичного завода на 141 км к 1 марта 1945 г. снять.

Покилометровый запас

Покилометровый запас верхнего строения пути в соответствии с приказом НКПС № 79/ц от 28 мая 1936 г. не укомплектован. Недостаёт до нормы рельсов типа: I-а — 30 шт., типа II-а — 130 шт., типа III-а — 13 шт.

Строительству № 38 укомплектовать покилометровый запас рельсов, скреплений, шпал и стрелочных переводов до нормы к 1 марта 1945 г.

Балласт

Толщина балластного слоя под шпалой проектом предусмотрена на главном пути 35 см и на станционных путях — 30 см.

При рассмотрении технического проекта ТЭО НКПС установил толщину балластного слоя под шпалой на главном пути 25 см и на станционных путях — 20 см.

Из 148 км главного пути забалластированы:

- а) 52 км, в т. ч. подходы к мостам и лоткам, 80% выемок и короткие участки между выемками и мостами на толщину 30—35 см под шпалой;
- б) 13 км на толщину 25 см под шпалой;
- в) 83 км на толщину 15 см под шпалой. Станционные пути забалластированы на толщину от 15 до 20 см под шпалой.

Общий объем работ по балластировке на 2 слоя составляет 385,7 тыс. м³, в том числе по главному пути 278,9 тыс. м³ и станционным путям 106,8 тыс. м³.

На 1 февраля 1945 г. уложено балласта в главный путь 173 тыс. м³, или 62%, и в станционные пути — 46 тыс. м³, или 43%.

Балластировка пути на первый слой производилась мелкозернистым песчаным балластом Чурского карьера, на второй слой — гравелистым балластом Зилайского карьера.

На момент приемки линии в постоянную эксплуатацию имеется на ст. Зилай балластный карьер с запасами качественного балласта около 300 тыс. м³, который может быть добыт только способом гидромеханизации.

Пересзды и путевые знаки

Из предусмотренных проектом к постройке 57 переездов на момент приемки линии в постоянную эксплуатацию выполнено 13 переездов; 29 переездов, имеющие только настилы, являются временными.

Километровые знаки на линии установлены полностью. Остальные путевые знаки установлены на 44 километрах линии.

Линия имеет самостоятельный километраж с началом на посту 262 км (примыкание к Пермской ж. д.).

Снегозащита линии

По характеру и рельефу линия проходит в лесистой местности и является слабо заносимой. Общее протяжение заносимых мест главной линии составляет 32 км, в том числе первой категории — 29 км, второй категории — 3 км.

Для ограждения пути от снеговых заносов из предусмотренных проектом 13,2 тыс. шт. переносных снеговых щитов на 1 февраля 1945 г. выполнено 6,7 тыс. шт. и постоянных снегозащитных заборов — 6,8 км.

Для ограждения заносимых мест первой и второй категории недостает 6,6 тыс. шт. переносных снеговых щитов.

Для механической очистки пути от снега имеется в рабочем состоянии один снегоочиститель системы Бьерке.

Качество выполненных работ по верхнему строению пути хорошее.

Комиссия считает необходимым обязать строительство № 31/38 в качестве первоочередных мероприятий выполнить следующие работы:

а) довести в 1945 г. толщину балластного слоя под шпалой до 25 см на всем протяжении линии главного пути и до 20 см станционных путей в сроки по приложению № 1;

б) установить до 1 июня 1945 г. путевые знаки на всем протяжении линии;

в) закончить устройство постоянных переездов в соответствии с проектом к 1 июля 1945 г.

VII. ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Техническим проектом строительства линии предусмотрена постройка 182 искусственных сооружений по типам:

№ п/п	Тип сооружения	По основной трассе		Временный Кскоранский обход		Отвод путей завода № 71		Всего	
		шт.	п/м	шт.	п/м	шт.	п/м	шт.	п/м
1.	Деревянные мосты	78	1608	10	162	2	63	90	1833
2.	Деревянные мосты с металлическими пакетами	6	253	—	—	—	—	6	253
3.	Деревянные лотки	53	668	6	63	1	14	60	745
4.	Деревянные трубы	7	163	3	50	—	—	10	213
5.	Железобетонные трубы	8	130	—	—	—	—	8	130
6.	Каменные трубы	4	2585 м ³	—	—	—	—	4	2585 м ³
7.	Путепроводы	1	50	—	—	3	166	4	216
		157		10	162	6	237	182	

48 искусственных сооружений располагаются на кривых. Все искусственные сооружения запроектированы в соответствии с техническими условиями проектирования мостов и труб под железную дорогу нормальной колеи (проект 1938 г.) с учетом требований инструкции по проектированию и строительству железнодорожных линий в условиях военного времени.

За расчетную временную нагрузку в проектах принято:

а) для деревянных мостов, лотков и труб Н₆ 1931 г.;

б) » постоянных сооружений (каменные, железобетонные трубы и т. д.) Н₈ 1931 г.

Отверстия всех искусственных сооружений рассчитаны исходя из максимального расхода воды, определенного в соответствии с техническими указаниями по расчету стока поверхностных вод 1938 г.

Места расположения сооружений установлены согласно продольному профилю и плану в горизонталях. Площадь бассейнов, длина логов, уклоны и склоны логов у сооружений определены по картографическим и плановым материалам с рельефной съемкой.

Преобладающими грунтами на трассе, а также в логах и низинах, в местах расположения искусственных сооружений являются на средней глубине до 5—6 м суглинки, супеси и глины. Грунтовые воды в пониженных местах рельефа встречены на глубине 1,5—2 м, в глубоких логах с постоянно действующими ручьями — на поверхности.

Среднегодовое количество выпадающих осадков колеблется от 440 до 540 мм. За период теплого сезона выпадает 66—70% от общего количества осадков.

Средняя толщина снегового покрова колеблется от 0,4 до 0,6 м. Максимальная толщина достигает 0,8 м и наблюдается от января до марта. Глубина промерзания в почве для района расположения новостройки достигает 1,6 м.

Для временных сооружений (деревянные, рамные мосты и деревянные рамные лотки) глубина заложения оснований принята исходя из глубины промерзания — 1,6 м.

Для постоянных сооружений (каменные, железобетонные трубы и т. д.) расчетная глубина промерзания принята равной 2 м, согласно нормам проектирования оснований гражданских и промышленных зданий ОСТ 90001-38.

Из большего количества пересекающих трассу ручьев и рек наиболее значительными являются: Саля, Унтемка, Лоза, Прич, Чур, Люк — все эти реки отличаются значительно выработанными долинами с широкими, обычно заболоченными луговыми трассами, малыми скоростями течения и сильно развитыми меандрами. На большинстве этих рек имеются плотины простого типа, в основном виде земляных перемычек, построенных в разное время для нужд прилегающих сельскохозяйственных районов.

Пригодного для строительных целей бутового камня и щебня в районе прохождения новостройки нет. Это обстоятельство при недостатке цемента привело к тому, что каменные трубы запроектированы только в четырех местах продольного профиля ПК 34 (86 км), ПК 49 (88 км), ПК 56 (89 км), где имеются большие высоты насыпей от 12 до 20 м.

Глубина заложения фундамента под оголовки каменных труб запроектирована не менее 2,25 м. Фундамент устраивается из бутовой кладки на цементном растворе 1:4.

Кладка свода каменных труб из отборного постелистого камня с временным сопротивлением не ниже 400 кг/см² на цементном растворе 1:3. Изоля-

ция свода каменных труб устраивается из мешковины, пропитанной битумом, уложенной по смазке из цементного раствора 1:3, поверх изоляции укладывается слой жирной мятой глины толщиной 20 см.

Трасса в основном проходит в лесистой местности, в которой преобладает ель, в несколько меньшей степени — сосна и другой хвойный лес.

Исходя из условий использования местного материала — дерева — принято решение о максимальном внедрении на новостройке деревянных мостов, лотков и труб.

За основной тип деревянных мостов принят балочный мост с пролетами по 3 м.

На основании геологических данных мосты запроектированы на свайном и лежневом основании при допускаемом напряжении на грунт $1,5 \text{ кг/см}^2$.

Материал деревянных мостов: для основных элементов — сосна первого сорта с влажностью не более 35%, для второстепенных элементов — перил, схваток и связей, расположенных вне предела конусов, разрешена сосна второго сорта.

Минимальная глубина забивки свай проектом принята равной 4 м. Глубина траншеи для установки рамно-лежневых опор принята 1,85 м. В местах профиля с небольшими высотами насыпей до 3 м и на бассейнах с небольшими расчетными расходами $= 3 - 3,5 \text{ м}^3/\text{сек.}$ запроектированы лотки отверстием 1 м, 1,75 м и 2,75 м также на свайном и рамном основаниях.

Деревянные трубы запроектированы прямоугольного сечения отверстием 1,5 и 1 м. Материал: сосна первого и второго сорта влажностью не более 35%, изоляция с наружных сторон слоем жирной мятой глины толщиной 50 см с предварительной осмолкой всех поверхностей труб, подлежащих засыпке.

Мосты через р. Люк (27 км), через р. Саля (44 км), через р. Унтемка (48 км), через р. Лоза (72 км), через р. Люк (125 км) запроектированы с металлическими пакетами средних пролетов расчетной длиной 9 м.

Принятые типы деревянных мостов и труб позволяют в будущем произвести замену их постоянными сооружениями без перерыва движения.

К 1 февраля 1944 г. произведена постройка 176 искусственных сооружений.

№ п/п	Тип сооружения	По основной трассе		Временный Ксдоранский обход		Отвод путей завода № 71		Всего	
		шт.	п/м	шт.	п/м	шт.	п/м	шт.	п/м
1.	Деревянные мосты	75	1563	10	162	2	63	87	1788
2.	Деревянные мосты с металлическими пакетами	6	253	—	—	—	14	6	253
3.	Деревянные лотки	53	641	6	63	—	—	60	718
4.	Деревянные трубы	7	163	3	50	—	—	10	213
5.	Железобетонные трубы	8	130	—	—	—	—	8	130
6.	Каменные трубы	4	2389 м ³	—	—	—	—	4	2389 м ³
7.	Путепроводы	—	—	—	—	1	63	1	63
	Итого	157		19		3		176	

Из перечисленного выше проектного перечня не построено 6 искусственных сооружений, из них:

а) путепровод на путепроводной развязке примыкания к Пермской ж. д., работы по которой не производились;

б) на ПК 69 + 74 (36 км), деревянный мост под второй путь ст. Меньил не построен, длина пути сокращена;

в) на ст. Игра не достроен деревянный мост под третий путь для выхода на тяговую территорию;

г) не построен мост под четвертый путь ст. Заводская;

д) по путепроводу 139 км забиты только сваи;

е) по трамвайному путепроводу ст. Ижевск работы не производились.

Деревянная труба на ПК 65 + 20 (89 км) выполнена по индивидуальному проекту по типу штольни отверстием 2,4 м с возможностью последующей замены ее железобетонной трубой.

Все искусственные сооружения выполнены в соответствии с проектом и техническими условиями военного времени, за исключением одной деревянной трубы, построенной по отдельному заключению ТЭО, утвержденному НКПС.

К основным недоделкам построенных искусственных сооружений относятся:

1) отсутствие на ряде контррельсов;

2) недостаточное количество скреплений на отдельных мостах;

3) не закончена укладка поперечин, охранных брусьев и поковок на лотке под четвертый путь ст. Ижевск.

Техническая исполнительная документация по искусственным сооружениям представлена строительством в полном составе.

Качество выполненных работ по искусственным сооружениям комиссия устанавливает **ХОРОШЕЕ**.

По всем искусственным сооружениям, построенным строительством, требуется особое наблюдение при пропуске весенних вод 1945 г. Для обеспечения безопасности пропуска весенних вод 1945 г. возложить на строительство № 31/38 и Казанскую ж. д. составление оперативных планов, а также организацию и проведение пропуска весенних вод.

VIII. РАЗДЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ

Проектом предусмотрено устройство 16 раздельных пунктов, из которых 13 построены вновь и 3 существующих — Пибаньшур, Чур и Угловой — переустроены.

По своему значению построенные раздельные пункты подразделяются на:

1) 8 разъездов: пост 262 км, Пибаньшур, Зилай, Андрейшур, Люк, Кушья, Пастухово и Угловой;

2) 6 промежуточных малых станций: Меньил, Лоза, Кекоран, Чур, Люкшудья, Заводская;

3) ст. Ижевск;

4) участковая ст. Игра с оборотным паровозным депо. Проектная полезная длина всех станционных путей принята 850 п/м.

Как правило, на первую очередь запроектирована укладка на разъездах одного пути, кроме главного, и на станциях — двух путей, кроме главного.

Путевое развитие на ст. Ижевск-Заводская, Чур, Игра и разъездах Зилай и Пастухово запроектировано индивидуально в соответствии с местными условиями работы каждой станции.

Фактически уложено:

на разъездах Андрейшур, Люк, Кушья, Пастухово, Угловой — по одному разъездному пути, кроме того, на разъездах Андрейшур, Люк и Кушья заканчиваются постройкой туники для погрузки дров и других лесоматериалов; на всех разъездах, кроме разъезда Угловой, уложенные пути имеют нормальную длину; на разъезде Угловой по обоим путям обеспечивается прием поездов длиной 101 вагон.

На посту 262 км в настоящий момент производится укладка одного разъездного пути и трех съездов.

На разъезде Пибаньшур главный путь линии Балезино—Ижевск влился в существующий четвертый путь разъезда Пибаньшур Пермской ж. д., и в западной части этого четвертого пути построен тупик-уловитель. Длина четвертого пути позволяет принимать поезда длиной 80 вагонов.

На промежуточных станциях — Меньил, Лоза и Заводская — уложено по 2 разъездных пути, кроме главного; на станциях Кекоран и Люкшудья — по одному разъездному пути, кроме главного.

Все уложенные пути, кроме путей на ст. Меньил, имеют проектную длину; на ст. Меньил длина станционных путей несколько укорочена и обеспечивает прием поездов длиной по главному и третьему пути 75 вагонов и по второму — 85 вагонов.

Промежуточная ст. Чур переустроена и имеет 4 пути, обеспечивающие прием поездов длиной по первому пути 113 вагонов, по второму пути — 80 вагонов, по третьему и четвертому пути — 60 вагонов.

Ст. Ижевск имеет 2, кроме главного, разъездных пути проектной длины, и третий разъездной путь укладывается в настоящий момент.

Ст. Игра имеет, кроме главного, 4 приемо-отправочных пути проектной длины и тракционные пути.

Характеристика работы отдельных пунктов

1. Пост 262 км и разъезд Пибаньшур предназначаются для пропуска поездов железнодорожной линии Пермь—Киров по принципу двухпутного движения, а также пропуска поездов направления Ижевск—Пермь и Ижевск—Киров и обратно.

2. Ст. Игра является участковой станцией с оборотным депо для товарных поездов и проходной для пассажирских поездов. К станции предусмотрены примыкания ветви к лесоперевалочной бирже на реке Сая протяжением 2 км и ветви к складам заготовлено. Работа ст. Игра будет заключаться:

- а) в приеме и отправлении транзитных поездов со смелой паровозов;
- б) в приеме и отправлении пассажирских поездов и снабжении паровозов этих поездов водою;
- в) в расформировании и формировании сборных и участковых поездов, а также обслуживании подач и уборок вагонов к местам погрузки и выгрузки грузов.

3. Ст. Чур. На станции предусмотрено снабжение паровозов водой, погрузка леса, а также производство пассажирских и коммерческих операций.

4. Ст. Ижевск. На станции предусмотрено снабжение паровозов водой, большой объем местной грузовой работы и значительные пассажирские операции.

Комиссия считает, что все станции и разъезды линии Ижевск—Балезино имеют достаточное путевое развитие и по объему выполненных работ обеспечивают пропуск по линии не менее 12 пар поездов.

Недоделки по укладке путей и обустройствам станций выполнить строительству в сроки, указанные в приложении № 1.

IX. ОБУСТРОЙСТВА ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА

Согласно утвержденной в техническом проекте схеме тяговых плеч линию Балезино—Ижевск должны обслуживать 2 существующих основных депо: со стороны Казанской ж. д. — депо Агрыз с работой паровозов на плече 134 км и со стороны Пермской ж. д. — депо Верещагино с работой паровозов на плече 141 км. Обратное депо запроектировано на ст. Игра сооружаемой железнодорожной линии.

Поезда кировского направления обслуживаются обратным депо ст. Балезино с работой паровозов на плече 69 км. На ст. Игра запроектировано обратное депо прямоугольного типа на 3 стойла; на первую очередь эксплуатации предусматривается постройка временного каркасного сарая на 2 тупиковых стойла с учетом захода паровозов серии ФД.

На ст. Игра запроектирован пункт технического осмотра вагонов временного типа.

Для грузового движения на первый период эксплуатации принят паровоз серии Э-^м, на перспективу — паровозы серии ФД.

Для пассажирского движения принят паровоз серии СУ. Для производства маневровой работы на ст. Игра принят один маневровый паровоз серии ОВ, который приписан к основному депо Агрыз.

На момент приемки состояние работ по паровозным устройствам депо ст. Игра характеризуется следующим:

1) по проекту все деповские устройства располагаются вправо по ходу километров со стороны четной горловины станции в расстоянии 0,7 км от входных стрелок до начала депо и 1,2 км до конца поворотного треугольника.

Фактически же предъявлены к сдаче временные деповские устройства, построенные на период строительства линии на левой стороне станции с примыканием тракционных путей ко второму пути и состоящие из:

а) временного деревянного депо на одно стойло с мастерскими и контрой депо, с внутренним водопроводом, паровым отоплением и электроосвещением;

б) временной насосной станции с двумя шуховскими паровыми котлами и двумя паровыми насосами;

в) башни-ускорители с настенным краном при депо;

г) рубленого постоянного водоемного здания с деревянным баком емкостью 60 м³;

д) поворотного треугольника, уложенного по нулевым местам с использованием для одной стороны треугольника пакгаузного пути;

е) двух тупиков для склада топлива по 250 м;

ж) деревянной эстакады для погрузки дров;

- з) кузницы на 2 горна;
- и) погреба для смазочных материалов;
- к) пескосушилки (находится в стадии постройки);
- л) контрольного поста;
- м) маятниковой пилы для распиловки дров;
- н) оборудования для холодной промывки паровозов;
- о) электроэнергией депокские обустройства обеспечиваются от электростанции, принадлежащей стройдвору строительства № 38.

Качество выполненных работ по депокским обустройствам хорошее.

Вследствие того, что расположенные с левой стороны станции депокские обустройства создают затруднения в эксплуатационной работе, комиссия считает необходимым приступить в 1945 г. к работам по строительству депокских обустройств на ст. Игра в соответствии с проектом с расчетом их окончания в 1946 г.

В связи с организацией отделения движения и паровозного хозяйства на ст. Ижевск с одной стороны, а также тем, что депо Агрыз по своему оборудованию, депокским и экипировочным обустройствам не в состоянии обеспечить обслуживанием плеч Агрыз—Игра, Агрыз—Воткинск установленных размеров движения, 12 пар поездов первой очереди и перспективного усиления движения, комиссия считает необходимым на ст. Ижевск-Новый построить основное депо на 6 столб.

Для обеспечения нормальной эксплуатации линии комиссия считает необходимым выполнить недоделки по депокским обустройствам в объемах и сроки, указанные в приложениях № 1, 2.

Х. ВОДОСНАБЖЕНИЕ

Проектом предусмотрена постройка двух пунктов водоснабжения на ст. Игра и Чур и усиление существующих пунктов водоснабжения на ст. Чепца Пермской ж. д. и ст. Ижевск Казанской ж. д.

Пункты набора воды и их мощность определены в соответствии с расчетным расходом воды для паровозов серии Э-м в первый период эксплуатации и паровозов серии ФД — на перспективу.

Фактически построено:

1. Пункт временного водоснабжения на 9 км линии Балезино—Ижевск (Пулыб) для набора воды паровозами, следующими с поездами на ст. Чепца Пермской ж. д. и обратно, с целью разгрузки существующего водоснабжения на ст. Чепца, впредь до его усиления.

Наличие водоснабжения в Пулыбе обеспечивает проход в обоих направлениях поездов до ст. Кез без набора воды на ст. Чепца.

Источником водоснабжения служит колхозный пруд на р. Пулыбка, мощность которого обеспечивает запроектированный расход воды.

Пункт водоснабжения оборудован рубленой насосной станцией с шиховским паровым котлом площадью нагрева 10 м² и двумя насосами Вортингтон производительностью 25 и 35 м³/час и каркасно-засыпной водонапорной башней на деревянной эстакаде с деревянным баком емкостью 24 м³, расположенной непосредственно у главного пути.

Напорная башня оборудована настенным краном Д-150 мм, обеспечивающим набор воды со скоростью 2 м³ в минуту. Пропускная способность пункта

водоснабжения по источнику и напорной линии не ограничена, по оборудованию — 33 пары поездов, считая расход воды между пунктами водоснабжения по виртуальной длине.

Для снабжения паровозов водой во время промывки котла уложена паропроводная магистраль к насосам для подачи пара от котла паровоза, набирающего воду.

2. Пункт постоянного водоснабжения на ст. Игра (45 км линии), являющийся основным пунктом набора воды для паровозов всех поездов, следующих в обоих направлениях.

Источником водоснабжения служит р. Лоза.

В первый период рабочего движения с целью ускорения постройки водоснабжения водозабор был осуществлен строительством в непосредственной близости от временных тракционных путей. Временный водозабор находится в 950 м (по прямой) от места, предусмотренного проектом выше по течению р. Лоза.

Глубина воды в реке в месте устройства водозабора недостаточна, вследствие чего строительством вода в месте устройства водозабора поднята искусственно путем устройства ряжевой плотины, укрепленной каменной наброской.

Мощность источника обеспечивает запроектированный расход воды.

Насосная станция и котельная сделаны рубленые и оборудованы двумя паровыми котлами Шухова площадью нагрева 10 м² и 19,5 м² и двумя насосами Вортингтон производительностью 35 и 65 м³/час.

На станции построено две водонапорных башни:

а) постоянного типа рубленая с деревянным баком емкостью 60 м³, расположенная в междупутье между двумя временными экипировочными тупиками с учетом использования ее в дальнейшем при постоянной эксплуатации для снабжения паровозов водой через гидрокolonки; до установки гидрокolonок снабжение паровозов осуществляется через настенные краны диаметром 150 мм со скоростью 3,5—4 м³/мин;

б) временная каркасно-засыпного типа на деревянной эстакаде с деревянным баком емкостью 24 м³, расположенная на временном экипировочном тупике у депо. Башня оборудована одним настенным краном диаметром 150 мм, обеспечивающим подачу воды в тендер паровоза со скоростью 1,5 м³/мин. Подача воды в постоянную напорную башню производится по напорной линии длиной 350 м, уложенной чугунными (144 м) и асбоцементными трубами диаметром 150 мм. На протяжении 283 м напорная линия уложена на трассе будущей разводящей линии.

Подача воды во временную напорную башню производится по напорной линии длиной 84 м, уложенной стальными трубами диаметром 75 мм, и, кроме того, подключена к постоянной напорной линии так, что обе башни могут работать как сообщающиеся сосуды.

Пропускная способность по источнику водоснабжения не ограничена, по напорной и оборудованию — 38 пар поездов.

3. Пункт водоснабжения на ст. Чур (101 км линии), являющийся вторым основным пунктом набора воды для всех паровозов, следующих в обоих направлениях.

Постоянное водоснабжение не сделано.

Временно используется водоснабжение, принятое от завода № 71 Наркомата вооружения.

Источником водоснабжения служит р. Чур. Мощность источника обеспечивает запроектированный расход воды.

Пункт водоснабжения представляет собой насосную станцию с паровым котлом Шухова и насосом Вортингтон, помещенными в одном рубленом здании с деревянным баком емкостью 17 м³.

Площадь нагрева котла 7,6 м², производительность насоса — 20—25 м³/час.

Напорная башня расположена в 25 м от входной стрелки четной горловины станции и оборудована настенным краном диаметром 150 мм, позволяющим снабжать водой тендер паровоза со скоростью 2 м³/мин.

Пропускная способность по источнику водоснабжения не ограничена, по напорной и оборудованию — 18 пар поездов, считая расход воды по виртуальной длине. На время промывки котла или аварии водоснабжения на ст. Чур набор воды предусмотрено осуществлять в пункте временного водоснабжения по ст. Пастухово-Старое (в 2 км от разъезда Пастухово по трассе бывшего временного Кекоранского обхода). Пункт временного водоснабжения на ст. Пастухово-Старое представляет собой деревянное рубленое здание, оборудованное нефтяным двигателем в 16 л. с. и центробежным насосом производительностью 20 м³/час. Водонапорная башня совмещена с насосной станцией и имеет деревянный бак емкостью 20 м³ и оборудована настенным краном диаметром 100 мм, позволяющая снабжать водой тендер паровоза со скоростью 1 м³/мин.

Пропускная способность источника водоснабжения не ограничена по оборудованию — 22 пары поездов, считая расход воды по виртуальной длине.

4. Пункт временного водоснабжения на 139 км линии служит для набора воды паровозами, идущими с поездами нечетного направления с целью разгрузки существующего водоснабжения на ст. Ижевск Казанской ж. д. впредь до полного его усиления, согласно проекту.

Источником водоснабжения служит городской водопровод. Пропускная способность по источнику водоснабжения не ограничена.

5. Пункт постоянного водоснабжения на ст. Ижевск Казанской ж. д. служит для набора воды паровозами, следующими с поездами четного направления с отцепкой от состава на ст. Ижевск.

Для увеличения дебета источника водоснабжения существующая кантажная галерея удлинена на 92 м.

Пропускная способность по источнику водоснабжения 17 пар, по напорной линии — 41 пара и по оборудованию — 18 поездов.

Недоделки по водоснабжению строительству выполнить в сроки, указанные в приложении № 1.

XI. СВЯЗЬ И СЦБ

А. СВЯЗЬ

Техническим проектом предусмотрено:

1. Постройка столбовой линии магистральной связи облегченного типа с двадцатью опорами на 1 км, высотой 7,5 м, с осмолкой комлей, общим протяжением 145 км.

2. Подвеска 6 проводов, из них 2 провода 5-мм для диспетчерской связи, 2 провода 4-мм для постанционной и линейно-путевой связи, 1 провод 4-мм для телеграфной связи и 1 провод 4-мм для жезловой сигнализации.

3. Оборудование диспетчерской избирательной связью всех отдельных пунктов с обслуживанием участка Агрыз—Игра Агрызским отделением движения, а Игра—Балезино — Балезинским отделением движения с одной соединительной трансляцией в Игре.

4. Оборудование всех отдельных пунктов постанционной и линейно-путевой связью с устройством двух распорядительных пунктов на ст. Агрыз, обслуживающий круг Агрыз—Игра на ст. Балезино для круга Балезино—Игра.

5. Оборудование отдельных пунктов телеграфной связью Морзе в составе двух кругов: Ижевск—Игра и Игра—Чепца с устройством питания круга Ижевск—Игра в Ижевске, а круга Игра—Чепца — в Игре.

6. Устройство местной телефонной связи на ст. Ижевск и Игра осуществляется путем установки в пассажирских зданиях коммутаторов МБ по 30 номеров и оборудуются по 30 абонентских пунктов.

7. Оборудование всех промежуточных пунктов стрелочной связью. Стрелочная связь на всех пунктах, кроме Ижевска, устраивается двухпроводной индукторной, а на ст. Ижевск стрелочная связь осуществляется по системе ЦБ с установкой коммутатора на 15 номеров.

По состоянию на 1 февраля 1945 г. выполнены следующие работы:

1. Столбовая линия на всем протяжении установлена согласно проекту.

2. Произведена подвеска пяти проводов, шестой провод, предназначенный для телеграфной связи на участке Ижевск—Чепца, не подвешен.

3. Произведено оборудование:

а) промежуточных пунктов диспетчерской поездной связью на всех отдельных пунктах;

б) промежуточных пунктов комбинированной постанционной и линейно-путевой связью на всех отдельных пунктах, контор, квартиры ПЧ, кабинета ТЧ, дежурного по депо и часть контор дорожных мастеров.

4. Стрелочная связь оборудована двухпроводная на 8 отдельных пунктах: Зилай, Андрейшур, Меньил, Игра, Кушья, Лоза, Чур и Заводская.

5. Построена местная связь на ст. Игра с установкой коммутатора МБ на 30 номеров с включением 11 абонентов.

6. Установлена водокачальная сигнализация на водокачках Чур и Игра, второе основное водоемное здание на ст. Игра водокачальной сигнализацией не оборудовано.

7. На ст. Игра во временном помещении оборудована аккумуляторная для питания соединительной трансляции.

При производстве работ отступлений от проекта не было. Качество выполненных работ по связи ХОРОШЕЕ.

Основные дефекты выполненных работ следующие:

1. По трассе магистральной линии связи не произведено уширение просеки и вырубki отдельных деревьев, угрожающих падением на линию.

2. На участке Кекоран—Пастухово на изломах профиля линии связи не установлено двойное крепление проводов, вследствие чего имеются срывы изоляторов с крючьев.

3. Вводы проводов во временные помещения (вагоны) не пропаяны.

4. Плохая слышимость по стрелочной связи из-за изношенности элементов.

Для обеспечения нормальной эксплуатации линии по устройствам связи комиссия считает необходимым выполнить работы в объемах и сроки, указанные в приложении № 1.

В связи с организацией на ст. Ижевск не предусмотренного проектом отделения движения, отделения паровозного хозяйства и других хозяйств, произвести к 1 марта 1945 г. следующие работы:

1. Оборудовать 2 диспетчерских круга: один круг Агрыз—Воткинск—Ижевск с девятью раздельными пунктами и второй — Ижевск—Зилай — с тридцатью раздельными пунктами.

2. На ст. Ижевск оборудовать телефонную станцию ЦБ на 50 номеров с соответствующим количеством абонентов.

Б. УСТРОЙСТВО СЦБ

По проекту предусмотрено:

1. Установка на всех остановочных пунктах двукрылых семафоров с ключевой зависимостью стрелок приемо-отправочных путей.

2. Оборудование всей линии жезловой сигнализацией системы Трегера.

По состоянию на 1 февраля [1945 г.] выполнены следующие работы:

1. На ст. Пибаньшур, пост 262 км, Зилай, Андрейшур, Меньил, Чур, Угловая, Люкшудья и ст. Заводская установлены двукрылые семафоры и на ст. Люк, Игра, Кушья, Лоза, Пастухово, Ижевск-Новый — однокрылые семафоры.

2. Электрожезловой системой с аппаратами Трегера оборудованы перегоны: Пибаньшур—Зилай, Зилай—Андрейшур, Андрейшур—Люк, Люк—Меньил, Меньил—Игра, Игра—Кушья, Кушья—Лоза, Лоза—Пастухово, Чур—Угловая, Угловая—Люкшудья, Люкшудья—Заводская, Заводская—Ижевск-Увинский и Заводская—Ижевск.

3. Ключевой зависимостью стрелки и сигналы приемо-отправочных путей не оборудованы, за исключением ст. Заводская. Качество выполненных работ **ХОРОШЕЕ**.

Для обеспечения нормальной эксплуатации по устройствам СЦБ необходимо выполнить к 1 марта 1945 г. следующие работы:

1. Оборудовать устройствами СЦБ ст. Ижевск, Кекоран и пост примыкания 262 км.

2. Отремонтировать жезловой аппарат на ст. Угловой.

3. Установить постоянные диски уменьшения скорости на Мужвайском пересечении и установить взаимозависимость семафоров.

4. Увязать зависимостью жезловой системой стрелки примыкания на перегонах Угловая—Чур и Угловая—Люкшудья.

5. Оборудовать ключевой зависимостью стрелки и семафоры на ст. Ижевск и Заводская (четная сторона), посту 262 км, разъезде Зилай и ст. Люкшудья (четная сторона).

По железнодорожной линии Балезино—Ижевск построены и частью использованы существующие культурно-бытовые помещения под:

- а) медпункты на ст. Игра и Люкшудья;
- б) детские сады (Игра, Люкшудья) на 300 детей;
- в) столовые (Зилай, Пулыб, Игра, Лынга, Кекоран, Чур, Люкшудья, Ижевск);
- г) красные уголки (Игра, Кекоран, Чур, Люкшудья, Ижевск);
- д) бани и дезокамеры (Зилай, Меньил, Люк, Игра, Лынга, Кекоран, Чур, Угловая, Люкшудья).

Технические и служебные здания

	По проекту		Выполнено		% выполнения, м³
	шт.	м³	шт.	м³	
I	2	3	4	5	6
Служебные здания					
Пассажирские здания (деревянные)	14	7008	4	2622	37
Пассажирские здания (каменные)					
по индивидуальному проекту	1	10800	1	2700	25
Постройки для обслуживания пассажиров	—	1070	—	76	7
Пакгаузы	5	1695	—	—	—
Стрелочные будки	38	769	29	559	73
Сооружения тягового хозяйства					
Паровозное депо деревянное временного типа (стойл)	2	4830	1	1052	22
Мастерские и кузницы	—	—	—	401	—
Контора при депо	—	357	—	235	66
Насосная станция для постоянного водоснабжения	2	—	1	—	50
То же для временного водоснабжения	—	—	3	—	—
Водонапорная башня (постоянного водоснабжения)	2	—	1	—	50
То же для временного водоснабжения	—	—	4	—	—
Прочие технические здания: паровозные и вагонные службы	—	2878	—	145	5

В связи с тем, что большая часть постоянных гражданских сооружений не построена, комиссия считает необходимым для создания нормальных условий в эксплуатационной работе выполнение оставшихся недоделок возложить на стройуправление № 31/38 в объеме и сроки, указанные в приложениях № 1, 2.

ХIII. ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ

Ожидаемые размеры движения на первые годы эксплуатации, в соответствии с техническим проектом и заключением технико-экспертного отдела НКПС от 1 июля 1943 г., определены в количестве 12 пар поездов.

Поверочным расчетом пропускной способности линии, с учетом ее технической оснащенности и установленных предельных поперегонных скорос-

тей к моменту приемки, а также наличия двух оставленных на первое время эксплуатации временных пунктов водоснабжения на перегонах установлено, что фактическая пропускная способность по отдельным элементам составляет по перегонам 13 пар, по тяговым обустройствам — 13 пар и по водоснабжению — 13 пар поездов, что соответствует проектной пропускной способности.

ХIV. ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ЛИНИИ КАДРАМИ

Эксплуатационный штат железнодорожной линии Балезино—Ижевск по техническому проекту должен состоять из 692 работников разных профессий, из них по службе движения — 246 чел., по паровозной службе — 64 чел., по вагонной службе — 36 чел., по службе пути — 64 чел., по связи и СЦБ — 12 чел. и по другим службам — 9 чел.

Фактически строительством № 31/38 подготовлены и передаются Казанской ж. д. кадры по временной эксплуатации: всего работников различных профессий — 478 чел., из них по службе движения — 122 чел., по паровозной службе — 86 чел., по службе пути — 240 чел. и работников ОРСа — 30 чел.

ХV. АДМИНИСТРАТИВНОЕ ДЕЛЕНИЕ

Железнодорожная линия Балезино—Ижевск по проекту должна была входить в состав двух железных дорог — Пермской и Казанской. Граница дорог устанавливалась на ст. Игра, являющейся участковой станцией с оборотным депо.

Эксплуатация и руководство построенной линии по службам движения, паровозной и вагонной, должны были осуществляться через существующие линейные административно-хозяйственные единицы служб и отделов Пермской и Казанской дорог.

По службам пути и связи в пределах построенной линии предусматривалась организация дистанции, на которую должно было быть возложено обслуживание и существующей Воткинской ветки.

В соответствии с приказом народного комиссара путей сообщения № с-921/ц от 23 декабря 1943 г. железнодорожная линия Балезино—Ижевск передается полностью Казанской ж. д.

Для обеспечения оперативного руководства организацией движения поездов и грузовой работы на вновь построенной линии Ижевск—Балезино комиссия считает необходимым:

1) организовать в г. Ижевске отделение службы движения, отделение паровозного хозяйства, дистанцию пути, сигнализации и связи и другие хозяйственные единицы с включением в состав Ижевского отделения участков железнодорожной линии Агрыз—Ижевск, Ижевск—Воткинск Агрызского отделения движения;

2) в связи с отсутствием на линии Ижевск—Балезино основного депо и необходимостью для обеспечения лучшей организации продвижения поездов, закрепления за Ижевским отделением приписного парка паровозов комиссия находит необходимым строительство основного паровозного депо на ст. Ижевск считать первоочередной неотложной работой, с окончанием строительства депо в 1945 г.

Впредь до окончания строительства депо на ст. Ижевск просить СНК СССР обязать Наркомат вооружения передать в аренду Казанской ж. д. сроком на

1 год одну достраиваемую секцию паровозного депо завода № 71 в г. Ижевске для обслуживания паровозного парка, приписанного к Ижевскому отделению, а строительству № 31/38 достроить указанную секцию для нужд основного депо Ижевск.

Обслуживание паровозами Ижевского депо участков Ижевск—Игра, Ижевск—Воткинск, Ижевск—Агрыз производить паровозами Казанской ж. д. и участков Балезино—Игра, Игра—Верещагино — паровозами Пермской ж. д.

XVI. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Материалы

В деле материального снабжения в условиях военного времени необходимо отметить инициативу строительства в изыскании и использовании местных ресурсов и большую помощь, оказанную строительству обкомом ВКП(б) и СНК Удмуртской АССР по изготовлению материалов.

На местных заводах изготовлены следующие металлоизделия:

костылей путевых	— 286 т;
провода телеграфной	— 65 т;
болтов мостовых с гайками и шайбами	— 12 000 шт.;
железа сортового	— 318 т;
ломов железных	— 3164 шт.;
кирок	— 2772 »;
топоров плотничьих	— 1670 »;
лопат железных	— 19 000 »;
гвоздей разных	— 26,7 т.

Выделены из местных ресурсов следующие материалы и изделия: леса круглого — 16 800 м³, гидролеса — 1200 м³, пиломатериала — 6000 м³, дров — 37 760 м³, цемента — 105 т, стекла оконного — 18 820 м², извести — 216 т, кирпича — более полумиллиона, пил разных — 1186 шт., мешковины — 19 928 м, кулей рогожных — 17 000 шт. и прочих материалов — на сумму более 1 млн руб.

Объем остающихся недоделок по линии Балезино—Ижевск после приемки ее в постоянную эксплуатацию материалами и оборудованием будет обеспечиваться строительством № 31/38 как за счет получения фондов от Цужелдорстроя в централизованном порядке, так и за счет самозаготовок местных материалов.

В связи с тем что Казанская ж. д. не планировала необходимые материалы для обеспечения безопасного пропуска весенних вод 1945 г. на вновь принимаемой в эксплуатацию линии Балезино—Ижевск, управление строительства № 31/38 материалами для пропуска весенних вод обеспечивает за счет местных заготовок, за исключением камня, который в количестве 2000 м³ должен быть доставлен с Казанской ж. д.

Инвентарь и инструмент

Предусмотренное по генсмету приобретение инвентаря и инструмента для укомплектования хозяйственных единиц железнодорожной линии Балезино—Ижевск на сумму 398 тыс. руб. полностью не выполнено.

Сдано инвентаря и инструмента:

а) по службе пути — снегоочиститель 56 600 руб., инвентаря — на сумму 45 860 руб., инструмента — на сумму 38 684 руб.;

б) по службе движения — инвентаря и инструмента на сумму 17 865 руб. Всего — на сумму 159 000 руб.

Эксплуатационный запас материалов, имеющийся у строительства № 31/38 на момент сдачи в постоянную эксплуатацию, передается хозяевам дороги соответствующим порядком.

XVII. СТОИМОСТЬ ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТ И ФИНАНСИРОВАНИЕ

Стоимость железнодорожной линии Балезино—Ижевск по генеральной смете определена в сумме 62 828 тыс. руб.

Финансирование производства работ до августа 1943 г. осуществлялось Ижевской конторой Промбанка, а с августа 1943 г. — Молотовской конторой Промбанка, по предъявляемым счетам строительством № 38 после натурной проверки и приемки работ инспекторами.

Строительство осуществляется хозяйственным способом и Промбанком финансируется по 14—18 параграфу правил финансирования капитальных работ.

Выполнение работ в сметных ценах на 1 февраля 1945 г. составляет 55 761 тыс. руб., или 88,8% к утвержденной смете.

Фактические затраты на выполненные работы выражаются в 57 232 тыс. руб.

Если учесть, что строительством получена компенсация по удорожанию в сумме 3947 тыс. руб., то строительство имеет экономию в сумме 2476 тыс. руб.

Себестоимость по отдельным главам сметы:

	Наименование глав по смете	Всего выполнено в сметных ценах	Фактическая стоимость
I	2	3	4
Глава I	Проектирование	2503,4	2503,4
» II	Подготовительные работы	1313,2	1054,3
» III	Земляное полотно	15557,4	14280,3
» IV	Искусственные сооружения	2511,1	2971,4
» V	Верхнее строение пути	14513,8	13102,0
» VI	Связь	738,9	1074,0
» VII	Здания производственные	694,7	913,8
» IX	Водоснабжение	200,5	365,8
» X	Производственный инвентарь	84,5	84,5
» XI	Жилищно-коммунально- бытовое строительство	293,3	219,0
» XIII	Нелимитированные расходы	8012,4	8012,4
» XIV	Содержание дирекции	297,0	297,0
» XV	Подготовка эксплуатационных кадров	185,0	185,0
» XVI	Временные культурно-бытовые помещения	1984,5	1536,0
» XVII	Временные производственные помещения	6197,3	4959,3
» XVIII	Приобретения	674,0	674,0
	Итого	55761,0	57232,0

Следует отметить, что ввиду производства дополнительных работ, не предусмотренных генсметой, а также заниженных расценок против порайонных ценников, по которым строительство производило расчеты с Промбанком, остатка средств утвержденной генсметы в сумме 7167 тыс. руб. будет недостаточно для финансирования подлежащих к выполнению работ.

Для приведения железнодорожной линии Балезино—Ижевск в состояние, обеспечивающее нормальную ее эксплуатацию, комиссия считает необходимым:

1) утвердить общее выполнение с начала строительства по состоянию на 1 февраля 1945 г. в сумме 55 761 тыс. руб., которая состоит из сумм выполненных работ, предусмотренных проектом, оплаченных Промбанком по согласованным с представителем Промбанка СССР единичным расценкам, и сверхпроектных работ, выявленных в процессе строительства, надлежаще оформленных с представителем заказчика и оплаченных Промбанком по тем же согласованным единичным расценкам;

2) открыть финансирование:

а) для выполнения работ, определенных комиссией, из числа оставшихся объемов согласно проекту (см. приложение № 1) в сумме 19 729 тыс. руб.;

б) для работ, предложенных комиссией, сверх проекта (см. приложение № 2) в сумме 3271 тыс. руб.

XVIII. ВЫВОДЫ

1. Общий объем работ, выполненных за период строительства линии в сметных ценах, выражается в сумме 55 761 тыс. руб., что составляет 88,8% от утвержденной полной сметной стоимости в сумме 62 828 тыс. руб.

2. В соответствии с выполненным объемом работ на момент приемки линия имеет необходимые обустройства, обеспечивающие сквозное движение с пропускной способностью 12 пар поездов.

3. Строительство линии Балезино—Ижевск велось в трудных условиях Великой Отечественной войны.

Выполненный большой объем работ по строительству линии в условиях военного времени является результатом самоотверженной, инициативной работы коллектива строителей и большой помощи, оказанной строителям Удмуртским обкомом ВКП(б) и Совнаркомом Удмуртской АССР.

В сооружении линии принимали участие колхозники 29 районов Удмуртской АССР, которые выполнили более 3 млн м³ земляных работ, произвели вырубку трассы на протяжении 95 км и обеспечили внутритранспортные перевозки материалов.

При непосредственном участии обкома ВКП(б) строителями в период строительства проводилась мобилизация внутренних ресурсов, которая дала возможность обеспечить работы недостающими материалами. На местных заводах было изготовлено сортового металла и поковок 308 т, костылей — 286 т, заготовлено и вывезено к местам работ 26 тыс. м³ лесоматериала.

4. Строительство линии Балезино—Ижевск начато в январе 1942 г. Рабочее движение на новостройке было открыто в марте 1943 г. В течение 1943—1944 гг. по линии перевезено различных грузов 1600 тыс. т, главными из которых являлись спецдревесина для авиазаводов, рудостойка для Донбасса и топливо для оборонных заводов.

5. Качество выполненных работ оценивается в целом на «ХОРОШО».

6. На основании произведенного натурного осмотра линий и учета выполненных работ, определения соответствия их техническому проекту правительственная комиссия находит линию Балезино—Ижевск подготовленной для эксплуатации и считает возможным принять ее в постоянную эксплуатацию с 1 марта 1945 г., с выполнением к этому сроку отдельных недоделок, отмеченных в соответствующих разделах настоящего акта и ведомости недоделок.

7. Оставшиеся недоделки и необходимые работы на линии Балезино—Ижевск, перечисленные в ведомости недоделок и перечне работ по отдельным объектам и элементам в установленные комиссией сроки в 1945 г., возложить на управление строительства № 31/38.

8. Для выполнения работ по основным недоделкам и дополнительным сооружениям считать необходимым выделение строительству ассигнований на 1945 г. в размере 23 млн руб.

9. С вводом в эксплуатацию железнодорожной линии Балезино—Ижевск 41% грузового потока и тяжеловесные поезда с этой линии будут следовать на Казанскую ж. д. через участок Ижевск—Агрыз, который по своему техническому состоянию (рельсы типа IV-а без подкладок и ветхие мосты расчетной нагрузкой H_3) не обеспечит пропуска тяжеловесных поездов, поэтому комиссия считает необходимым в 1945 г. произвести реконструкцию участка Ижевск—Агрыз.

Председатель правительственной комиссии *А. Чекинов*

Члены правительственной комиссии: *В. Куликовский*

Н. Силантьев

Н. Лозбинев

П. Кунцевич

В. Воробьев

И. Касьянов

Е. Сапегин

9 февраля 1945 г.
г. Ижевск

Приложение № 1

Ведомость недоделок по строительству железнодорожной линии Ижевск—Балезино

по состоянию на 1 февраля 1945 г., подлежащих выполнению в 1945 г.

Очер. №	Наименование работ	Единица измерения	Коли- чество	Цена	Сумма	Срок
1.	ГЛАВА I					
	Проектирование					
	1. Проектирование	руб.			109600	1945 г.
	<i>Итого по главе I</i>	руб.			109600	
4.	ГЛАВА II					
	Освоение трассы					
	1. Перенос линии электроснабжения и связи	руб.			9063	1945 г.
	2. Снос строений	»			124130	»

Очер. №	Наименование работ	Единица измерения	Коли- чество	Цена	Сумма	Срок
4.	3. Отвод земельного участка	га			66700	»
4.	4. Возмещение убытков	руб.			17880	»
	<i>Итого по главе II</i>	руб.			217773	
	ГЛАВА III					
	Земляное полотно					
5.	1. Земляные работы по главному пути	м ³	84643	4-96	419829	1 октября
5.	2. Обходы и пересечения	»	23582	4-96	116957	»
5.	3. Сопутствующие работы	»	108225	0-22	23810	»
6.	4. Земляные работы по станциям	»	74400	2-90	215325	15 октября
6.	5. Сопутствующие работы по станциям	»	74400	0-29	21532	»
7.	6. Земляные работы дополнительные:					
	а) по главному пути	»	99559	1-78	177215	1 октября
	б) » станционным путям	»	6199	1-78	11034	15 октября
	в) сопутствующие к дополнительным	»	105758	0-32	61261	»
8.	Укрепление полотна и русел рек:					
	а) обсев	м ²	237784	0-64	152182	1 октября
	б) одерновка в клетку	»	53450	1-00	53450	»
	в) одерновка сплошная	»	191440	1-33	254615	»
	г) рисбермы и камеш. наброска	м ³	1134	43-41	49227	»
	д) дренаж	п. м	17300	81-45	140920	»
	е) лотки	»	2310	82-80	152210	»
	ж) пропуск весенних вод	км г. п.	146,38	622-50	90500	1 апреля
	з) прочие работы — лестницы по откосам насыпей	п. м	165	38-00	6300	1 сентября
	и) Одинокое мощение	м ²	42056	11-21	471448	1 октября
	к) Двойное мощение	»	600	20-45	14110	»
	<i>Итого по главе III</i>	руб.			2431925	1 октября
	ГЛАВА IV					
	Искусственные сооружения					
12.	1. Трубы каменные	м ³	162	131-60	21319	1 сентября
	2. Трубы железобетонные	п. м	4	233-80	935	»
	3. Трубы деревянные	»	26,9	166-30	4473	»
	4. Лотки деревянные	»	33,48	1580	52898	1 августа
	5. Реконструкция искусственных сооружений км 94 — 120	руб.			17535	1 ноября
13.	6. Мосты и путепроводы из однородных материалов	п. м	108,28	644	69732	»

Очер. №	Наименование работ	Единица измерения	Количество	Цена	Сумма	Срок
15.	7. Мосты и путепроводы из разнородных материалов от 20 до 60 м с устройством настила и щебеночного покрытия	»	11,2	767	8590	»
	8. Установка контррельсов на мостах и лотках	п. м пути	900	31-50	28400	1 марта
	<i>Итого по главе IV</i>	руб.			203882	
	ГЛАВА V					
	Верхнее строение пути					
17.	1. Укладка главного пути (добавление скреплений)	км	2,23	31435	70100	1 мая
18.	2. Стоимость шпал главного пути	шт.	200	8-07	1614	»
17.	3. Смена рельс по главному пути	км	6,01	31435	188924	1 июля
17.	4. Укладка отводов и пересечений	»	0,55	31435	17289	1 ноября
18.	5. Стоимость шпал и отводов	шт.	600	8-07	4842	»
19.	6. Укладка станционных путей	км	17,67	27579	487321	1 сентября
20.	7. Стоимость шпал к станционным путям	шт.	25590	8-07	205511	»
21.	8. Установка противоуголов	км	115,98	3053	354087	1 июля
22.	9. Укладка стрелочных переводов	комплектов	73	4520	329960	1 сентября
23.	10. Стоимость переводных брусьев	»	73	564	41172	»
24.	11. Балласт с уборкой в путь:					
	а) по главному пути	м ³	42000	33-00	1386000	1 октября
	б) реконструкция от 94 до 120 км	»	15600	39-60	617760	»
	в) на обходах и пересечениях	»	600	33-00	19800	15 ноября
	г) на станциях	»	38485	33-00	1270005	15 октября
25.	12. Принадлежности пути:					
	а) переезды	шт.	43	2425	104275	1 июля
	б) путевые знаки	км	110	190	20900	»
	в) километровый запас материалов верхнего строения пути	»	125,82	586	73730	1 октября
	г) устройство упоров	шт.	20	259	5180	»
	д) устройство затворных брусьев	»	20	130	2600	»
26.	13. Путевая защита	шитов	6850	5-84	40000	1 марта
	<i>Итого по главе V</i>	руб.			5539034	

Очер. №	Наименование работ	Единица измерения	Коли- чество	Цена	Сумма	Срок
	ГЛАВА VI Связь и СЦБ					
28.	Магистральная линия связи	км главного пути			1215	1 апреля
29.	Устройство связи на узлах, станциях и разъездах	руб.			71700	»
30.	Водокачальная сигнализация	»			2180	15 марта
31.	Устройство сигнализации	руб.			39270	1 апреля
	<i>Итого по главе VI</i>	руб.			114350	
	ГЛАВА VII Здания и сооружения технического назначения					
35.	Пассажирские здания:					
	1. Каменное здание на ст. Ижевск со службами и инвентарем	м³			2215000	1 ноября
	2. Деревянное здание на 100 чел. ст. Игра	»	560	49-05	27468	1 апреля
	а) службы к нему	руб.			3971	»
	3. Деревянные здания на 50 чел. на ст. Лоза и Кекоран	м³	2584	42-45	109691	1 августа
	а) службы к ним	руб.			6262	»
	4. Разъезды с коммерческими операциями по раздельным пунктам — Зилай, Андрейшур, Меньил, Кушья, Пастухово, Люкшудья, Заводская	м³	1672	55-15	92211	1 октября
	а) службы к ним	руб.			22664	»
	5. Разъезды без коммерческих операций по раздельным пунктам — пост 262 км, Люк	м³	257,4	59-88	15360	1 июля
	а) службы к ним	руб.			5166	»
	6. Инвентарь и меблировка к пассажирским зданиям	м³ зданий	6623	4-78	31658	1 ноября
36.	Технические и служебные здания:					
	1. Стрелочные будки на одного стрелочника	шт.	5	2180-50	10902	1 марта
	2. Инвентарь стрелочных будок	100 м³ зданий	0,98	943-50	925	»
37.	Устройство для обслуживания пассажирских перевозок:					
	1. Пассажирские платформы	м²	3600	31-87	114700	1 октября
	2. Кубовые	м³	175,5	81-15	14243	1 сентября

Очер. №	Наименование работ	Единица измерения	Коли- чество	Цена	Сумма	Срок
38.	Складские здания для грузовых перевозок:					
	1. Багажные сараи	м ²	167,4	50-77	8482	»
	2. Пакгаузы	»	620,2	99-97	62001	»
	3. Инвентарь	руб.			200	»
46.	Экипировочные устройства:					
	1. Кочегарные ямы наружные на ст. Игра	шт.	2	13610	27220	1 июля
	2. Пескосушилки на одну печь ст. Игра	м ³	154,2		6220	1 марта
	3. Сарай для хранения песка	м ²	48		6560	»
	4. Пескосушильная печь	шт.	1	7010	7010	»
50.	Пожарный сарай при ст. Игра	м ²	185,6	32-74	6077	1 сентября
53.	Пункт технического осмотра вагонов на ст. Игра	м ³	316	48-86	15440	15 декабря
	Инструмент и инвен- тарь к нему	руб.			3000	
54.	1. Здание дистанции пути ст. Ижевск для приспособления под контору дистанции связи	м ³	1834		83600	1 декабря
	2. Службы к нему	руб.			9700	»
	3. Сантехника и электроосвещение	»			3500	»
	4. Инвентарь и инструмент	»			8800	»
	<i>Итого по главе VII</i>	руб.			2804478	
	ГЛАВА IX					
	Водоснабжение					
	Новое водоснабжение на ст. Чур					
65.	Углубление и очистка водоемов	м ³	80	44-70	357	1 ноября
67.	1. Водоприемный оголовок и глиняная перемычка	шт.	1	2675	2675	»
	2. Водосборные колодцы	шт.	1	6892	6892	»
	3. Самотечные линии укладка труб d-200 мм	п. м	160	49-26	7882	»
	4. Рытье траншей с водоотливом	м ³	265	10-68	2830	»
68.	Всасывающая линия:					
	1. Рытье траншей с водоотливом	м ³	157		1241	»
	2. Укладка труб 75 мм 150--200 мм	п. м	66		2174	»
69.	Насосные станции:					
	а) здания из прочих материалов	м ³	430	43-90	18877	»

Очер. №	Наименование работ	Единица измерения	Коли- чество	Цена	Сумма	Срок
	б) службы при нем	м ³	430	9-20	3956	»
	в) благоустройство территории	м ³	430	4-90	2107	1 ноября
	г) оборудование	комплектов	1	9921	9921	»
	д) монтажные работы	»	1	3034	3034	»
	е) инвентарь и инструмент	»	1	1470	1470	»
70.	Водопроводная сеть:					
	а) нагнетательная линия 125 мм	п. м	397	34-06	13522	»
	б) разводящая — 250 мм	»	791	66-89	52910	»
	в) колодцы на водопроводной сети	шт.	11	1228	13508	»
	г) гидравлические колонки с фундаментом и водоотводом	»	3	5725	17175	»
	д) пожарные краны (гидранты)	»	5	354	1770	»
72.	1. Водонапорная башня деревянная емкостью бака 60 м ³	»	1	29200	29200	»
	2. Оборудование башни	»	1	6400	6400	»
	Водоснабжение ст. Ижевск					
70.	1. Разводящая сеть — 200 мм	п. м	1300	45-34	58942	1 июля
	2. Смотровые колодцы	шт.	4	1228	4912	»
	3. Пожарные гидранты	»	2	354	708	»
	4. Гидроколонки	»	1	5725	5725	»
	Водоснабжение на ст. Игра					
67.	1. Водоприемные сооружения	шт.	1	2575	2575	1 ноября
	2. Водосборные колодцы	»	1	6892	6892	»
	3. Сантехнические работы	руб.	—	—	2180	»
68.	Всасывающие линии 200 мм	п. м	28	—	2320	»
69.	1. Насосная станция деревянная с бутовой шахтой	м ³	537		21215	1 ноября
	2. Службы к ней	»	537	9-20	4448	»
	3. Благоустройство	м ³ здания	537	58-00	28015	»
	4. Монтажные работы	комплектов	2	3034	6068	»
	5. Инвентарь и инструмент		1	2220	2220	»
70.	Водопроводная сеть:					
	а) нагнетательная сеть — 125 мм	п. м	850	29-00	24600	»
	б) разводящая сеть — 250 мм	»	800	66-89	53500	»
	в) колодцы на развод. сети	шт.	5	1228	6140	»

Очер. №	Наименование работ	Единица измерения	Коли- чество	Цена	Сумма	Срок
	г) гидроколонки с фундаментом и водоотводом	»	2	5725	11450	1 июля
	д) пожарные краны (гидранты)	»	2	354	708	»
	<i>Итого по главе IX</i>	руб.			440519	
	ГЛАВА X Эксплуатационный ин- вентарь и инструмент					
	1. В целом по главе	руб.			313500	
	<i>Итого по главе X</i>	руб.			313500	
	ГЛАВА XI Жилищное, культурно- бытовое и коммунальное строительство					
87.	Дом отдыха бригад ст. Игра	м ³	1462		67090	1 октября
	Службы к нему	м ³ здания	1462		2760	»
	Инвентарь и меблировка	100 м ³	14,6		14600	»
88.	Жилые здания квартирного типа					
	1. На перегонах — (путевые дома)	м ³	23334	57-50	1341800	1 октября
	а) службы к ним	»	23334	23-02	537200	»
	б) инвентарь и оборудование	м ³	23334	1-00	23334	»
	2. На остановочных пунктах	м ³	15651	62-01	814000	1 декабря
	а) службы к ним	»	15651	12-50	196700	»
	б) инвентарь и оборудование	»	15651	0-11	1800	»
93.	Коммунальное строительство					
	1. Бани путевые на перегонах — 7 шт.	м ³	869	53-00	46000	1 октября
95.	Благоустройство поселков	руб.			50000	1 декабря
97.	Колодцы грунтовые и питьевые	шт.	16	1215	19450	1 июля
	<i>Итого по главе XI</i>	руб.			3114734	
	ГЛАВА XIII Нелимитированные и специальные расходы и затраты по работам, которые не могут быть уточнены в техническом проекте					
101.	Послеосадочный и гарантийный ремонт:					
	а) пути	руб.			78000	31 декабря
	б) зданий	руб.			68000	»

Очер. №	Наименование работ	Единица измерения	Коли- чество	Цена	Сумма	Срок
102.	Удорожание работ, производимых в зимнее время	руб.			500000	»
103.	Приведение в порядок территории строительства	руб.			55200	»
105.	Непредвиденные расходы	руб.			100000	»
	<i>Итого по главе XIII</i>	руб.			801200	
	ГЛАВА XIV Содержание дирекции строящегося предприятия					
106.	Технический надзор заказчика	руб.			50000	
	<i>Итого по главе XIV</i>	руб.			50000	
	ГЛАВА XV Расходы по подготовке кадров					
107.	В целом по главе	руб.			182000	
	<i>Итого по главе XV</i>	руб.			182000	
	ГЛАВА XVI Временные здания и со- оружения по жилищно- му, культурно-бытовому и коммунальному обслу- живанию строительства					
	В целом по главе XVI	руб.			100000	
	<i>Итого по главе XVI</i>	руб.			100000	
	ГЛАВА XVII Временные здания и со- оружения, возводимые для обслуживания работ					
111.	1. Стройдвор на ст. Игра	руб.			150000	
	2. Прочие расходы	руб.			10000	
	<i>Итого по главе XVII</i>	руб.			160000	
	ГЛАВА XVIII Приобретение строй- механизмов, средств транспорта, строительного инвентаря и имущества					
	В целом по главе	руб.			150000	
	<i>Итого по главе XVIII</i>	руб.			150000	
	<i>Итого по главам</i>	руб.			16743318	
	Коэффициент на измене- ние порайонных рас- ценок 1,15 на объемные затраты: $15513172 \times 1,15 : 100$	руб.			2325000	
	Перерасчет на наклад- ные расходы: $19068318 \times 3,5 : 124,5$	руб.			536000	
	Всего по ведомости	руб.			19604318	

**Работы, подлежащие выполнению
со сроком окончания в 1945—1946 гг.**

	Наименование работ	Измерение	Количество	Цена	Сумма	Примечание
	Работы по территории постоянного депо ст. Игра					
1.	Рубка леса	га	3	268,92	806	
2.	Корчевка пней	га	10	827,93	8279	
3.	Земляные работы	м³	37000	2-60	96000	
4.	Сопутствующие	м³	37000	0,29	10750	
5.	Укладка пути	км	5,07	27517	140000	
6.	Стоимость шпал	шт.	7300	8-07	59000	
7.	Укладка стрелочных переводов	комплект	21	4514	95000	
8.	Стоимость перев.* брусев	м³	21	564	11850	
9.	Балластировка	м³	5000	28-34	142000	
10.	Упоры	шт.	2	259	518	
11.	Здание депо деревянное на 3 стойла	м³	4668	31-00	145000	
12.	Контора депо деревянное	»	622	47-93	29800	
13.	Контора угольного склада	»	467	47-93	22400	
14.	Пескосушилка	»	131	32-74	4280	
15.	Пескосушилн. печь	шт.	1	7961	7961	
16.	Навес для песка	м²	51,5	—	6359	
17.	Контрольный пост	м³	27,75	—	1940	
18.	Специальные устройства	»	4688	5-73	26800	
19.	Баня — ускоритель с оборудованием	шт.	1	34510	34510	
20.	Разводящая сеть 250 мм	п. м	900	56-24	50600	
21.	Колодцы	шт.	4	526	2105	
22.	Пожарные гидранты	шт.	1	354	354	
23.	Гидроколонки	шт.	3	4204	12612	
24.	Сантехника и электроосвещение	м³	4688	2-37	11100	
25.	Площадки для топлива	м²	4000	—	39300	
26.	Шлакоуборочная канава	шт.	1	13600	13600	
27.	Службы	м³	491,8	5-60	2760	
28.	Инвентарь, инструмент	руб.	—	—	4640	
	Итого				966724	
	Коэффициент на изменение порайонных расценок = 1,15					
	966724x1,15:100	руб.			145000	

* Сокращение документа.

	Наименование работ	Измерение	Количество	Цена	Сумма	Примечание
	Перерасчет на накладные расходы 3,5%					
	1111723x3,5:124,5	руб.			31400	
	Всего	руб.			1143124	
	Всего на сумму				20747442	

Председатель комиссии *А. Чекинов*

Члены комиссии: *В. Куликовский*

Н. Силантьев

Н. Лозбинец

П. Кунцевич

В. Воробьев

И. Касьянов

Е. Сапегин

Приложение № 2

Ведомость объемов работ по железнодорожной линии Ижевск—Балезино, определенных правительственной комиссией, при приемке линии в постоянную эксплуатацию, но не предусмотренных проектом

Наименование работ	Единица измерения	Количество	Цена	Сумма	Срок строительства
ГЛАВА I.					
Изыскание и проектирование					
Изыскание и проектирование вновь строящихся объектов 2781500x4:100	руб.			111260	
<i>Итого по главе I</i>	руб.			111260	
ГЛАВА VI.					
Связь и СЦБ					
Оборудование связью вновь организуемого отделения движения на ст. Ижевск	руб.			102000	1/III
<i>Всего по главе VI</i>	»			102000	
ГЛАВА VII.					
Здания технического назначения					
Основное паровозное депо на ст. Ижевск					
1. Депо каменное на 6 стойл	м³	25000		1500000	
2. Котельная	»	900		90000	
3. Обмывочная площадка	руб.			38000	
4. Внутренняя сантехника и электроосвещение	»			54000	
5. Проходная будка	»			7000	
6. Тractionные пути с земляными работами	км	5,0		345000	

Наименование работ	Единица измерения	Количество	Цена	Сумма	Срок строительства
7. Стрелочные переводы	комплект	25		113000	
8. Наружные кочегарные канавы	шт.	2		31000	
9. Пескоснабжение	руб.			18000	
10. Площадка для топлива	м ²	2700		40000	
11. Контора угольного склада	»	590		35000	
12. Контрольный пост	руб.			2000	
13. Погреб для смазочных	м ³	50		3500	
14. Погреб для осветительного материала	»	75		8000	
15. Служба при депо	руб.			9000	
16. Благоустройство территории	руб.			10000	
17. Оборудование и инвентарь м ³ зданий		15000	6-00	90000	
18. Наружное электроосвещение	км	5	3500	17500	
19. Трансформаторный киоск	руб.			3500	
Итого по депо				2414500	1945 г.
Коэффициент на изменение порайонных расценок K=1,04 2414500x4:100	руб.			96580	
Перерасчеты на накладные расходы 2511080x3,5:124,5	руб.			87887	
Всего по депо	руб.			2598967	
8-квартирные дома на ст. Ижевск-Новый					
1. Здания деревянные	$\frac{\text{шт.}}{\text{м}^3}$	$\frac{3}{6147,6}$	54-28	334000	
2. Службы к ним	$\frac{\text{м}^3}{\text{зданий}}$	6147,6	12-50	76800	
3. Инвентарь	»	6147,6	0-11	676	
4. Сантехника и электроосвещение	»	6147,6	2-87	17670	
Итого на 3 дома	руб.			429146	1945 г.
Коэффициент на изменение порайонных расценок K=1,04 429146x4:100	руб.			17200	
Перерасчет на накладные расходы 446346x3,5:124,5	руб.			12500	
Всего по 8-квартирным домам	руб.			458896	
Всего по ведомости	руб.			3271123	

Председатель комиссии А. Чекинов

Члены комиссии: В. Куликовский

Н. Силантьев

Н. Лозбинец

П. Кунцевич

В. Воробьев

И. Касьянов

Е. Сянегин

Ведомость
неустойчивых мест земляного полотна железнодорожной линии
Ижевск—Балезино по состоянию на 1 февраля 1945 г.

№ п/п	Характер больных мест	Протя- женность, км	№ п/п	Намеченные мероприятия	Протяженность, км	
					по про- екту	намече- но строи- тельст- вом
1.	Грунтовые воды в откосах и основаниях выемок вызывают сплывы откосов, пучины, заплывание кюветов (км 8, 26, 31, 32, 39, 60, 70, 100, 103, 112, 116, 118, 139)	7,160	1.	Подкюветные дренажи (км 8, 39)	4,760	0,500
2.	Просадки насыпей на поймах и болотах (км 72, 143)	0,710	2.	Открытые лотки (км 112, 115, 118, 139)	1,550	3,110
3.	Балластные корыта (км 8, 39, 40, 60, 70, 112)	2,125	3.	Откосные дренажи (км 26, 100, 139)	—	1,360
			4.	Заглубленные кюветы	3,165	—
			5.	Полки на контакте мелкозернистых песков и глин (км 32, 39)	0,995	1,000
			6.	Досыпки насыпей в местах просадок (км 72, 143)	—	0,710

Начальник строительства № 31/38 НКПС В. Воробьев
Зам. главного инженера строительства № 31/38 НКПС В. Кличко

**Сводная ведомость
искусственных сооружений железнодорожной линии Ижевск—Балезино
по состоянию на 1 февраля 1945 г.**

№ п/п	Наименование сооружений	По проекту			Выполнено			
		шт.	п. м	м³	шт.	п. м	м³	% вы- полне- ния со- оруже- ний
1.	Деревянных мостов	90	1833	—	87	1788	—	97
2.	Деревянных мостов с металлическими пакетами	6	253	—	6	253	—	100
3.	Деревянных лотков	60	745	—	60	718	—	100
4.	Деревянных труб	10	213	—	8	213	—	100
5.	Железобетонных труб	8	130	—	8	130	—	100
6.	Каменных труб	4	—	2585	4	—	2389	100
7.	Путепроводов	4	216	—	1	63	—	25
	Всего сооружений:	182	—	—	176	—	—	97

Примечание: Длина мостов принята вдоль пути, лотков — поперек пути.

Начальник строительства № 31/38 НКПС В. Воробьев
Зам. главного инженера строительства № 31/38 НКПС В. Кличко

Приложение № 5

**Ведомость
переездов на железнодорожной линии Ижевск—Балезино
по состоянию на 1 февраля 1945 г.**

Наименование переездов	Всего переездов	
	По проекту	Временно приспособленных для езды
Всего переездов	57	42
Из них:		
Одиночных	44	31
Двойных	13	11
Неохраняемых	47	32
Охраняемых	10	10
Механизированных	—	—

Примечание: На всех переездах не сделано мощение и на большин-
стве переездов не установлены надолбы и полностью не закончена земляная
отсыпка. Настил, кроме охраняемых переездов, — временный. Охраняемые
переезды имеют шлагбаумы и переездные будки.

Начальник строительства № 31/38 НКПС В. Воробьев
Зам. главного инженера строительства № 31/38 НКПС В. Кличко

Ведомость пунктов временных водоснабжений железнодорожной линии Балезино—Ижевск
по состоянию на 1 февраля 1945 г.

Километры	Наименование пунктов набора воды	Расстояние между пунктами набора воды, км	Оборудование источника водоснабжения		Качество воды (общая жесткость)	Водопровод					Число водоемных зданий	Емкость водонапорных резервуаров, м³
			Двойное или одинарное водоснабжение	Название источника		Возвышение станционной площади над уровнем самых низких вод, м	Всасывающая линия		Напорная и разводящая линия			
							Длина, м	Диаметр трубы	Длина, м	Диаметр трубы		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
9	Перегон Зилай— Андрейшур (Пулыб) Игра	37 40	Одинарное Двойное	Пруд р. Пулыбка р. Лоза	12,06 13,08	3,06 9,42	3 6	125 100	— 554	— 150,75 37	1 2	24 60
46												
86	Старое Пастухово Чур	20	Одинарное Одинарное	Пруд р. Прич р. Чур	15,7 11,6	2,47 6,56	25 44	0,5x0,5 75	— 6	— 100	1 1	20 17
100												
139	Перегон Заводская— Ижевск	39	—	Водопровод г. Ижевск	12,0	—	—	—	3,4	75	—	—
145	Ст. Ижевск	—	—	Удлинение каптаж- ной галереи сущест- вующего водопровода	17,2	—	—	—	—	—	—	—

Примечание: На ст. Игра сделано постоянное рубленое водоемное здание с баком емкостью 60 м³ и уложена постоянная одинарная напорная линия.

Начальник строительства № 31/38 НКПС В. Воробьев
Зам. главного инженера строительства № 31/38 НКПС В. Кличко

**УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
О НАГРАЖДЕНИИ СТРОИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ
БАЛЕЗИНО—ИЖЕВСК***

20 апреля 1945 г.

За успешное выполнение заданий правительства по строительству железнодорожной линии Балезино—Ижевск наградить:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

1. Воробьева Василия Филипповича — начальника строительства
2. Корепанову Лидию Игнатьевну — землекопа
3. Осипенко Тимофея Ефимовича — экскаваторщика
4. Ольшанского Георгия Петровича — заместителя секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту
5. Сабурову Марфиду Егоровну — землекопа
6. Севаленкова Семена Тимофеевича — каменщика
7. Тронина Андрея Васильевича — Председателя Совнаркома Удмуртской АССР
8. Чекинова Анатолия Петровича — секретаря Удмуртского обкома ВКП(б)

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. Аднашева Николая Ивановича — машиниста паровоза
2. Бакиева Зуфара — секретаря Вавожского райкома ВКП(б)
3. Бушкова Павла Михайловича — шофера
4. Вахрушеву Алевтину Петровну — землекопа
5. Веретенникова Алексея Ефимовича — землекопа
6. Вострикова Владимира Никифоровича — секретаря Глазовского райкома ВКП(б)
7. Горбушина Ивана Даниловича — заместителя Председателя Совнаркома Удмуртской АССР
8. Горбушина Ивана Антоновича — костыльщика
9. Калугина Николая Павловича — главного инженера строительства
10. Караваева Арсентия Васильевича — секретаря Удмуртского обкома ВКП(б)
11. Касьянова Ивана Ивановича — старшего контролера
12. Козырева Джамбота Кубадеевича — главного инженера строительства
13. Кличко Владимира Игнатьевича — начальника производственного отдела строительства
14. Ложкина Матвея Степановича — землекопа
15. Ломакину Анну Александровну — строймастера
16. Макарова Ивана Галактионовича — бригадира землекопов
17. Петухова Василия Филимоновича — мастера
18. Пылова Николая Ивановича — начальника 3-го стройучастка
19. Сабурова Емельяна Егоровича — землекопа
20. Смирнова Ивана Константиновича — бригадира каменщиков

* Указ опубликован частично в газетах «Правда» (21 апреля 1945 г.) и «Удмуртская правда» (25, 29 апреля 1945 г.).

21. Стригина Аркадия Александровича — секретаря Балезинского райкома ВКП(б)
22. Семина Захара Петровича — бригадира плотников
23. Ширяева Николая Ильича — заместителя начальника строительства
24. Шулятьева Павла Михайловича — мастера
25. Лозбинцева Николая Петровича — начальника производственного отдела

ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»

1. Агафонова Ивана Николасвича — секретаря Кезского райкома ВКП(б)
2. Александрова Александра Александровича — начальника 2-го стройучастка
3. Бабинцеву Анастасию Артемьевну — землекопа
4. Барашенкова Михаила Никитовича — заместителя заведующего транспортным отделом обкома ВКП(б)
5. Булова Георгия Николаевича — землекопа
6. Белослудцева Арсения Егоровича — бригадира землекопов
7. Богатырева Василия Терентьевича — секретаря Кулигинского райкома ВКП(б)
8. Будянского Наума Владимировича — начальника экспедиции
9. Буторина Александра Александровича — председателя исполкома Як[шур]-Бодьинского райсовета
10. Бузмакову Татьяну Семеновну — землекопа
11. Быстрова Анатолия Сергеевича — механика 3-го стройучастка
12. Владыкина Якова Андреевича — секретаря Ярского райкома ВКП(б)
13. Воробьева Филиппа Осиповича — мастера
14. Глухова Григория Андреевича — председателя исполкома Сарапульского райсовета
15. Груша Ивана Ивановича — шофера
16. Дружининского Ивана Петровича — старшего инженера экспедиции
17. Жарикова Федора Ефимовича — бригадира землекопов
18. Жвакина Андриана Ивановича — секретаря Юкаменского райкома ВКП(б)
19. Жукова Николая Даниловича — председателя исполкома Ижевского горсовета
20. Захарову Марию Ивановну — второго секретаря Больше-Учинского райкома ВКП(б)
21. Зорина Петра Ивановича — председателя исполкома Балезинского райсовета
22. Игнатьева Леонида Филипповича — секретаря Ижевского горкома ВКП(б)
23. Камышева Николая Николаевича — кузнеца
24. Карцева Алексея Дмитриевича — писателя
25. Касимову Мурзию Мухаметшину — землекопа
26. Кохась Виктора Михайловича — начальника финотдела Цустроя
27. Кубышкина Петра Васильевича — техника участка
28. Максимову Лидию Никитичну — инструктора обкома ВКП(б)
29. Мищенко Алексея Иосифовича — начальника изыскательской партии
30. Нелюбина Андрея Михайловича — дорожного мастера
31. Овчинникова Александра Николаевича — начальника работ строительства
32. Потемкина Владимира Сергеевича — начальника производственного отдела 3-го участка строительства

33. Попова Дмитрия Александровича — начальника лесоучастка строительства
34. Раскатова Владимира Викторовича — секретаря Воткинского горкома ВКП(б)
35. Субботина Тимофея Павловича — машиниста паровоза
36. Терентьева Дмитрия Платоновича — председателя исполкома Увинского райсовета
37. Терешину Марию Александровну — бригадира землекопов
38. Тютина Миннихара Гальямовича — бригадира землекопов
39. Урбан Ивана Александровича — начальника отдела
40. Филимонова Павла Михайловича — прораба
41. Чиркову Зинаиду Игнатьевну — землекопа
42. Шафранова Петра Григорьевича — машиниста паровоза
43. Широбокова Василия Петровича — бригадира плотников
44. Шинакова Александра Алексеевича — главного инженера 4-го участка
45. Щеголева Николая Сергеевича — главного инженера строительства

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВУЮ ДОБЛЕСТЬ»

1. Ардашеву Евдокию Васильевну — землекопа
2. Амосова Петра Гавриловича — заместителя начальника ОРСа строительства
3. Баранова Михаила Сергеевича — прораба 3-го участка
4. Баташеву Анисию Григорьевну — землекопа
5. Боброву Анну Константиновну — землекопа
6. Боброва Владимира Михайловича — председателя исполкома Игринского райсовета
7. Бубнова Дмитрия Васильевича — прораба 3-го участка
8. Бурого* Михаила Григорьевича — начальника отдела кадров 3-го стройучастка
9. Бушмакину Матрену Ивановну — землекопа
10. Васильеву Анастасию Васильевну — землекопа
11. Веретенникову Анну Афанасьевну — землекопа
12. Выгорова Виталия Андреевича — главного механика строительства
13. Гвоздева Дмитрия Михайловича — мастера
14. Грязнова Константина Ивановича — экскаваторщика
15. Губина Иосифа Николаевича — рабочего
16. Долгополова Бориса Михайловича — начальника отдела движения строительства
17. Дубинина Ивана Ивановича — диспетчера отдела движения
18. Дулессова Максима Филипповича — землекопа
19. Емшанова Николая Степановича — секретаря Якшур-Бодьинского райкома ВКП(б)
20. Жарикова Федора Тихоновича — прораба 3-го стройучастка
21. Игнатьев Евгения Ивановича — начальника ОРСа 3-го стройучастка
22. Ирисова Сергея Петровича — инженера участка
23. Колчанова Аксентия Михайловича — машиниста паровоза
24. Корепанова Ивана Васильевича — землекопа
25. Копысова Михаила Прокопьевича — плотника

* В документе значится: «Бурого...».

26. Котова Дмитрия Михайловича — бригадира пути
27. Красноперова Андрея Петровича — землекопа
28. Кубышкина Михаила Федоровича — землекопа
29. Кузьминых Михаила Васильевича — второго секретаря Кезского райкома ВКП(б)
30. Кутявину Анастасию Егоровну — бригадира землекопов
31. Кушеву Алевтину Ивановну — техника
32. Миносьянц Сергея Сергеевича — техника 3-го стройучастка
33. Мокрушина Афанасия Николаевича — токаря
34. Некрасова Валентина Васильевича — прораба 3-го стройучастка
35. Некрасову Марию Ивановну — дежурного по станции
36. Новикова Кузьму Савельевича — председателя исполкома Каракулинского райсовета
37. Новикова Павла Алексеевича — главного бухгалтера строительства
38. Овчинникова Петра Андреевича — инструктора обкома ВКП(б)
39. Огородникова Леонида Пименовича — главного бухгалтера 3-го стройучастка
40. Путилова Павла Степановича — машиниста паровоза
41. Рылова Дмитрия Евстигнеевича — секретаря Киясовского РК ВКП(б) по кадрам
42. Стрелкову Акулину Алексеевну — землекопа
43. Трофимова Александра Ивановича — председателя исполкома Киясовского райсовета
44. Чубукова Александра Васильевича — землекопа
45. Шевченко Александра Леонтьевича — экскаваторщика
46. Шифрина Александра Александровича — старшего инженера строительства
47. Шленкина Филиппа Фроловича — каменщика
48. Шуклина Зота Спиридоновича — плотника

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ»

1. Антонову Наталью Петровну — землекопа
2. Арсентьева Сергея Михайловича — механика связи
3. Атаманова Михаила Семеновича — слесаря по ремонту паровозов
4. Байкузину Маркосу Низановну — землекопа
5. Баталову Любовь Ивановну — землекопа
6. Берелыгина Михаила Дмитриевича — рабочего связи
7. Веретенникову Татьяну Алексеевну — землекопа
8. Васильеву Анну Егоровну — кондуктора
9. Возмишева Василия Тарасовича — бригадира землекопов
10. Горбушина Михаила Григорьевича — землекопа
11. Евсютина Михаила Васильевича — экскаваторщика
12. Ермакова Константина Владимировича — начальника изыскательской партии
13. Жуйкову Елизавету Никитичну — землекопа
14. Журавлеву Марию Ивановну — землекопа
15. Замалаева Александра Петровича — главного кондуктора Игринского резерва
16. Иванова Якова Павловича — рабочего экскаватора ППГ 141

17. Игнатьеву Фаину Афанасьевну — землекопа
18. Ишкова Гаврила Ивановича — начальника стройтехснаба
19. Кирилина Сергея Егоровича — бригадира путеукладки
20. Князеву Дарью Александровну — землекопа
21. Кобзырева Сергея Ивановича — кузнеца
22. Копысову Пелагею Николаевну — землекопа
23. Корешкова Прокопия Акимовича — прораба
24. Косачеву Веру Андреевну — землекопа
25. Курсакова Филиппа Мироновича — землекопа
26. Кутявину Анну Терентьевну — землекопа
27. Лекомцева Александра Власовича — слесаря
28. Леконцеву Марию Андреевну — землекопа
29. Лосева Романа Ануфриевича — заместителя начальника 3-го участка
30. Макарова Дмитрия Петровича — заведующего подсобным хозяйством 3-го стройучастка
31. Максимова Екатерину Дмитриевну — землекопа
32. Малых Анисью Григорьевну — землекопа
33. Мерзлякову Веру Степановну — землекопа
34. Москвина Ивана Мироновича — печника
35. Мушакову Варвару Ивановну — землекопа
36. Наговицина Федора Игнатьевича — землекопа
37. Некрасова Евгения Васильевича — начальника изыскательской партии
38. Полетаеву Клавдию Ильиничну — рабочего пути
39. Потапова Петра Николаевича — инструктора обкома ВКП(б)
40. Пучкова Назара Степановича — конопатчика
41. Рыжкову Евдокию Ивановну — землекопа
42. Решетникова Ивана Федоровича — бригадира пути
43. Сахарнова Николая Петровича — инженера отдела главного механика
44. Скорпофеев Евгению Степановну — строймастера
45. Сунцову Нину Федоровну — землекопа
46. Сухову Антониду Петровну — землекопа
47. Тараскина Илью Егоровича — кочегара
48. Тукмачеву Евдокию Лаврентьевну — старшего кондуктора
49. Угланова Петра Ивановича — председателя исполкома Пычасского райсовета
50. Урасинова Геннадия Васильевича — землекопа
51. Уткину Ольгу Константиновну — землекопа
52. Францева Модеста Андреевича — прораба
53. Фролова Исаака Давыдовича — начальника сектора
54. Чиркову Валентину Ивановну — землекопа
55. Шибаева Михаила Петровича — лесоруба

Председатель Президиума
Верховного Совета СССР *М. Калинин*
Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР *А. Горкин*

Москва. Кремль.
20 апреля 1945 г.

ГА РФ, ф. 7523, оп. 4, д. 352, л. 226—232.

**ИЗ СТАТЬИ В ГАЗЕТЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ БАЛЕЗИНО—ИЖЕВСК**

25 апреля 1945 г.*

<...>** Новая дорога строилась с расчетом на движение тяжелых составов. Профиль и оборудование трассы позволяют на всем протяжении пускать тяжеловесные поезда с паровозами типа «Феликс Дзержинский».

Строители при помощи местных партийных и советских организаций в короткий срок выполнили огромный объем трудоемких работ. Пришлось преодолеть немало трудностей. Достаточно сказать, что на каждый километр трассы построено 179 искусственных сооружений. На строительстве в значительной мере использованы местные строительные материалы, в первую очередь лес. Большинство мостов, в том числе крупных на сплавных реках Лоза и Сая, построено из дерева.

О характере работ может дать представление постройка так называемого Кекоранского перевала. Здесь, на 11 километрах пути, пришлось произвести более 1200 тысяч кубометров земляных работ, в отдельных местах высота насыпи достигает 22 метров, а глубина выемок — 18 метров.

Линия велась одновременно с двух сторон, из районов Пермской и Казанской железных дорог. Во время наиболее широкого разворота работ на строительстве находилось до 25 тысяч пеших рабочих и до 16 тысяч конных. Самоотверженный труд колхозников Удмуртии помог коллективу Строительного управления № 38 НКПС успешно преодолеть все преграды. Не хватало, например, квалифицированных плотников, а их требовалось сотни. Тогда стахановцы тт. Семин, Евсеев и другие, обладающие большим опытом, взялись в короткий срок подготовить необходимое число плотников. Они встали во главе созданных бригад и быстро обучили плотничьему мастерству сотни рабочих. В один из месяцев на строительстве создалась угроза приостановки укладки линии из-за неподготовленности моста на реке Унтемка. Линия уже подходила к реке, а мост был готов только наполовину. Тогда мостовая колонна, возглавляемая инженером Давыдовым, решила не покидать места работы до тех пор, пока мост не будет построен. На помощь ей пришли работники соседних участков. Работы шли день и ночь, и мост был подготовлен точно к сроку.

В 1944 году линия уже вступила во временную эксплуатацию. По ней прошли тысячи вагонов с важными народнохозяйственными грузами. Перевезено также около 300 тысяч пассажиров.

В дальнейшем на дороге будут производиться работы второй очереди. В 1945 году предстоит освоить несколько миллионов рублей капитальных вложений, возвести ряд станционных и жилых зданий.

Н. Матвеев

Удмуртская правда. — 1945. — 25 апреля.

* Дата опубликования.

** Опущена информация о награждении строителей дороги, значении новой железнодорожной линии.

Работы второй очереди 1945—1952 гг.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 564 СНК УАССР И БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
О ПРОВЕДЕНИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГЕ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО И ЗАВЕРШЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА
ВТОРЫХ ПУТЕЙ ПЕРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

14 мая 1945 г.

Совнарком и бюро обкома ВКП(б) постановляют:

1. Во исполнение решений ГКО от 25 ноября 1941 г. № 964 и 965 мобилизовать на проведение работ второй очереди строительства железной дороги Ижевск—Балезино и завершение строительства вторых путей Пермской ж. д. на период с 1 июня по 10 июля 1945 г. 1930 конных и 8150 пеших колхозников из 27 районов республики. Утвердить следующее задание: земли — 366 340 м², укрепительных работ — 271 900 м², балластировки — 134 600 м³, согласно приложению № 1.

2. Обязать первых секретарей райкомов ВКП(б) и председателей райисполкомов под их личную ответственность обеспечить к 1 июня организованный выход на закрепленные участки работы полного количества пеших и конных рабочих со своим инструментом (лопаты, топоры). Предложить райкомам ВКП(б) для организации партийно-политической работы и обеспечения выполнения задания в установленный срок командировать на строительство ответственных работников райкома и райисполкома и 3—5 человек партийно-советского и комсомольского актива.

3. Предложить начальникам участков тт. Пылову и Шарбатову:

а) обеспечить организованный прием рабочей силы, правильную ее расстановку и необходимое техническое руководство работами, мобилизовать на период массового выхода весь технический аппарат участка на линию;

б) заранее подвести к месту производства работ фураж, продовольствие и смазочное для телег.

4. Предложить наркому здравоохранения т. Руласову и наркому земледелия т. Горбушину организовать на июнь—июль медицинские и ветеринарные пункты в с. Кекоран, ст. Игра и в г. Ижевске. Поручить Наркомзему и Наркомздраву дать указание районам о выезде на строительство вместе с колхозниками медицинских и ветеринарных работников.

5. Поставить перед наркомом путей сообщения т. Ковалевым вопрос о выдаче наряда строительству № 31/38 на 240 т овса на фураж для работающих лошадей и на 210 т зерна для колхозников.

6. Просить Совнарком Союза ССР санкционировать вопрос о мобилизации колхозников на проведение указанных выше работ.

Председатель СНК УАССР А. Тронин
Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) А. Караваев

**План
вывода рабгужсилы на железнодорожное строительство
и объемные задания по районам**

Наименование районов	Количество		Задание			Границы работ районов
	пеших	конных	земли, м ³	одер- нение, м ²	баллас- тировка	
Красногорский	350	80	16800	40300	5600	22 км пк. 52 — км 35 пк. 80
Юкаменский	400	30	23200	17700	5800	35 км пк. 80 — км 44 пк. 7
Зуринский	250	60	25300	14200	—	км 44 пк. 7 — км 44 пк. 16+
Игринский	250	60	20340	—	4000	выемка для депо Тяговые пути по Игре — ст. Игра
Дебесский	250	30	12300	16300	6500	до км 48 пк. 52 км 48 пк. 52 до км 58 пк. 160
Балезинский	500	110	11200	51500	5000	км 82 пк. 39 до км 89 пк. 63
Большеучинский	200	20	3740	38600	2000	км 89 пк. 63 до км 92 пк. 97
Пычасский	300	10	13660	8900	1000	км 93 пк. 97 до км 99 пк. 100
Якшур-Бодьинский	300	60	10200	4000	2700	км 99 пк. 100 + ст. Чур
Воткинский	300	150	22500	—	—	ст. Чур
Кизнерский	200	50	11000	13700	—	ст. Чур до км 110 пк. 97
Шарканский	300	150	23000	4300	—	раз[ъезд] Угловой
Алнашский	300	100	15000	—	—	Мужвайский путе- провод
Ижевский	250	60	10000	24400	5000	от ст. Заводская до км. 144 пк-1
Граховский	250	80	12000	2500	5000	ст. Ижевск
Бемыжский	250	100	12000	—	4000	трамвайные путе- проводы и шоссе
Можгинский	250	80	13000	—	2000	вокзал и шоссе
Завьяловский	200	60	12000	—	—	территория нового депо ст. Ижевск
Малопургинский	200	80	13000	—	—	»
Тыловайский	250	60	5000	—	—	погруз[ка] баллас- [та] по Зилаю
Ярский	500	70	12500	—	23200	20 тыс. м ³ пер[еезд] Сада— Бачумово ст. Яр пер[еезд] Яр—Ба- лашур, Балашур— Жаба

Наименование районов	Количество		Задание			Границы работ районов
	пеших	конных	земли, м ³	одренение, м ²	балластировка	
Глазовский	500	80	19150	—	24700	ст. Жаба пер[еезд] Жаба—Убыть, Убыть—Глазов и ст. Глазов
Кулигинский	350	60	4700	15000	7600	пер[еед] Кузьма—Шныри и ст. Кузьма
Кезский	500	120	19950	7000	21000	пер[еезд] Кез—Сегедур—Пужмез
Понинский	220	100	14100	3500	—	пост. 262 км
Пудемский	200	40	3500	3500	3000	пер[еезд] Чепца—Пужмез
Карсвайский	330	30	7200	6500	6500	пер[еезд] Чепца—Пужмез
Всего	8150	1930	366340	271900	134600	

Примечание*: Кезский район выделяет 50 пеших и 100 конных для заготовки 4,0 тыс. и вывозки 8 тыс. м³ лесоматериала. Пудемский район выделяет 50 пеших для заготовки 4 тыс. м³ лесоматериала. Место работы — ст. Меньил.

Зам. заведующего транспортным отделом
обкома ВКП(б) Барашенков

ЦГА УР, ф. 551, оп. 2, д. 596, л. 140—141.

№ 97

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВЛКСМ
О НАПРАВЛЕНИИ КОМСОМОЛЬСКОГО АКТИВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО****

21 мая 1945 г.

Учитывая большое значение строительства железной дороги Ижевск—Балезино и организации политической работы в период массового выхода колхозников с 1 июня по 10 июля, где будет работать большое количество молодежи, что требует от комсомольских организаций разворота большой политической работы.

Бюро Удмуртского обкома ВЛКСМ постановляет:

1. Обязать РК ВЛКСМ обеспечить на строительстве дороги организацию политической и воспитательной работы среди молодежи на высоком идейно-политическом уровне.

2. Предложить РК ВЛКСМ Красногорского, Юкаменского, Зуринского, Дебесского, Балезинского, Б[ольше]-Учинского, Пычасского, Як[шур]-Бодьинского, Воткинского, Кизнерского, Шарканского, Ижевского, Алнашского,

* Примечание документа.

** Из протокола № 183 заседания бюро Удмуртского обкома ВЛКСМ.

Граховского, Бемыжского, Можгинского, Завьяловского и М[ало]-Пургинского, Игринского и Тыловайского районов выделить на весь период выхода колхозников по одному человеку из числа комсомольского актива для организации политической работы среди молодежи на строительстве, обеспечив их явку в обком ВЛКСМ к 28 мая 1945 г. для семинара.

Секретарь Удмуртского
обкома ВЛКСМ А. Мерзляков

ЦДНИ УР, ф. 92, оп. 3, д. 379а, л. 107об.

№ 98

**ЗАМЕТКА В ГАЗЕТЕ О ВРУЧЕНИИ ОРДЕНОВ И МЕДАЛЕЙ СТРОИТЕЛЯМ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

*17 июня 1945 г. **

Вчера состоялось вручение орденов и медалей награжденным строителям железнодорожной линии Балезино—Ижевск.

Ордена и медали по поручению Президиума Верховного Совета СССР вручал Председатель Президиума Верховного Совета Удмуртской АССР А. Е. Павлов.

Орден Ленина вручен: землекопу Л. И. Корепановой, экскаваторщику Т. Е. Осипенко, землекопу М. Е. Сабуровой, каменщику С. Т. Севаленкову, заместителю секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанскому и др. Всего ордена и медали получили свыше 150 чел.

Тов. Павлов горячо поздравил награжденных и пожелал им дальнейших успехов в работе.

Выступивший от имени награжденных начальник строительства В. Ф. Воробьев сердечно поблагодарил партию и правительство за высокую оценку труда строителей дороги.

Удмуртская правда. — 1945. — 17 июня.

№ 99

**СПЕЦСООБЩЕНИЕ ИЖЕВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА НКГБ
КАЗАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
А. П. ЧЕКИНОВУ О СОСТОЯНИИ ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ
НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ № 31/38**

1 сентября 1945 г.

Секретно

За последнее время среди рабочих 3-го стройучастка строительства № 31/38 НКПС на линии Ижевск—Балезино отмечены факты, что трудовая дисциплина среди рабочих и служащих стоит на крайне низком уровне.

Нарушения трудовой и производственной дисциплины приняли массовый характер, а в отдельных хозяйственных единицах в результате непринятия административных мер к нарушителям отмечены организованные отказы от работы и невыполнения распоряжений начальников.

* Дата опубликования.

В путеукладочной колонне строительства № 31/38, организованной в апреле с. г., на 1 мая было 72 рабочих, на 22 августа осталось только 42 чел., 30 чел. дезертируют и самовольно перешли на работу на другие объекты 3-го стройучастка и вновь организованного 8-го эксплуатационного отделения Казанской ж. д.

Кроме того, рабочие путеукладочной колонны, как система, самовольно бросают работу и прогуливают до десяти дней и более.

Об этом свидетельствуют нижеследующие данные:

Список
прогульщиков и дезертиров производства путеукладочной колонны
строительства № 31/38 НКПС за период с 1 мая по 12 августа 1945 г.

№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Прогуляли дней в каждом месяце				Примечание
		в мае	в июне	в июле	в августе	
1.	Баженова Парасковья	—	—	—	—	Дезертирует с 1 мая
2.	Веретенщикова Лидия	—	—	—	—	То же
3.	Горбушин Федор В.	10	7	2	4	Административные взыскания не накладывались
4.	Коробейников Е. Е.	10	12	17	19	То же
5.	Козлова М. П.	12	2	6	—	Административные взыскания 5 суток
6.	Лукина А.	3	12	16	19	Административных взысканий не имеет
7.	Полетаева К. И.	2	—	—	2	То же
8.	Петухов А.	—	—	—	1	То же
9.	Снигерев Ф.	—	—	—	—	Дезертирует с 1 мая
10.	Спешелова Л.	3	3	1	2	Административных взысканий нет
11.	Шибанова Тамара	7	14	12	19	То же
12.	Широбокова А.	5	4	—	5	То же
13.	Шишкин С.	7	10	24	19	То же
14.	Загребина Е.	—	—	—	—	Дезертирует с 1 мая
15.	Черемискина З.	—	—	—	—	То же
16.	Шевченко Любовь	—	—	—	—	То же
17.	Воробьева А.	—	1	16	16	Административных взысканий нет
18.	Ким Дмитрий	3	—	—	—	Дезертирует с 3 июня
19.	Абашев С.	—	13	11	—	Дезертирует с 1 августа
20.	Бондарева Мария	—	1	—	—	Административных взысканий нет
21.	Борисов Н. И.	1	—	—	6	То же
22.	Бабкин Г.	—	1	1	1	То же
23.	Влошкина А.	—	6	10	14	Административный арест 5 суток
24.	Еговкина Раиса	—	2	—	1	Административных взысканий нет
25.	Загребина В.	—	3	14	19	То же
26.	Поздеева Е.	—	7	5	—	То же
27.	Казакова Анна	—	5	7	—	То же
28.	Суднев Михаил	—	2	6	3	То же
29.	Фуров Петр	—	—	—	—	Дезертирует со 2 июня

№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Прогуляли дней в каждом месяце				Примечание
		в мае	в июне	в июле	в августе	
30.	Васильева Н.	—	—	—	—	Дезертирует с 1 мая
31.	Никитин П.	—	6	—	—	Административных взысканий нет
32.	Алешенко Ф. Г.	—	3	2	—	То же
33.	Максимов	—	—	—	—	Дезертирует с 1 июня
34.	Корепанова Д.	—	—	—	—	Дезертирует с 1 июня
35.	Евсеева А.	—	1	—	2	Административного взыскания нет
36.	Жуйков В.	—	1	—	—	То же
37.	Мохов С.	—	—	1	1	То же
38.	Бондарь Тихон	—	—	—	3	То же
39.	Галнева Б.	—	—	—	2	То же
40.	Пустова Г.	—	—	—	3	То же
41.	Юдин К.	—	—	—	2	То же

Из 41 чел. прогульщиков и дезертиров привлечено к административной ответственности только 2 чел. Остальные систематически прогуливают и дезертируют безнаказанно.

В результате в путеукладочной колонне имели место факты организованного срыва производственного задания по ремонту пути и невыполнения распоряжений администрации. Например:

Рабочий Горбушин Федор Васильевич, в прошлом судимый за дезертирство с оборонного предприятия, работая в путеукладочной колонне, систематически безнаказанно прогуливал продолжительное время. В мае — 10 дней, в июне — 7 дней, в июле — 2 дня, в августе — 4 дня и с 18 августа на работу совершенно не являлся.

24 июля с. г. т. Горбушин являлся зачинщиком и подстрекателем организованного отказа от работы на час раньше установленного рабочего дня двух бригад в количестве 36 чел., которые, не закончив работу, оставили третий путь ст. Ижевск-Новый в аварийном состоянии. На предложение закончить ремонт пути вышли на работу только 24 чел., остальные 12 чел. рабочих, в том числе и т. Горбушин, отказались вернуться на работу.

Необходимо отметить, что среди рабочих колонны никакой политико-массовой работы не проводится, из 42 рабочих колонны имеется только один член ВКП(б) и 20 членов профсоюза.

Председатель учтройпрофкома т. Ларченков (освобожденный от других работ) в период с апрель[я] по август с. г. был в колонне всего один раз — мимоходом, в момент нахождения путеукладочного поезда на ст. Ижевск-Новый в июле с. г.

Колонна получает 2 экз. газеты «Удмуртская правда», организованной читки газет нет, витрин для газет не имеется, лекций, бесед и докладов не проводилось и не проводится; радиоприемника не имеется.

Кроме того, бытовые условия для рабочих не организованы, теплушки, в которых проживают рабочие, не утеплены, рамы не остеклены, освещения нет. Одежд рабочих не имеют, спец[иальной] и произ[водственной] одеждой не обеспечиваются.

Однообразное приготовление пищи в столовой колонны, качество отпускаемых блюд, малое количество порции, стоимость их рабочих не удовлетворяют.

На месячные продуктовые карточки рабочие питаются только до 20 числа каждого месяца, а в дальнейшем вынуждены подкупать продукты на рынке или прибегать к другим путям. Нормы за счет подсобного хозяйства им недостаточны.

Аналогичное положение в балластном карьере ст. Зилай.

Дисциплина среди рабочих отсутствует. Административных мер к нарушителям не принимается.

Так, например:

рабочие нижней бригады экскаватора тт. Дубровка, Гришин и др. систематически отказываются от работы.

Так, например:

дорожный мастер балластного карьера ст. Зилай строительства № 31/38 НКПС т. Бердников к работе относится халатно, работать не желает, состояние пути балластного карьера довел до аварийного, это привело к сходу паровозов с рельс и перепростою порожняка под погрузкой балласта.

12 августа [19]45 г. один и тот же паровоз сошел 2 раза с рельсов.

Дорожный мастер Бердников в целях оправдания своей бездеятельности в содержании пути ссылался на неисправность паровоза, что якобы являлось причиной схода. После этого в карьер был направлен другой паровоз, который также сошел с рельсов.

В результате этого и порчи экскаватора поданные в балластный карьер платформы для погрузки балласта систематически перепростаивали, так:

50 платформ, поданные 9 августа с. г. в 22 час., были загружены 11 августа с. г. в 1 час. 45 мин. — простой выразился [в] 36 час. 45 мин.;

22 платформы, поданные 10 августа с. г. в 22 час., отправились из карьера 12 августа с. г. в 15 ч[ас.] 50 мин. Простаивали 35 ч[ас.] 50 мин.;

50 платформ, прибывшие под погрузку 12 августа с. г. в 13 час., и 22 платформы, прибывшие 13 августа 1945 г. в 15 час., погружены не были и в результате были отправлены порожними 14 августа 1945 г. в 1 ч[ас.] 10 мин. для использования под погрузку других грузов.

Вопросом создания удовлетворительных условий в отдыхе и питании рабочих балластного карьера ст. Зилай руководство стройучастка не занимается.

Рабочие живут в неблагоустроенных вагонах. Грязь, холод и насекомые не создают нормального отдыха рабочим. Полы в вагонах не моются и не подметаются. Нет воды для того, чтобы рабочие имели возможность умыться. Во всех этих случаях рабочие вынуждены обслуживать сами себя в свободное от работы время.

Питание рабочих не удовлетворяет. Например 10, 11, 12 и 13 августа с. г. подряд для рабочих готовили обеды исключительно из одной капусты, без жиров и крупы.

Поэтому среди рабочих балластного карьера имеются вполне справедливые нарекания.

С 27 по 31 июля с. г. рабочий нижней бригады Гришин Захар Александрович совершенно не являлся на работу.

Рабочий этой же бригады т. Дубровка систематически является на работу на 2—3 часа позднее и т. п.

Только в результате наличия вышеизложенных недостатков 18 августа 1945 г. имел место факт коллективного отказа рабочих от подписи письма строителей Генералиссимусу Советского Союза т. Сталину. Рабочие: Дубровка, Кустов, Гришин, Романюк, Королев и Морозов — отказались подписать письмо, заявили, что их плохо кормили даже в день праздника железнодорожников.

Руководству 3-го стройучастка строительства № 38 о вышеизложенных фактах известно, однако решительных мер к их устранению не принимается. О чем и сообщается Вам для сведения.

Начальник ОТО НКГБ ст. Ижевск
майор *Николаев*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 4160, л. 82—84.

№ 100

СТАТЬЯ В ГАЗЕТЕ НАЧАЛЬНИКА УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА № 38 НКПС В. Ф. ВОРОБЬЕВА «НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ» О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ УДМУРТСКОЙ АССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

*31 октября 1945 г. **

В годы Отечественной войны на территории Удмуртии проводилось крупное железнодорожное строительство. В сжатые сроки была проложена новая линия Балезино—Ижевск протяжением 148 км главного пути и 27 км станционных путей. Также велось строительство вторых путей протяжением 168 км⁷⁵. Наша страна воевала и строила, делала все, чтобы удовлетворить требования фронта, еще выше поднять военную мощь социалистической Родины.

Железнодорожная линия Балезино—Ижевск соединяет столицу Удмуртии с северными районами, помогает успешно осваивать богатые лесные массивы, облегчает перевозку сельскохозяйственных продуктов, значительно меняя самый облик сельского хозяйства районов, через которые проходит новая железная дорога.

Общие капиталовложения в строительство железных дорог на территории республики за 1941—1945 гг. составляют около 100 млн руб. О масштабах выполненных работ говорят такие цифры: земляных работ произведено 5300 тыс. м³, искусственных сооружений (мостов, труб) сделано 190 единиц, главных путей уложено 235,5 км, станционных — 38 км, построено 4 новых пункта водоснабжения и усилены 3 пункта, возведено жилых и служебных зданий объемом 8 тыс. м² и т. д.

Железнодорожное строительство в республике велось при самом активном участии населения, при исключительном внимании партийных и советских организаций. Достаточно сказать, что обкомом ВКП(б) и Совнаркомом УАССР было организовано 14 массовых выходов колхозников на трассу. Около 3 млн чел./дн. отработано тружениками деревни на сооружении новых стальных магистралей. Все основные, наиболее трудоемкие работы (рубка трассы, земляные и балластировочные работы и т. п.) выполнены местными колхозниками. Без участия масс в строительстве железных дорог сравнительно небольшому коллективу кадровиков было бы не по плечу решить поставленные задачи.

Неоценимую помощь строительству оказала республика также материалами, инструментом и оборудованием. Было выделено около 9 тыс. м³ деловой древесины, 400 т металла, около 10 тыс. м² оконного стекла, изготовлено 100 т поковок, отпущено 105 т цемента, 25 тыс. лопат, заготовлено для строительства более 100 тыс. м³ дров и т. д.

* Дата опубликования.

В результате широкого разворота работ новая железнодорожная линия — головная часть Волжской рокады — Ижевск—Балезино в трудных условиях войны была закончена успешно. Правительственная комиссия приняла ее с оценкой на «хорошо», а многие работы — на «отлично».

Правительство высоко оценило труд удмуртского народа. 184 передовых участника строительства были награждены орденами и медалями Советского Союза. В числе награжденных колхозницы: тт. Корепанова, Сабурова, Вахрушева, Веретенникова и др.; секретари райкомов ВКП(б): Глазовского — т. Востриков, Балезинского — т. Стригин, Кезского — т. Агафонов, Кулигинского — т. Богатырев и многие другие.

Строительство вторых путей имеет огромное народнохозяйственное значение. Этой стройке уделяется особое внимание. Трудящиеся Удмуртии вносят свой вклад в это важное дело. Сданные в эксплуатацию перегоны помогли быстрее доставлять на фронт эшелоны с могучей боевой техникой, которую ковал индустриальный Урал.

Сейчас, когда наша страна вступила в период мирного развития, работы по вводу в действие вторых путей должны быть ускорены. Отсюда возросшая ответственность коллектива строителей за быстрейшую сдачу в эксплуатацию новых перегонов. Исходя из решения этой задачи, республика выделила 3000 чел. на завершение строительства вторых путей и на ликвидацию недоделов на линии Ижевск—Балезино. Нужно обеспечить открытие в начале 1946 г. сквозного двухпутного движения на важной магистрали страны в пределах Удмуртской АССР.

Сотни колхозников республики, работавшие на строительстве вторых путей, проявили высокую самоотверженность. Вот Александр Перевозчиков — 60-летний колхозник Глазовского района, отец фронтовика. Пятый сезон подряд он приходит на стройку и является прекрасным организатором соревнования колхозников, руководителем путевой бригады. По несколько лет проработали Марфа Поздеева, 55-летняя колхозница сельхозартеля «Диктатура пролетариата», Анастасия Поздеева из колхоза «Гудок» и другие. Нет сомнения, что они и впредь будут в первых рядах соревнующихся.

Великий вождь и учитель, Генералиссимус Советского Союза тов. Сталин призвал все народы нашей Родины быстрее залечить раны, нанесенные стране войной, еще более укрепить могущество советского государства. Удмуртский народ, сделавший свой большой вклад в дело победы над гитлеровской Германией и империалистической Японией, с неослабеваемой энергией будет трудиться и в дни мирного строительства.

Начальник строительства В. Воробьев

Удмуртская правда. — 1945. — 31 октября.

№ 101

АКТ ПРОВЕРКИ ПРОФСОЮЗНЫМИ И ФИНАНСОВЫМИ ОРГАНАМИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРЕМИАЛЬНЫХ ФОНДОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО*

8 января 1946 г.

Мы, нижеподписавшиеся, зав. отделом по быту доркома союза желдор-строя и метро Мехряков Е. М., при участии главн[ого] бухгалтера 3-го строй-

* См. также документ № 103.

участка строительства № 31/38 НКПС Огородникова Л. П. составили настоящий акт о нижеследующем:

За выполнение правительственных заданий в сентябре, ноябре 1944 г. с вручением знамени ВЦСПС и НКПС Управлением строительства переведено 3-му стройучастку 40 тыс. руб. на премирование рабочих (поступление 17 января [19]45 г.).

Приказом Управления строительства за № 30 от 20 декабря 1944 г. премировано 10 чел. охотничьими ружьями стоимостью по 2500 руб. каждое, на сумму 25 тыс. руб.: 1) Чекинов А. П., 2) Ольшанский Г. П., 3) Тронин А. В., 4) Шарбатов И. Т., 5) Игнатьев Л. Ф., 6) Кучеренко И. П., 7) Черный, 8) Голубев П. В., 9) Агафонов Е. Г., 10) Аристов.

По ведомости от 1 февраля [19]45 г. выдано денежных премий 6800 руб. работникам обкома ВКП(б):

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| 1. Ольшанскому Г. П. | — 3200 руб. |
| 2. Барашенкову | — 1500 » |
| 3. Овчинникову (инструктор обкома) | — 1050 » |
| 4. Потапову | — 1050 ». |

По приказу Управления строительства № 17-А от 19 февраля [19]45 г. выдано денежных премий — 4700 руб.

- | | |
|-----------------|-------------|
| 1. Пылову Н. И. | — 2400 руб. |
| 2. Лосеву Р. А. | — 2300 ». |

В феврале 1945 г. наличными деньгами председателю стройкома т. Ларченкову — 1000 руб. То же строймастеру [т.] Квашнину наличными деньгами 1000 руб. (оказана помощь, как многосемейному).

На изготовление этикет* к ружьям (10 шт.) — 1600 руб.

В декабре 1945 г. от Управления строительства поступила сумма премий — 5 тыс. руб., которая была получена пред[седателем] стройкома т. Ларченковым на приобретение спорткультуринвентаря [в сумме] 5 тыс. руб.

Всего поступило от управления — 45 тыс. руб.

Выдано в счет премий — 45 тыс. руб.

Управлением строительства № 31/38 НКПС от 14 мая [19]45 г. дополнительно 3-му участку перечислено 40 тыс. руб. премиальных средств (которые расходовались на премии).

По приказу 3-го участка от 25 декабря [19]45 г. главн[ый] бухгалтер 3-го участка Огородников Л. П. премирован охотничьим ружьем ИЖБ-36, Бурый М. Г. — охотничьим ружьем ИЖБ-36 — 5 тыс. руб.

В г. Ижевске при вручении правительственных наград коллективу строителей на проведение вечера 16 июня [19]45 г. израсходовано 24 358 руб. 36 коп.:

- | |
|---|
| а) оплачен счет № 150 от 21 июня [19]45 г. Ижевскому учорсу за угощение участников на вечере [в сумме] 17 168 руб. 36 коп.; |
| б) театру и филармонии за помещение и билеты — 6190 руб.; |
| в) за оркестр 16 июня [19]45 г. — 1000 руб.; |
| г) выдано премии Удмуртскому правительству 3175 руб. 75 коп. (расшифровка), отфактуровано** Ольшанскому Георгию Петровичу: |
| 1) часы карманные 1 шт. — 201 [руб.] 40 [коп.], |
| 2) чехол матрацный (без цены), |

* То же, что и этикетка — ярлычок с надписью, клеймом.

** От слова «фактура» — счет, выписываемый продавцом (поставщиком) товаров или услуг.

- 3) пальто 1 шт. — 955 [руб.] 84 [коп.],
- 4) кашемира 3 м — 89 [руб.] 00 [коп.],
- 5) галоши 1 пара — 18 руб.,
- 6) саржи 3 м — 420 руб.,
- 7) саржи 2,75 м — 385 руб.,
- 8) бостон 3 м — 513 [руб.] 60 [коп.],
- 9) шевиот* 10,2 м — 490 [руб.] 90 коп.

На премирование расход выражается [в сумме] 32534-00 руб.

По состоянию на 1 января [19]46 г. по 3-му стройучастку на остатке премиальных средств в сумме 7466 руб.

Примечание**: На выданные премии (охотничьи ружья) в делах бухгалтерии 3-го участка оправдательных документов не имеется (именной список с росписями в получении ружей отсутствует).

Имеется приказ. Подтверждение, полностью ли получили премии, установить не представляется возможным.

Производственных рабочих: каменщиков, плотников, землекопов и др. профессий — не премировали, стимул к росту стахановцев на участке не создавали.

Зав. отд[елом] по быту доркома союза*** Мехряков

Главный бухгалтер ПЧСТР-3 № 38*** Огородников

ЦДНИ УР, ф. 228, оп. 1, д. 72, л. 29—29об.

№ 102

ИЗ ОТЧЕТА ЛЕЧЕБНОГО ОТДЕЛА МИНИСТЕРСТВА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ УАССР О ДИНАМИКЕ И ПРИЧИНАХ ИНФЕКЦИОННЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ В РЕСПУБЛИКЕ В 1940—1945 гг.

Не ранее марта 1946 г.****

<...>***** 1. Инфекционные заболевания.

Динамика инфекционных заболеваний характеризуется следующими показателями (на 10000 населения, в %):

Год	Сыпной тиф	Брюшной тиф	Дизентерия	Скарлатина	Дифтерия	Корь
1940 г.	7,7	3,0	68	[20]*****	10,7	7,0
1941 г.	6,6	2,7	29,9	22,4	10,2	7,7
1942 г.	25,6	5,4	31,8	8	10,9	33
1943 г.	15,3	5,5	31,4	3,9	8,6	7,4
1944 г.	48,7	3,8	6,5	4,4	6,5	3,3
1945 г.	19,2	2,6	4,3	10,3	4,0	9,8

* Кашемир, саржа, бостон, шевиот — виды тканей.

** Примечание документа.

*** Подпись отсутствует.

**** Датируется по содержанию документа.

***** Опушены сведения о географическом положении УАССР, демографических показателях в республике.

***** Цифра напечатана нечетко.

Сыпной тиф

В 1942 г. имеется резкий подъем заболеваемости сыпным тифом по сравнению с 1940 г., а в 1943 г. — снижение [заболеваемости] на 44% против 1942 г. Самым неблагополучным, давшим наибольшее число случаев сыпного тифа, по сравнению со всеми годами, был 1944 г., подъем заболеваемости сыпным тифом в 1944 г. начался с февраля, не прерывался в течение всех летних месяцев. Наибольший подъем во все предыдущие годы отмечался в октябре, ноябре, декабре, январе и феврале, а в 1944 г. — в мае. Наибольшее число случаев сыпного тифа дали города: Ижевск, Глазов, Воткинск, в сельской местности наиболее неблагополучными были северные районы республики.

1944 г.			1945 г.		
№ п/п	Название районов	Количество случаев	№ п/п	Название районов	Количество случаев
1.	Красногорский	671	1.	Красногорский	138
2.	Глазовский	106	2.	Игринский	110
3.	Понинский	337	3.	Нылгинский	108
4.	Пудемский	281	4.	Якшур-Бодьинский	91
5.	Балезинский	253	5.	Увинский	85
6.	Ярский	251	6.	Кезский	82
7.	Завьяловский	209	7.	Ярский	74
8.	Юкаменский	156	8.	Глазовский	70
9.	Кезский	101	9.	Юкаменский	57
			10.	Понинский	66
			11.	Бемыжский	48

Основные причины подъема заболеваемости: наибольший наплыв эвакуированного населения, большое передвижение сельского населения внутри республики в связи с лесоторфоразработками и строительством железной дороги в республике, текучесть рабочей силы, неудовлетворительные санитарно-бытовые условия, скученность в местах жительства спецпереселенцев <...>*

Зам. министра здравоохранения
Удмуртской АССР *Опилева*

ЦГА УР, ф. 568, оп. 1, д. 169, л. 1, 6—6об., 51.

№ 103

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
А. П. ЧЕКИНОВА В УПРАВЛЕНИЕ КАДРОВ ЦК ВКП(б) О ПРИЧИНАХ
НЕПРАВИЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРЕМИАЛЬНЫХ ФОНДОВ
НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ № 31/38**

25 апреля 1946 г.

Управление железнодорожного строительства № 31/38, находясь в г. Молотове, осуществляет строительство вторых путей Киров—Пермь, из которых

* Опущены сведения о детской заболеваемости, количестве и кадровом составе медицинских учреждений, работе больниц, обслуживании работников предприятий и сельского населения, основных задачах в области здравоохранения на 1946 г.

165 км проходят на территории нашей республики, и строительство линии Ижевск—Балезино протяжением 146 км, целиком проходящей по территории Удмуртской АССР.

В строительстве этих двух объектов, имеющих стратегическое значение, большое участие приняла наша республика. Силами колхозников республики сделаны все наиболее трудоемкие работы: прорубка трассы, заготовка строевого леса, все земляные работы (объем работ по одной земле составил более 4 млн м³). В свободное от полевых работ время на этих объектах работало более 20 тыс. колхозников и 6 тыс. лошадей.

Строительству также оказана большая помощь и нашими промышленными предприятиями. Одних костылей для крепления рельс было сделано около 300 т.

Все это позволило выполнить постановление ГОКО вовремя. Линия № 38 была принята во временную эксплуатацию в октябре 1943 г., а в постоянную эксплуатацию — в феврале 1945 г. и сыграла большую роль в военных перевозках.

В организации работ непосредственно на строительстве участвовали партийные и советские работники. Этим и объясняется то, что бюро обкома партии по просьбе начальника строительства № 31/38 разрешило премирование партийных и советских работников.

При проверке профсоюзными организациями поставлены в основном 2 вопроса: 1) о неправильном использовании премиальных фондов по 3-му участку строительства № 31/38* и 2) о перепоказе** работ по 4-му участку того же строительства.

Из 80 тыс. руб., полученных по 3-му строительному участку в декабре 1944 г. и январе 1945 г., 47 тыс. руб. израсходованы по прямому назначению — на премирование рабочих и служащих стройучастка по ряду приказов начальника строительства.

28,9 тыс. руб. приказом начальника строительства № 13*** от 24 января [19]46 г. восстановлены в премиальном фонде, таким образом этот недостаток ликвидирован.

В отношении некоторых злоупотреблений работников обкома ВКП(б), в частности т. Ольшанского, в силу давности (факты относятся к 1944 г. и началу 1945 г.) считаем возможным ограничиться сделанным предупреждением.

Проверкой 4-го участка установлено, что перепоказов в работе по этому участку в 1945 г. не было. В течение 1945 г. на 4-м участке строительства № 31/38 несколько раз бывали работники обкома партии. Ими были вскрыты недостатки в работе участка, приведшие в конце концов к невыполнению участком годового плана, в частности: нерационально использовалась рабочая сила, выделяемая колхозами, плохо было организовано снабжение их, допускались перебои с хлебом, слабо использовались механизмы.

Начальник участка т. Шарбатов специально вызывался в транспортный отдел обкома партии и предупреждался. Видя, что положение он не исправляет, обком партии поставил перед начальником строительства вопрос о его замене. В феврале начальником 4-го участка вместо т. Шарбатова назначен т. Иванов.

* См. документ № 101.

** Имеются в виду приписки (завышение объемов выполненных работ).

*** Так в документе. Очевидно, речь идет о строительстве № 31/38.

В текущем году обком партии ставит задачу досрочного окончания строительства вторых путей. Предстоит сдать в эксплуатацию еще 8 перегонов, из [них] 2 уже закончены.

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) А. Чекинов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 4414, л. 55—55об.

№ 104

**ИЗ ПРОТОКОЛА № 11 ЗАСЕДАНИЯ БЮРО ИГРИНСКОГО РАЙКОМА ВКП(б)
О ПОДГОТОВКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИГРА И ДЕПО К РАБОТЕ
В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ**

26 июля 1946 г.

Секретно

4. Слушали: О подготовке железнодорожной ст. Игра и депо к работе в зимних условиях (Егоров, Алексашин, Казаков).

Отметить, что подготовка железнодорожной ст. Игра и депо к работе в зимних условиях идет крайне неудовлетворительно.

Нач[альник] ст. Игра т. Егоров не принимает нужных мер к подготовке станции к зиме. Вокзал не ремонтируется, зал ожиданий мебелью не оборудован, нет комнаты матери и ребенка, буфета. Заготовка дров для станционного помещения и вокзала идет медленно, вместо 150 м³ заготовлено только 20 м³.

Агитпункт ст. Игра не оборудован, мебели недостаточно, нет лозунгов и плакатов.

Станционные пути своевременно от мусора не очищаются, строительство пятого пути идет неудовлетворительно.

Плохо готовится к зиме и паровозное депо. Нач[альник] депо т. Алексашин не принимает мер к выполнению плана по подготовке депо для работы в зимних условиях. Здание депо и мастерские не ремонтируются, экипировочные пути и треугольник захламлены и своевременно от шлака и мусора не очищаются.

Мало уделяется внимания улучшению быта рабочих, многие из них не имеют квартир, живут в землянках. Общежитие паровозников находится в антисанитарном состоянии. Снабжение рабочих хлебом и другими продуктами питания проходит с большими перебоями.

Нач[альник] ст. Игра т. Егоров и нач[альник] депо т. Алексашин недостаточно уделяют внимания работе с кадрами, не заботятся о повышении идейно-политического и культурного уровня рабочих. Клуб не работает, красный уголок не оборудован.

Секретарь первичной парторганизации депо т. Казаков и нач[альник] агитпункта ст. Игра т. Потемкина не организуют передачу опыта работы лучших станхановцев (итоги дневной работы не подводятся, доски производственных показателей отсутствуют), доклады и беседы по вопросам международного положения и текущей политики проводятся редко, соцсоревнование не организовано. <...>*

Секретарь Игринского райкома ВКП(б) В. Фукс

ЦДНИ УР, ф. 686, оп. 1, д. 62, л. 67—67об.

* Опущена постановляющая часть с перечнем мероприятий по исправлению создавшегося положения.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ЗАМЕСТИТЕЛЮ
МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР И. Д. ГОЦИРИДЗЕ С ПРОСЬБОЙ
О ВОССТАНОВЛЕНИИ 3-го СТРОИТЕЛЬНОГО УЧАСТКА ДЛЯ ЛИКВИДАЦИИ
НЕДОДЕЛОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

25 апреля 1947 г.

Приказом начальника строительства № 31/38 т. Воробьева ликвидируется третий участок строительства, находящийся в г. Ижевске, вместо него оставляется прораб.

Областной комитет партии считает неправильным такое отношение т. Воробьева к достройке линии Ижевск—Балезино, сданной в эксплуатацию в 1945 г. с большими недоделками.

Ликвидация участка, занимавшегося работами по достройке этой линии, практически приведет вообще к прекращению работ на этой линии, чего, очевидно, и добивается начальник строительства № 31/38.

При утверждении акта правительственной комиссии в 1945 г. Совет Народных Комиссаров СССР предложил НКПС ликвидировать недоделки по этой линии, а недоделок все еще остается почти на 20 млн руб. Между прочим, вокзал в г. Ижевске строится уже четвертый год, такие темпы строительства этого объекта стали уже предметом суждения местной общественности.

Мотивировкой ликвидации участка служит убыточность строительства № 31/38, строительство якобы дало за прошлый год около 7 млн [руб.] убытка, но эта мотивировка никак не подходит именно к 3-му участку, т. к. он является единственным участком строительства, который не только не дал убытка, но даже в итоге своей работы дал правда небольшую, но все-таки прибыль 8000 руб.

Такое непонятное для обкома партии отношение начальника строительства № 31/38 т. Воробьева к выполнению решения союзного правительства о достройке линии Ижевск—Балезино вынуждает нас поставить этот вопрос перед Вами, Илья Давыдович.

Вопрос этот ставился нами перед т. Черным, но никакого ответа ни на письмо, ни на телеграмму от него не поступило.

Просим Вас, Илья Давыдович, дать указание начальнику строительства № 31/38 т. Воробьеву немедленно восстановить 3-й строительный участок⁷⁶, одновременно предложить ему форсировать выполнение решения союзного правительства о ликвидации строительных недоделок по линии Ижевск—Балезино.

Наряду с этим просим Вас дать указание т. Черному, начальнику ЦС, разобраться с вопросами финансирования и сроками завершения этих недоделок, предложить закончить строительство вокзала в г. Ижевске к 30-й годовщине Великой Октябрьской революции.

Зам. секретаря Удмуртского ОК ВКП(б)
по транспорту Г. Олышанский

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 4909, л. 6—6об.

**ПИСЬМО ЗАМЕСТИТЕЛЯ СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
ПО ТРАНСПОРТУ М. Н. БАРАШЕНКОВА НАЧАЛЬНИКУ СТРОИТЕЛЬСТВА № 31/38
В. Ф. ВОРОБЬЕВУ О НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОМ СОСТОЯНИИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ НА 28-м И 29-м км
ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

8 августа 1947 г.

Железнодорожный путь на 28-м и 29-м км линии Балезино—Ижевск находится в неудовлетворительном состоянии и угрожает безопасности движения поездов. Рельсы на этих километрах уложены типа III-а с большим износом. При увеличившихся сейчас размерах движения на линии Балезино—Ижевск эти рельсы на участке протяжением 1,8 км требуют немедленной замены на тип II-а.

Работы по замене рельсов на этом участке пути долгое время не выполнялись из-за отсутствия рельсов типа II-а, которые Вы неоднократно обещали отгрузить в адрес прорабского пункта; до сих пор рельсы и скрепления к ним не получены.

Мы настоятельно просим Вас дать указание об отгрузке для указанных выше целей рельсы со скреплениями и 650 шт. противоугонов и проконтролировать выполнение этого указания. При этом просим учесть, что дальнейшая задержка в отгрузке для линии Ижевск—Балезино рельсов и балласта ставит 19-ю дистанцию пути Казанской ж. д. в очень затруднительное положение с подготовкой путевого хозяйства к предстоящей зиме. Одновременно просим Вас обратить особое внимание на своевременную отгрузку из Игры в Кекоран 15 вагонов лесо-пиломатериалов для приготовления срубов линейнопутевых домов по ст. Меньил, Люк, а также дать указание т. Пылову регулярно поставлять лесо-пиломатериалы для строительства двух жилых домов по ст. Игра и для окончания строительства вокзалов на ст. Ижевск, Люкшудья, Пастухово.

О решении всех этих вопросов просим сообщить нам.

Зам. секретаря Удмуртского обкома ВКП(б)
по транспорту *Барашенков*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 4911, л. 9.

**ПИСЬМО ЗАМЕСТИТЕЛЯ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР В. А. ГАРНЫКА
СЕКРЕТАРЮ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) А. П. ЧЕКИНОВУ С ПРОСЬБОЙ
ВЫДЕЛИТЬ РАБОЧИХ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ РАБОТ ПО УСТРАНЕНИЮ НЕДОДЕЛОК
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

7 октября 1947 г.

Работы по устранению недоделок на линии Ижевск—Балезино, выполняемые строительством № 31/38, из-за острого недостатка рабочей силы ведутся, особенно в 1947 г., неудовлетворительно.

По состоянию на 20 сентября с. г. выполнено всего на 40% от общего объема недоделок, следствием чего линия может оказаться неподготовленной к работе в зимних условиях.

Имеющаяся на строительстве рабочая сила по приказанию МПС № 7075/ЦЗ* запята на первоочередных объектах, связанных с подготовкой к работе в зимних условиях, по усилению пропускной способности Горнозаводского направления Пермской дороги, экипировочных устройствах и на строительстве индивидуальных домов для локомотивных бригад.

Министерство путей сообщения просит Вас заслушать доклад начальника Стройуправления № 31/38 т. Воробьева на бюро обкома ВКП(б) о выполнении плана работ 1947 г. по объектам строительства линии Ижевск—Балезино⁷⁷ и оказать помощь строительству выделением до конца 1947 г. 300 рабочих из местного населения.

О Вашем решении прошу сообщить МПС.

Заместитель министра путей сообщения *Гарнык*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 4909, л. 10.

№ 108

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 1674 СОВЕТА МИНИСТРОВ УАССР
И БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ОБ ОКОНЧАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

3 декабря 1947 г.

Отметить, что постановление Совнаркома Союза СССР № 464 от 12 марта 1945 г., обязывавшее Наркомат путей сообщения устранить в 1945 г. недоделки и произвести необходимые дополнительные работы на принятой в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Балезино—Ижевск на сумму 21 500 тыс. руб., выполняется крайне неудовлетворительно. Стройуправление № 31/38 Министерства путей сообщения по существу почти прекратило работы по устранению недоделок после сдачи этой линии в эксплуатацию, ликвидировало стройучасток в г. Ижевске; за прошедшие 2,5 года после сдачи дороги в эксплуатацию стройуправлением выполнено работ всего лишь на сумму 8100 тыс. руб., что составляет 37,7% к общему объему работ, предусмотренных актом правительственной комиссии** по недоделкам.

Остались незаконченными земляные работы, балластировка пути, строительство вокзалов, жилых и служебных зданий, работы по устройству водоснабжения и развитию станционных путей, а также ряд других неотложных работ — всего на сумму по сметной стоимости 13,4 млн руб.

Наличие недоделок на линии Балезино—Ижевск создает совершенно ненормальные условия ее эксплуатации и угрожает безопасности движения поездов на этом участке Казанской ж. д.

Совет Министров Удмуртской АССР и бюро обкома ВКП(б) постановляют:

1. Просить министра путей сообщения т. Ковалева:

а) утвердить капиталовложения по титулу строительства железной дороги Балезино—Ижевск на 1948 г. в сумму 7,5 млн руб.;

б) полностью обеспечить стройучасток механизмами, экскаваторами, путеподемниками, бетономешалками, автотранспортом и другими механизмами;

* В фондах ЦГА УР и ЦДНИ УР документ не обнаружен.

** См. документ № 93.

в) предусмотреть в титульном списке строительство путепровода к новому вокзалу ст. Ижевск, окончание постройки [нового] вокзала ст. Ижевск, водоснабжения, канализации и электроосвещения;

г) обязать Приволжский железнодорожный округ выделить 500 тыс. шт. кирпича и 300 т извести;

д) выделить стройуправлению № 31/38 для строительных рабочих 1000 пар валенок и 500 пар теплых костюмов;

е) обязать начальника Казанской ж. д. т. Соколинского:

1) обеспечить стройучасток всей необходимой технической документацией, в том числе: проектами лечения больных выемок к 1 января 1948 г., депо на ст. Ижевск к 1 марта 1948 г., а также проектами водоснабжения, канализации и электроосвещения нового Ижевского вокзала к 1 апреля 1948 г.;

2) отгрузить из карьеров дороги бутового камня в объеме 3000 м³, в том числе до 1 марта 1948 г. не менее 1,5 тыс. м³;

3) организовать специальные вертушки для пересозки балласта по заявкам стройуправления № 31/38;

4) выделить инспектора-заказчика для контроля за ходом работ и оказания повседневной помощи строителям.

2. Учитывая, что железная дорога Ижевск—Балезино без ликвидации недоделов нормально эксплуатироваться не может, а стройуправление № 31/38 устранить эти недоделов без оказания помощи рабочей силой не в состоянии, просить Совет Министров Союза ССР разрешить провести оргнабор из числа сельского населения районов республики в количестве 600 чел. сроком работы на 1 год.

3. Обязать председателя Госплана при Совете Министров Удмуртской АССР т. Воронцова выделить для строительства № 31/38 в 1948 г. 1 млн шт. кирпича и 300 т извести, из которых 400 тыс. шт. кирпича и 300 т извести выделить до 1 мая 1948 г.

4. Оказать помощь строительству № 31/38 в заготовке древесины на лесоучастке Меньил в количестве 10 тыс. м³.

5. Обязать директора завода № 74 т. Сыроева закончить к 1 апреля 1948 г. изготовление столярных изделий для Ижевского вокзала.

6. Обязать Ждановский и Игринский райкомы ВКП(б) усилить массово-политическую работу среди строителей железной дороги Балезино—Ижевск, оказывая им необходимую помощь в скорейшем выполнении работ по ликвидации недоделов.

7. Обязать зам. Председателя Совета Министров УАССР т. Ольшанского и зам. секретаря обкома ВКП(б) по транспорту т. Барашенкова обеспечить контроль за выполнением настоящего постановления.

Председатель Совета Министров УАССР А. Тронин
Секретарь обкома ВКП(б) А. Караваев

ЦГА УР, ф. 551, оп. 2, д. 824, л. 13—13об.

**ЗАМЕТКА В ГАЗЕТЕ МАШИНИСТА ПАРОВОЗА Г. ПАВЛОВА «ЕЗДА С
ПРЕПЯТСТВИЯМИ» О ПОЕЗДКЕ ПО МАРШРУТУ ИЖЕВСК—ИГРА—ИЖЕВСК**

22 декабря 1948 г. *

В работе Ижевского отделения Казанской ж. д. еще много недостатков. Особенно нетерпимы систематические нарушения графика движения поездов, оборота паровозов и подвижного состава. Чтобы не быть голословным, расскажу, как проходил один из моих последних рейсов по маршруту Ижевск—Игра—Ижевск.

Затратив на приемку и подготовку к поездке паровоза № 5316 всего 30 мин., я 9 декабря в 17 час. выехал на контрольный пост и спустя 1,5 час. встал под состав на ст. Ново-Ижевск. Прошло 10 мин., но никто не являлся ко мне за жезлом. Тогда я сам отправился к дежурному по станции.

В помещении дежурного оказалось много людей, большинство ничем не связанных со службой. Вручив дежурному т. Шамшурину жезл, я доложил ему о затянувшейся подготовке поезда. Только после этого он соизволил заняться подготовкой состава к отправке. Прошло еще немало времени, прежде чем была закончена вся необходимая работа. Неожиданно оказалось, что для состава требуется охранник. Начались его поиски. Поезд тем временем стоял.

Вскоре появился встречный поезд, затем начался пропуск порожняка, а тут подоспел пассажирский поезд. И только в 0 [час.] 05 мин. 10 декабря, после 6-часового простоя, вызванного бесплановостью и разгильдяйством некоторых ответственных работников станции, я смог, наконец, отправиться из г. Ижевска.

Выезжая, я полагал, что доеду до [ст.] Игра за 6—7 час. Но мои расчеты не оправдались. Вместо двух отцепок вагонов, как было предложено сделать диспетчером т. Васюхиной главному кондуктору поезда т. Липихину, нам пришлось производить отцепки не только на ст. Люкшудья и Кушья, но и на всех остальных.

На ст. Пастухово меня вызвал к селектору сменившийся в Ижевске диспетчер т. Дубовицкий. Решив, что я уже возвращаюсь из Игры, он предложил мне поставить под погрузку 3 вагона на ст. Старое Пастухово. Между тем, пробыв непрерывно на паровозе 22 час., я доехал только до ст. Пастухово.

В Игру мой состав прибыл в 20 час. 10 мин. Таким образом, с момента приема паровоза и до его сдачи я находился на своем посту 28 час. Иными словами, вместо 7 час. ехал в один конец 28 час.

После непродолжительного отдыха я отправился в обратный рейс с транзитным поездом № 853, прибывшим с Пермской дороги. И снова начался своеобразный бег с препятствиями. Во-первых, более 4 час. меня продержали в Игре. На ст. Лоза и Пастухово из-за непредвиденных скрещений, обгонов и неудачных маневров пришлось простоять 7 час. 50 мин. В г. Ижевск я прибыл только в 1 час. 05 мин. 12 декабря, т. е. через 21 час. На обратный путь у меня ушло столько времени, сколько положено на полный оборот паровоза — на поездку в оба конца.

Все это происходит потому, что сборные поезда формируются в г. Ижевске без учета отцепок вагонов в пути. Диспетчеры не знают, сколько, где и какие вагоны будут отцепляться в пути следования.

* Дата опубликования.

Такая бесплановая работа, разгильдяйство и низкая трудовая дисциплина ряда диспетчеров, дежурных по станции и составителей поездов наносят огромный вред железнодорожному транспорту. Долго ли будет мириться с подобными безобразиями начальник 7-го отделения т. Новичков?

Паровозный машинист Г. Павлов

Удмуртская правда. — 1948. — 22 декабря.

№ 110

**ИЗ ПРОТОКОЛА № 24 ЗАСЕДАНИЯ БЮРО УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛИЩНО-БЫТОВЫХ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ
ПОМЕЩЕНИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО**

14 марта 1949 г.

Строго секретно

1. [Слушали:] О ходе строительства жилищно-бытовых и производственных помещений на железнодорожной линии Ижевск—Балезино (тг. Бубнов, Барашенков, Новичков, Долоко, Быч, Новгородцев, Лещинский, Гальцов, Лысов).

Бюро обкома ВКП(б) отмечает, что работы по строительству жилищно-бытовых и производственных помещений на новой железнодорожной линии Ижевск—Балезино 3-м отдельным прорабским пунктом строительства № 31/38 Министерства путей сообщения ведутся крайне неудовлетворительно. Отпущенные в 1948 г. средства для финансирования этих работ в сумме 942 тыс. руб. освоены лишь на 29,5 %. Из 7 жилых и служебно-технических зданий, начатых строительством в начале 1948 г. и раньше, сданы в эксплуатацию только 2. Работы по достройке здания нового вокзала на ст. Ижевск-1 прекращены с 1947 г.

На прорабском пункте нет должной четкости в организации строительных работ. Завоз нужных материалов к строящимся объектам производится несвоевременно и нерегулярно; имеют место простои рабочих из-за отсутствия материалов, нераспорядительности отдельных мастеров и бригадиров. 11% рабочих не выполняют свои производственно-технические нормы. Производительность труда строительных рабочих на основном производстве составила в среднем за 1948 г. 78% к плану. Ценностная выработка на одного рабочего составляет 37 руб. 80 коп., или 88,5% к плану.

Трудовая и технологическая дисциплина среди строителей находится на низком уровне. Недостаточно проводится работа по закреплению постоянной рабочей силы на строительстве, созданию надлежащих материально-бытовых условий для рабочих, их техническому обучению и воспитанию. Массово-политическая работа среди строительных рабочих не находится на должном уровне, социалистическое соревнование не развернуто.

Управление строительства № 31/38 очень мало уделяет внимания работе 3-го отдельного прорабского пункта, не оказывает ему должной помощи в организации работ, в своевременном обеспечении прорабского пункта нужными строительными материалами, особенно лесо- и пиломатериалами, транспортными средствами и строительными механизмами.

Бюро обкома ВКП(б) постановляет:

1. Указать начальнику 3-го отдельного прорабского пункта строительства № 31/38 т. Бубнову на то, что им не было принято достаточных мер к развер-

тиванию работ по строительству жилищно-бытовых и служебно-технических зданий на линии Ижевск—Балезино и к своевременному завозу для строительства этих зданий нужных материалов, улучшению организации труда рабочих.

2. Обязать т. Бубнова:

а) закончить строительство и сдать в эксплуатацию второй 8-квартирный дом на ст. Ижевск-1 и дом отдыха паровозных бригад на ст. Игра в июне, здания вокзалов на ст. Пастухово, Меньил — в июле, линейно-путевые дома на 29-м, 59-м, 83-м, 136-м, 141-м км — в августе и сентябре, 4-квартирный дом на ст. Игра и здание для 19-й дистанции пути в г. Ижевске — в декабре 1949 г.;

б) начать с 1 апреля 1949 г. работы по достройке здания нового вокзала в г. Ижевске и до 1 сентября 1949 г. выполнить работы в объеме отпущенных для этой цели средств, подготовить здание для проведения отделочных работ в зимних условиях.

3. Обязать зам. директора Ижевского машиностроительного завода т. Лещинского выполнить к 1 мая 1949 г. принятый заводом заказ на изготовление столярных изделий для нового вокзала в г. Ижевске.

Предложить управляющему трестом «Ижлес» т. Бедлинскому отгрузить не позднее 1 апреля с. г. для этих работ машиностроительному заводу, в счет его наряда, 150 м³ высококачественного соснового леса.

4. Обязать начальника Игринского завода домостроения строительства № 31/38 т. Новгородцева обеспечить бесперебойную заготовку и отгрузку лесоматериалов для 3-го отдельного прорабского пункта в сроки, согласно графику строительных работ.

5. Предложить райкомам и райисполкомам Шарканского и Алнашского районов оказать строительству № 31/38 помощь в проведении организованного набора в этих районах рабочей силы для работ на линии Ижевск—Балезино, согласно постановлению Совета Министров Союза ССР и Совета Министров Удмуртской АССР от 19 августа 1948 г.

6. Обязать Госплан при Совете Министров Удмуртской АССР (т. Воронцова) выделить для 3-го отдельного прорабского пункта строительства № 31/38 в течение июня—сентября 450 тыс. шт. кирпича.

7. Обязать начальника 3-го прорабского пункта строительства № 31/38 т. Бубнова и председателя райпрофсожа 7-го отделения Казанской ж. д. т. Бороздина принять необходимые меры по улучшению культурно-бытового обслуживания железнодорожников-строителей, обеспечить нормальную работу магазина, железнодорожного клуба и красного уголка на ст. Игра.

8. Предложить первичной парторганизации 3-го прорабского пункта организовать контроль за ходом строительных работ, улучшить массово-политическую работу и работу по организации социалистического соревнования среди строительных рабочих, организовать передачу опыта работы передовиков-стахановцев отстающим рабочим. Уделить особое внимание работе среди молодежи в комсомольской организации.

9. В связи с тем, что после сдачи в эксплуатацию в 1945 г. линии Ижевск—Балезино несложные работы, в частности по строительству жилых и производственно-технических зданий, на этой линии каждый год не выполняются из-за неудовлетворительной организации работ, отсутствия нужных строительных материалов, механизмов и транспорта, просить министра путей сообщения т. Бешева:

а) обязать начальника строительства № 31/38 т. Воробьева улучшить руководство строительными работами на линии Ижевск—Балезино, полностью

и в срок обеспечить 3-й отдельный прорабский пункт необходимыми строительными материалами, завезти в апреле все нужные материалы для нового вокзала в г. Ижевске, выделить для 3-го прорабского пункта мотовоз, 2 грузовые автомашины, строительные механизмы, 2,5 км рельсов и 6 тыс. шт. шпал для строительства двух дополнительных путей на ст. Ижевск-1;

б) обязать начальника Казанской ж. д. т. Мильштейна отгрузить 3-му отдельному прорабскому пункту с Кукморского карьера 1500 м³ бутового камня, из них: 700 м³ в апреле—июне и остальные 800 м³ в сентябре 1949 г.; организовать для перевозки балласта из Бalezинского карьера в г. Ижевск специальную вертушку; выделить 3-му прорабскому пункту для перевозки с баз Стройтехснаба Управления строительства № 31/38 фондовых строительных материалов специальный вагон-раздатчик;

в) в связи с увеличившимся объемом строительных работ и в целях улучшения руководства строительством, полного освоения отпускаемых в 1949 и 1950 гг. средств на достройку линии Ижевск—Балезино, нового Ижевского вокзала, а также на собственное строительство, решить вопрос об организации в г. Ижевске специального строительного участка строительства № 31/38, вместо прорабского пункта.

Секретарь обкома ВКП(б) П. Лысов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 5267, л. 3—7.

№ 111

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) П. Н. ЛЫСОВА МИНИСТРУ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР Б. П. ВЕЩЕВУ О СОЗДАНИИ НЕОБХОДИМЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО

15 марта 1949 г.

Железнодорожная линия Ижевск—Балезино Ижевского отделения Казанской ж. д. обслуживает большой, ежегодно увеличивающийся грузопоток, но недостаточное развитие ст. Ижевск, Заводская, Люкшудья, Чур, Пастухово и Игра, имеющих от одного до трех станционных путей, уже в текущем году ограничивает размеры движения. Состояние пути позволяет осуществить скорость движения поездов не более 35 км с ограничением в весенний и осенний периоды до 15 км, вследствие чего понижается пропускная способность линии. Лимитируют движение сооружения водоснабжения, на ст. Игра и Чур они не достроены, а на ст. Ижевск из-за отсутствия проекта постройка их не начата. Линия не имеет необходимых служебно-технических зданий, и ощущается острый недостаток жилой площади, особенно на перегонах для путевых рабочих и на ст. Игра для рабочих паровозного депо, часть которых живет в землянках.

Линия Ижевск—Балезино принята в постоянную эксплуатацию в феврале 1945 г. с большими недоделками сметной стоимостью 16 млн 108 тыс. руб. в ценах 1945 г. Правительственной комиссией было предложено Управлению строительства № 31/38 в течение двух лет выполнить все работы по недоделкам линии. Практически за 4 года — по состоянию на 1 января 1949 г. — выполнено работ на 5 млн 95 тыс. р[уб.] в сметных ценах, что составляет 32% от объема недоделок.

Средства, выделяемые Министерством путей сообщения на достройку линии, были освоены только в 1945 г. при существовании строительного участка, а после оставления в г. Ижевске одного прорабского пункта, при совершенно недостаточном внимании к линии со стороны начальника строительства № 31/38 г. Воробьева (управление строительства находится в г. Молотове), в 1946, 1947 и 1948 гг. даже небольшие капитальные вложения не осваиваются, причем в 1948 г. план капитальных работ выполнен только на 62%: на достройку линии было выделено 2 млн р[уб.], из них для участка Ижевск—Игра — 1 млн 800 тыс. р[уб.] и для участка Игра—Балезино — 200 тыс. р[уб.], практически на участке Ижевск—Игра было выполнено работ на 1 млн 245 тыс. руб., а на участке Игра—Балезино работы не выполнялись. Вследствие неудовлетворительного освоения средств в первой половине 1948 г. Министерство путей сообщения уменьшило капиталовложения по участку Ижевск—Игра на 700 тыс. руб.

В большей степени отстает гражданское строительство и в особенности жилищное. Управление строительства № 31/38 не занимается в необходимой степени вопросом ввода объектов в эксплуатацию и незавершенное производство на 1 января [19]49 г. составляло сумму 1 млн 272 тыс. р[уб.]. В 1948 г. введен в эксплуатацию один линейно-путевой дом из пяти предусмотренных по плану, не закончено строительство дома отдыха паровозных бригад на ст. Игра, фундамент под который был заложен в 1947 г., не закончено строительство пассажирского здания на ст. Кекоран, начатое еще в 1944 г., введен в эксплуатацию только один жилой дом из пяти предусмотренных; с 1946 г. не покрыт железной кровлей вокзал на ст. Ижевск-1 на 500 чел., и деревянные конструкции стропил подвергнуты вредному воздействию атмосферных осадков.

Техническое состояние линии становится упором на пути пропускной способности, не обеспечивает размеров погрузки и выгрузки, не гарантирует безопасность движения поездов. До сих пор не выполнено 142 тыс. м³ земляных работ по уположению* откосов выемок и досыпке насыпей, не построено 11 тыс. п. м дренажных и 1670 п. м водоотводных лотков, не уложено 6 км станционных путей, почти вся линия не закреплена от угона, не сменено рельсов 4 км пути, не закончена балластировка главного пути, не построено 37 переездов, не достроен Ижевский вокзал на 500 чел. и пассажирское здание на 50 чел. на ст. Кекоран, не начата постройка пассажирского здания на 50 чел. на ст. Лоза, не построены здания разъездов Пастухово и Кушья — эксплуатационная работа в 5 пунктах пятый год проводится в вагонах, не построены пассажирские платформы, кубовые на ст. Игра и Чур, пакгаузы для грузов, не достроено оборотное депо Игра, не начато строительство пункта технического осмотра вагонов на ст. Игра и конторы дистанции пути на ст. Ижевск, не закончены работы по водоснабжению на ст. Чур и ст. Игра, не достроен дом отдыха паровозных бригад на ст. Игра, на перегонах не построено 14 путевых казарм, не начато строительство жилых 4-квартирных домов на ст. Кушья, Пастухово, Лоза, Заводская и 5 домов на ст. Игра, не построен жилой 8-квартирный дом № 3 на ст. Ижевск-1, не построено 6 путевых бань и 15 питьевых колодцев.

В связи с нарастающим потоком народнохозяйственных грузов и необходимостью обеспечения нормальной эксплуатационной работы линии Ижевск—Балезино в течение двух лет, с выполнением неотложных работ по техниче-

* Так в документе.

кому оснащению, созданием условий безопасного движения поездов, улучшением обслуживания пассажиров и коренным улучшением жилищно-бытовых условий железнодорожников, прошу Вас, товарищ министр, разрешить следующие неотложные вопросы:

1. Выделить на 1949 г. по проектированию работ будущих лет* 196 тыс. руб. на доработку проектного задания и разработку технического проекта развития ст. Ижевск-1 Хартранспроектom согласно заключению бюро экспертизы проектов ЦОН МПС № 20/с от 27 марта [19]46 г.** Отсутствие проекта по новым работам, предусматривающего строительство основного депо, путевое развитие, сооружение водоснабжения, канализации и электроснабжения, не позволит ввести в эксплуатацию в 1950 г. вокзал на 500 чел. на ст. Ижевск-1, школу на 400 чел. и построить необходимые станционные пути.

Обязать Хартранспроект закончить к 1 января 1950 г. проектирование развития ст. Ижевск, предусмотрев стр[оительст]во вагонного депо.

2. На достройку линии Ижевск—Балезино предусмотреть финансирование в сумме 9213 тыс. руб., в том числе на 1950 г. — 6000 тыс. руб. и на 1951 г. — 3213 тыс. руб.

3. Выделить средства для выполнения новых работ по ст. Ижевск — на водоснабжение, канализацию, электроснабжение и путевое развитие:

а) на 1950 г. — 2 млн руб.;

б) на 1951 г. — 3 млн руб., с затратами на начало стр[оительст]ва основного депо;

в) на 1952 г. — 3 млн 600 тыс. руб., в основном на окончание строительства основного депо и вагонного депо.

4. Обязать начальника Управления строительства № 31/38 МПС т. Воробьева восстановить Ижевский строительный участок и изменить безразличное отношение к достройке линии Ижевск—Балезино, потребовав от него обеспечения окончания строительства Ижевского вокзала в 1950 г., достройки линии по недоделкам в 1951 г. и по новым работам в 1952 г.

5. Выделить на 1950 г. 485 тыс. руб. на сооружение путепровода под трамвайные пути и автогужевую дорогу, не предусмотренного сметой недоделок и новых работ по линии Ижевск—Балезино, но предусмотренного основной сметой строительства линии, проект имеется, смета подлежит переутверждению.

Секретарь Удмуртского областного
комитета ВКП(б)*** Лысов

Согласовано: Начальник Ижевского отделения
Казанской ж. д. Новичков

Начальник отдела капитального строительства
Казанской ж. д. Ксенофонтов

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 5488, л. 31—33.

* Так в документе.

** Сведения о документе в фондах ЦГА УР и ЦДНИ УР не обнаружены.

*** Подпись отсутствует.

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ЗАМЕСТИТЕЛЯ НАЧАЛЬНИКА ПЕРМСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
ПЕРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ АБАКУМОВА МОЛОТОВСКОМУ И
УДМУРТСКОМУ ОБКОМАМ ВКП(б), ДОРОЖНОМУ ПРОКУРОРУ
ПЕРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ САРЖЕВСКОМУ О ЗАДЕРЖКЕ
ПАРОВОЗОВ НА СТАНЦИИ ИГРА**

16 ноября 1949 г.

Пермское отделение дороги на протяжении длительного времени испытывает значительные затруднения с нормальной полной передачей грузопотока на Казанскую ж. д. через передаточный пункт ст. Игра из-за крайне неудовлетворительной, как система, работы вывозных паровозов парка Пермской ж. д.

По существующим размерам движения поездов данного участка, потребность выражается в содержании 8 паровозов, фактически содержится 5. Среднесуточный пробег паровозов, как система, далеко не выполняется и это крайне отражается на зарботке поездных бригад, создавая вполне справедливые недовольствия последних.

Из приложенного при сем анализа работы локомотивного парка в первой половине ноября с. г. на участке Чепца—Игра (приложение № 1)* усматривается наличие недопустимых разрывов между фактической работой локомотива и его простоя по ст. Игра. Из отраженных 38 поездов усматривается, что в среднем следование нечетного поезда от ст. Чепца до ст. Игра составляет 2 час. 47 мин., а простой паровоза по ст. Игра в ожидании подхода поездов — 10 час. вместо заложенных в график 3 час. 50 мин.

Из прилагаемого анализа работы локомотивного парка Пермской ж. д. в третьей декаде октября с. г. (приложение № 2), наряду с передержками локомотивов по ст. Игра, усматриваются факты систематических задержек нечетных поездов по неприему Ижевским отделением Казанской ж. д.

Аналогичные явления имеют место на протяжении времени с момента передачи участка до ст. Игра исключительно в распоряжение Пермской ж. д.

Хуже того, передержка локомотивов парка Пермской ж. д. по ст. Игра очень часто маскируется возвращением их неполносоставными поездами, давая им нумерацию сборных поездов по несколько один за другим, или просто возврата паровозов с группой вагонов после длительного их настоя**.

Прошу обратить Ваше внимание на несоблюдение ритма передачи поездов на Пермскую ж. д. (см. приложение № 1), это явление относится не только к ноябрю с. г., а является повседневным стилем в работе.

Для работников Ижевского отделения дороги расписания поездов вообще не существует, вся передача поездов на Пермскую [ж. д.] осуществляется в четвертой четверти суток, что очень сильно отражается на продвижении пачкообразного отправления поездов по главному ходу, вследствие неимения достаточного станционного развития путей в пункте примыкания Ижевской линии и невозможности переработки всей пачки поездов на первой участковой ст. Верещагино, что влечет за собой необходимость практиковать бросание ряда принятых поездов пачкой на ст. Зилай и Чепца.

* Упоминаемые в докладной записке приложения № 1—10 отсутствуют.

** Так в документе. Имеются в виду простои локомотивов.

Грузопоток на Казанскую ж. д. через передаточный пункт Игра являлся и является преобладающим, а поэтому не вызывалось никакой необходимости передержки вывозных паровозов парка Пермской ж. д. по ст. Игра.

Зам. НОД-7 Казанской ж. д. т. Морозов своей телеграммой № 1648 от 29 октября с. г. пытается прикрыть негодный свой стиль работы, направленный на ограничение приема грузопотока с Пермской ж. д., созданием искусственной обстановки на необоснованную недопустимо преступную систематическую задержку по ст. Игра вывозных локомотивов парка Пермской ж. д., задержки нечетных поездов по неприему ст. Игра из-за несвоевременного вывоза нечетных составов со ст. Игра на Ижевск и даже наличием, имеющим место в стиле работы ряда работников Ижевского отделения дороги и известных руководству последнего, прямой антигосударственной практики сознательного неприема поездов в отчетные сутки, что подтверждается соответствующей документацией, сохранившейся в книгах регистрации приказов поездных диспетчеров Ижевского отделения дороги на ст. Игра.

13 ноября [19]48 г. ДНЦ 7 т. Каргалин дал письменный приказ ДСП Игра т. Гарину поездов с Пермской [ж. д.] до 18 час. не принимать, п[оезду] № 855, прибывшему на ст. Меньил в 13 ч[ас.] 30 мин., разрешен путь в 17 ч[ас.] 35 мин.

27 октября [19]48 г. ДНЦ 7 т. Васютина дала письменный приказ ДСП Игра т. Мордышеву поездов с Пермской [ж. д.] до 18 час. не принимать, п[оезду] № 855, прибывшему на ст. Меньил в 15 ч[ас.] 30 мин., путь разрешен в 18 ч[ас.] 35 мин.

24 ноября [19]48 г. ДНЦС 7 т. Дубовицин дал письменный приказ ДСП Игра т. Мордышеву: «По распоряжению Д. Тюрикова, приказываю п[оезд] № 1482 0/60 пв отправить [в] Меньил по жезлу от п[оезда] № 855, если даже Пермская дорога согласия на это и не дала, имеется указание т. Соколинского».

Аналогичная антигосударственная практика ряда работников Ижевского отделения дороги продолжает иметь место и в настоящее время.

4 ноября с. г. п[оезд] № 1007 прибыл на ст. Меньил в 16 час. 30 мин., при наличии свободного перегона и двух путей на ст. Игра, по указанию ДНЦ т. Губенко, ДСП т. Желниным в отчетные сутки не принят. Путь разрешен в 18 час. 45 мин. (приложение № 3).

3 ноября с. г. в дежурство ДСП Игра т. Желнова при наличии трех свободных путей п[оезд] № 1417 в отчетные сутки не принят, путь разрешен в 17 час. 50 мин. (приложение № 4).

7 ноября с. г. в дежурство ДНЦ 7 т. Губенко, ДСП т. Кутляева при наличии свободных путей п[оезд] № 1007 в отчетные сутки не принят, путь разрешен в 18 час. 30 мин. (приложение № 5).

Имели и имеют место случаи недопустимого хулиганства, сопряженного с опасностью для движения не только товарных, но и пассажирских поездов, что подтверждается прилагаемыми копиями актов, как: 29 февраля [19]48 г. в 17 час. 55 мин. без запроса со ст. Игра отправлен п[оезд] № 1286 без наличия достаточного количества поездной бригады, сигналов и не скручен* (приложение № 6).

4 февраля [19]48 г. ДСП Игра т. Скоробогатов, изъявший жезл № 10 на отправление п[оезда] № 1282, обвязал его 10 мм проволокой, что вызвало

* Вероятно, имеется в виду незавершенность работ (или небрежное их исполнение) по сцепке вагонов и локомотива.

закрытие способа движения поездов по жезловой системе и задержку п[оезда] № 1284 (приложение № 7).

23 августа [19]48 г. ДСП Игра т. Гарин без предупреждения и согласия ст. Меньил по жезлу, разрешенному для резервного паровоза, отправил п[оезд] № 856 в сопровождении кондукторской бригады Казанской ж. д. с грубейшим нарушением ПТЭ, инструкции по перевозке негабаритных грузов, который был задержан на ст. Меньил (приложение № 8).

8 мая [19]48 г. на перегон Игра—Меньил, занятый п[оездом] 91 (пассажирским), со ст. Игра вследствие саморасцепа при производстве маневров с выездом за семафор ушли 2 четырехосных полувагона. Протоколом № 16 оперативного совещания под председательством НОД-7 т. Новичкова основными виновниками данного случая являются работники Пермской дороги, отправившие п[оезд] № 91 без запроса и согласия ст. Игра по жезлу № 20 п[оезд] № 1902. При проверке оказалось, что п[оезд] № 91 отправлен по жезлу № 16, разрешенному ст. Игра. В целях скрывания истинного положения в технической документации ст. Игра допущен подлог, что руководство Ижевского отделения дороги должно было бы вскрыть при разборе данного случая, но в данном случае ничего подобного не случилось (приложение № 9).

Аналогичные факты еще раз подтверждают наличие негосударственного решения общих вопросов работы транспорта. Руководство Пермского отделения дороги очень часто указывало руководству Ижевского отделения Казанской ж. д. на все чинимые ими препятствия в работе Пермского отделения дороги, что до сего времени положительных результатов не дало, в силу чего вынужден был за содействием обратиться в областной комитет ВКП(б) [в] г. Ижевск (см. приложение № 10).

Зам. НОД-7 Казанской [ж. д.] т. Морозов огульно пытается охаивать руководство Пермского отделения дороги в том, что последние не по-государственному относятся к стыковому пункту ст. Игра, что нельзя признать правильным доказанным цифрами, фактами. Пермское отделение дороги вправе потребовать от соседней дороги передачи поездов строго по графику, но учитывая недостаточное развитие станционных путей, ст. Игра в ущерб выполнению своих измерителей беспрепятственно принимает все предъявленные поезда, в большинстве случаев, в четвертой четверти суток и неполновесные, а также при наличии и тяжеловесные.

В настоящем письме описаны только несколько фактов, взятых на выдержку, и настолько сильно и как система вкоренились отрицательные моменты в стиле работы ряда работников Ижевского отделения дороги узкого ведомственного понимания задач, поставленных перед работниками железнодорожного транспорта, что создавшееся положение становится нетерпимым, руководство Ижевского отделения дороги никак не хочет реагировать на наши просьбы в части упорядочения работы, а поэтому обращаюсь к Вам с просьбой произвести беспристрастную проверку нашей работы и работы Ижевского отделения дороги по стыку ст. Игра, чтобы положить конец творящимся безобразиям.

По имевшим место жалобам руководства Ижевского отделения дороги на неправильные действия работников Пермской ж. д. соответствующие меры воздействия к виновным со стороны руководства Пермского отделения дороги приняты; ДНЦ т. Черных, отправивший со ст. Меньил длинносоставный поезд без предупреждения об этом ст. Игра, наказан, и ДНЦ не работает; ДНЦ т. Бахарев, отправивший со ст. Меньил обманным путем состав аварий-

ных вагонов, следовавших по документам в Врз Канаш* под видом грузового поезда, привлечен к судебной ответственности, осужден к принудительным работам на 1 год, взысканием с последнего 25% по месту работы.

Зам. начальника Пермского отделения дороги
директор — подполковник движения *Абакумов*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 5488, л. 70—74.

№ 113

**ИЗ СПРАВКИ ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б)
О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ БАЛЕЗИНСКОГО
И ИГРИНСКОГО РАЙОНОВ УДМУРТСКОЙ АССР**

*Не ранее 7 января 1950 г. ***

1. Бalezинский район. На территории этого района находятся 3 железнодорожные станции и 3 разъезда Пермской ж. д., в том числе одна участковая станция (Балезино), на которой имеется: обратное паровозное депо, электрическая станция, склад топлива, пункт водоснабжения и технического осмотра вагонов, 9-й околоток Глазовской дистанции пути, строительно-монтажный поезд № 149 и завод шлакоблоков строительства № 31/38.

В хозяйствах транспорта, находящихся на территории Балезинского района, работает около двух тысяч железнодорожников — эксплуатационников и строителей.

Через ст. Балезино пропускается в сутки до 20 пар поездов, грузится и выгружается до 30 вагонов. Строительно-монтажный поезд и завод шлакоблоков имеет годовую программу 16 млн руб.

2. Игринский район. На территории района находятся 4 железнодорожные станции со среднесуточной погрузкой 68 вагонов. Ст. Игра является участковой станцией с обратным депо, пунктом техосмотра вагонов и экипировки паровозов. Через ст. Игра ежедневно проходит 6—8 пар поездов. На ст. Игра имеется завод домостроения строительства № 31/38 МПС с годовым объемом работы в 5 млн руб. и железнодорожная школа ФЗО с контингентом учащихся 250 чел. Работает железнодорожников на станциях в Игринском районе около 1100 чел. <...>***

Зав. транспортным отделом
обкома ВКП(б) *Барашенков*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 5818, л. 44.

* Имеется в виду Канашский вагоноремонтный завод.

** Датируется по крайним датам дел.

*** Опущена информация о железнодорожном хозяйстве Кезского района.

**ПИСЬМО СЕКРЕТАРЯ УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) П. Н. ЛЫСОВА
СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б) Г. М. МАЛЕНКОВУ О НЕОТЛОЖНЫХ РАБОТАХ
ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ИЖЕВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
КАЗАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

3 февраля 1950 г.

Ижевское отделение Казанской ж. д., наряду с пропуском в значительных размерах транзита с соседних отделений дорог, должно грузить на станциях и перевозить по минимальному плану на 1950 г. ежедневно 525 вагонов, преимущественно леса, торфа, дров, металла, изделий промышленности и хлеба, и почти такое же количество вагонов должно выгружать.

Для обработки этого грузового потока отделение располагает очень слабой производственно-технической оснащенностью и в своей работе испытывает сейчас большие трудности, поэтому плохо справляется со своей задачей.

В результате того, что Ижевскому отделению при его организации были переданы в эксплуатацию весьма плохо технически оснащенные и к тому же недостроенные железнодорожные линии Ижевск—Кильмезь и Ижевск—Балезино с протяженностью путей около 300 км, малая пропускная способность обеих линий сказалась на работе отделения уже в 1949 г. в связи с резким увеличением перевозок по ним леса и торфа.

На многих станциях принятой от завода № 71 железнодорожной линии Ижевск—Кильмезь, производящих погрузку и выгрузку, имеется всего лишь по 2 пути, нет служебно-технических зданий и помещений для жилья работающих здесь железнодорожников. Малая емкость станционных путей на этой линии не позволяет формировать и пропускать товарные поезда нормальной длины и веса, а следовательно, полностью использовать силу тяги работающих на этом направлении паровозов.

Многие пункты водоснабжения паровозов по линии являются временными и расположены на перегонах.

Такое же положение и на железнодорожной линии главного направления Ижевск—Балезино. Эта линия в 1945 г. была сдана в эксплуатацию с большими и весьма существенными недоделками. Вместе с тем правительственной комиссией при приемке линии был намечен ряд дополнительных работ, без которых построенная в годы войны линия Ижевск—Балезино, по мнению комиссии, не могла нормально эксплуатироваться.

Совет Народных Комиссаров постановлением от 12 марта 1945 г. за № 464 обязал Народный комиссариат путей сообщения устранить недоделки и произвести дополнительные работы на линии Ижевск—Балезино в объеме и сроки, согласно акту правительственной комиссии, с отнесением расходов за счет плана капитальных вложений НКПС.

Однако Министерством путей сообщения произведено работ по устранению недоделок всего лишь на 50%. Дополнительные работы по развитию путевого хозяйства, возведению основных и вспомогательных технических сооружений, жилищному и культурно-бытовому строительству почти не производились за истекшее время.

На станциях оборота паровозов Ува и Игра совершенно нет никаких зданий для размещения оборотных депо. На ст. Ува и Ижевск нет помещений для отдыха поездных бригад. На большинстве линейных станций не создано надлежащих условий для культурного обслуживания пассажиров, а на 5 станциях станционных помещений вообще нет.

Такая малая пропускная способность путевых и тяговых устройств не обеспечивает бесперебойное снабжение заводов республики топливом, сырьем и другими материалами и вместе с тем тормозит работу Казанской и Пермской ж. д.

Вопрос о необходимости произвести в Ижевском отделении работы, связанные с увеличением его пропускной способности, нами ставился перед Министерством путей сообщения в декабре 1948 г., в июне и в ноябре 1949 г., но не находил должного решения.

Исходя из изложенного, Удмуртский обком ВКП(б) просит Вас обязать министра путей сообщения т. Бещева рассмотреть положение дел в Ижевском отделении и решить вопрос о проведении в 1950 г. неотложных работ, обеспечивающих увеличение пропускной способности железнодорожных устройств этого отделения.

Одновременно просим Вас предложить т. Бещеву рассмотреть вопрос о передаче Ижевскому отделению дороги участка пути от ст. Игра до ст. Пибаньшур линии Ижевск—Балезино, находящегося сейчас в ведении Пермской ж. д., и решить в связи с этим вопрос о развитии ст. Пибаньшур.

Секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) *П. Лысов*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 5677, л. 39—40.

№ 115

**СПРАВКА УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА
ЖИЛИЩНО-БЫТОВЫХ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПОМЕЩЕНИЙ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО***

4 мая 1950 г.

Второй 8-квартирный дом на ст. Ижевске-1 сдан в эксплуатацию 7 июля 1949 г., дом паровозных бригад на ст. Игра — 4 сентября 1949 г., здание вокзала на ст. Пастухово — 4 октября 1949 г. К строительству здания вокзала на ст. Меньил не приступали из-за отсутствия средств.

Линейно-путевые дома: на 29 км не построен из-за отсутствия средств, на 59 км заложен фундамент в январе 1950 г., на 136 км фундамент заложен в апреле 1950 г., на 83 км сдан 19 декабря 1949 г., на 141 км — 26 августа 1949 г.

4-квартирный дом на ст. Игра сдан в эксплуатацию в феврале 1950 г. Строительство здания для 19-й Ижевской дистанции пути не закончено ввиду отсутствия кровельного материала.

На 1949 г. для строительства здания нового вокзала в г. Ижевске было отпущено 300 тыс. руб. На 1 января 1950 г. освоено 196 тыс. руб. Причина невыполнения — частые перебои в снабжении строительными материалами и задержка изготовления столярных изделий заводом № 74.

В зимних условиях произведено частичное остекление и штукатурные работы внутри здания до 30%.

Инструктор транспортного отдела обкома ВКП(б) *П. Остапов*

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 5818, л. 35.

* В справке изложены результаты выполнения 3-м отдельным прорабским пунктом строительства № 31/38 постановления бюро Удмуртского обкома ВКП(б) по данному вопросу от 14 марта 1949 г. См. документ № 110.

**СПРАВКА ИНСТРУКТОРОВ ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА УДМУРТСКОГО
ОБКОМА ВКП(б) И. С. МОРОЗОВА И В. С. МАСКИНА СЕКРЕТАРЮ
УДМУРТСКОГО ОБКОМА ВКП(б) К. А. ПРОТОЗАНОВУ О СОСТОЯНИИ
СТРОИТЕЛЬСТВА ИЖЕВСКОГО ВОКЗАЛА**

29 мая 1952 г.

Строительство вокзала на ст. Ижевск на 500 чел., начатое в 1944 г., ведется крайне неудовлетворительно. С начала строительства из общей сметной стоимости 2230 тыс. руб. на 1 января 1952 г. было освоено только 1182,8 тыс. руб., или 57,5%. Планом 1952 г. предусмотрено освоить 945 тыс. руб., фактически, по состоянию на 25 мая текущего года, освоено только 350 тыс. руб., или 37%.

Техническая готовность здания вокзала составляет 65%. Ни один конструктивный элемент вокзала (вестибюль, зал ожидания, ресторан, комната матери и ребенка, подвал) до сих пор не закончен.

Строительство вокзала начато по проекту, составленному крайне неудовлетворительно, в котором не было предусмотрено необходимых обустройств, как-то: водоснабжения, канализации, электроснабжения, телефонизации. Не были запроектированы перрон, багажный сарай, кубовая, перронный туалет, отделение связи, привокзальная площадь, внутренний пожарный водопровод, установка электрочасов, забора, ограждающего перрон, хозяйственного двора станции и других элементов, в результате к строительству кубовой, багажного сарая, перрона, перронного туалета, водоснабжения приступили только в текущем году, из которых в настоящее время ни одно здание не готово к сдаче в эксплуатацию.

В результате безответственного отношения к строительству вокзала начальника участка т. Бубнова на объекте нет элементарного порядка, рабочие используются на случайных, плохо подготовленных работах. Многие работы начинаются, забрасываются и остаются неоконченными. Отсутствие рабочего графика не создает требуемого напряжения у руководства участка в своевременном обеспечении материалами, технической документацией и правильной расстановкой рабочей силы, с тем чтобы в намеченный срок по графику был закончен тот или иной конструктивный элемент. В результате бесконтрольности за работой со стороны т. Бубнова, прораб т. Новиков и мастер т. Демидов не обеспечивают рабочих своевременным объемом работ, рабочими нарядами с указанием нормы, расценки и сроков окончания работы. Рабочие часто работают без заданий и графиков, вследствие чего производительность труда строительных рабочих крайне низкая. Выработка на одного рабочего в феврале и марте текущего года была 96,4%, в апреле — 85,3%.

В результате плохой организации работ, частых простоев многие разнорабочие зарабатывают в месяц по 240—280 руб.

Строительство объекта испытывает острый недостаток в строительных материалах, однако учет расходования и хранение их не организованы. Материалы расходуются бесконтрольно, хранятся бесхозяйственно. Допускается бой кирпича, заваливание землей кирпича, бутового камня, мраморная крошка хранится под открытым небом.

Со стороны тт. Бубнова, Гофмана и главного инженера отделения т. Плющева отсутствует повседневное техническое руководство за ходом строительства объекта вокзала, вследствие чего часто не соблюдаются точность выполнения работ и технические условия.

В результате того, что тт. Бубнов, Плющев и Гофман не разобрались детально во всем комплексе объекта и не продумали технически грамотно все элементы строительства вокзала, в ходе работ до сих пор возникают и нерешенные вопросы, приводящие к переделкам и, следовательно, к удорожанию работ.

Среди рабочих строительства вокзала плохо поставлена массово-политическая и воспитательная работа. Политотдел отделения⁷⁸ (нач[альник] т. Брызгалов) и партийная организация (секретарь т. Зуев) не проводят с рабочими беседы, читки газет, доклады, лекции. Доклады проводятся только по торжественным датам. Досуг рабочих в общежитиях не организован. В общежитиях не имеется газет, книг, журналов, настольных игр (шахмат, домино, шашек). В рабочих общежитиях из руководства участка и отделения никто не бывает. Многие рабочие живут в тесных, плохо благоустроенных квартирах и общежитиях. Так, у рабочих, проживающих в районе 35 барачков, в комнатах не имеется электроосвещения, радио. Барак не пригоден для жилья — разваливается.

В результате плохих материальных, производственных условий и слабой политико-воспитательной работы в учдорстрое низкая трудовая дисциплина. Многие рабочие совершают прогулы. Рабочие Пушин и Зотов совершили прогулы с 14 по 28 апреля, Габдулхакова не выходит на работу с 5 мая, Хабитова в мае прогуляла 6 дней. Руководство участка решило ограничиться только передачей дел на этих лиц в товарищеский суд, но последний (пред[седатель] суда т. Желонкин) в том году еще ни разу не собирался. Как следствие, из-за непринятия мер за последнее время случаи нарушения трудовой дисциплины увеличились и приняли массовый характер. Так, за 17—18 мая совершенно только по участку объекта Ижевского вокзала 35 чел.-дн. прогулов.

Со стороны руководителей учдорстроя тт. Бубнова, Новикова и бухгалтерии участка имеет место бездушное, черствое отношение к нуждам и запросам рабочих. Бригадир штукатуров т. Булычев систематически просит у тт. Бубнова и Новикова выдавать наряды на работы, однако т. Бубнов отделяется только обещаниями.

Радыгина из бригады т. Черновой работала в марте по 4-му разряду, по вине бригадира при оформлении платежных документов не был поставлен разряд, т. Радыгиной оплатили вместо 4-го разряда по 3-му, однако допущенный обсчет до сих пор никто не исправляет.

Рабочие часто не могут получить справку или уточнить зарплату в бухгалтерии, т. к. главбух т. Петропавловский заявляет им: «Вы не у меня работаете, а у прораба, идите к нему», а прораб т. Новиков посылает к главбуху.

Руководство стойучастка, политотдел отделения (т. Брызгалов) и райпрофсоюз (т. Бакулин) до сих пор не организовали среди строителей социалистического соревнования. Конкретных социалистических обязательств в бригадах не имеется. Показатели работ по бригадам не вывешиваются, молнии, босвые листки не выпускаются. Имеющаяся доска почета оформлена небрежно. Под фотографиями лучших людей нет ни фамилии, ни показателей их работы. Поэтому никто не знает, за какие результаты и успехи вывесили этих людей на Доску почета.

По вопросам социалистического соревнования на объекте никто ни разу не собирал бригадиров, лучших стахановцев. Среди рабочих совершенно не распространены новые методы труда передовых строителей нашей страны — каменщиков, штукатуров, маляров и др. профессий.

Совершенно недопустимым фактом явилось то, что руководство учдорстроя не подкрепляло конкретным техническим руководством и материальным

снабжением принятое социалистическое обязательство коллективом рабочих объекта по окончании строительства вокзала к 1 августа 1952 г. Не обеспечило строительство ряда обустройств технической документацией, необходимым финансированием и материалами.

Ждановский райком ВКП(б) и Ижевский горком ВКП(б) самоустранились от руководства железнодорожным транспортом и его строительной организацией и не принимают никаких мер по улучшению их работы, не оказывают практической помощи в налаживании политической и воспитательной работы среди рабочих-строителей.

Вокзал должен быть сдан в эксплуатацию к 1 августа с. г., в то же время по вокзалу не имеется технической документации на устройство: радиофикации, телефонизации, внутреннего водопровода и канализации, а также проектов промежуточной платформы и на внешнюю сеть водопровода и канализации и организации ливнеотводов.

Не решен вопрос комплексного строительства дороги, связывающей вокзал с городом и ее электроосвещением.

Учитывая состояние строительства вокзала в данное время, имеется полная возможность закончить его и сдать в эксплуатацию со всеми необходимыми обустройствами к 1 августа 1952 г. Для этого необходимо:

1. До 10 июня с. г. обеспечить строительство вокзала недостающей технической документацией.

2. До 1 июня составить и утвердить рабочий график на окончание строительства вокзала со всеми обустройствами.

3. До 15 июня обеспечить строительство вокзала недостающими строительными материалами, электрическим и прочим оборудованием. Руководству участка в срок до 5 июня необходимо выявить перечень недостающих материалов и оборудования.

4. До 1 июня обеспечить строительство вокзала недостающей рабочей силой, доведя ее до 250 чел.⁷⁹.

5. Организовать производство работ по суточному графику с доведением дневных заданий по окончании вокзала до каждого рабочего.

Руководству участка обеспечить ежедневную проверку выполнения заданий по бригадам, не допуская срыва графиков.

Инструкторы Удмуртского
обкома ВКП(б) *И. Морозов*
В. Маскин

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 6503, л. 72—75.

№ 117

**ИЗ СПРАВКИ ЗАВЕДУЮЩЕГО ТРАНСПОРТНЫМ ОТДЕЛОМ УДМУРТСКОГО
ОБКОМА КПСС В. Ф. ЕРМОЛАЕВА О РАБОТЕ ИЖЕВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
КАЗАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ 1952 г.**

14 ноября 1952 г.

Ижевское отделение Казанской ж. д. в 1952 г. увеличило погрузку народнохозяйственных грузов в сравнении с 1948 г. (первым годом его организа-

ции) на 66%, общий грузооборот вырос на 128%, ускорился оборот вагона на 10 час., увеличились скорости движения поездов на 5 км и среднесуточный пробег паровоза на 43 км.

За последнее время отделение работает рентабельно. Только за 10 мес. 1952 г. получено более 2 млн руб. сверхплановой прибыли, перевыполнен государственный план погрузки на 5710 вагонов. На отделении выросли многочисленные кадры ведущих профессий, способные решать поставленные партией и правительством задачи по перевозке народнохозяйственных грузов.

За 10 мес. текущего года машинистами паровозного депо проведено 5894 тяжеловесных поезда, которыми перевезено сверх заданной нормы 3,4 млн т груза. Для перевозки такого количества грузов потребовалось бы дополнительно сформировать и отправить до 3000 составов нормального веса.

Улучшилась техническая оснащенность отделения. На ряде станций уложены дополнительные пути, ликвидированы недоделки на участке Ижевск—Игра. Ст. Ижевск-1 превратилась в крупный железнодорожный узел. В этом году построен новый пассажирский вокзал, который является лучшим вокзалом Казанской ж. д.⁸⁰ Почти все станции отделения оборудованы устройствами маршрутно-контрольной зависимости системы инженера т. Наталевича. На маневровых паровозах крупных узловых станций установлена радиосвязь с дежурными по станции.

Для работников отделения за последние 2 года построено 3488 м² жилой площади, не считая 12 индивидуальных домов, построенных и проданных работникам локомотивных бригад с 50% скидкой их стоимости.

Проведены значительные работы по усилению путевого и оснащению локомотивного хозяйства и связи.

Еще большие перспективы в развитии отделение получает в 5-й пятилетке. Закончены проектные работы развития Ижевского железнодорожного узла, по которому ст. Ижевск-1 получит дополнительно 19 новых путей и маневровую сортировочную горку, новое паровозное и вагонное депо, экипировочное хозяйство и постоянное водоснабжение. На ст. Заводская будет построено 6 новых путей и водоснабжение, на разъезде 40 км число путей увеличится до 13. Он превратится в крупную грузовую станцию с товарным двором и контейнерной площадкой.

От ст. Ижевск-1 до ст. Люкшудья запроектировано строительство вторых путей. Большие работы намечены по увеличению пропускной способности отделения. На участке Ижевск—Кильмезь проектом предусмотрено удлинение и увеличение числа путей на шести станциях, перенос обустройств водоснабжения с перегонов на станции, строительство поворотного треугольника на ст. Кильмезь и усиление путевого хозяйства.

Помимо строительства технических сооружений, железнодорожники получают большое количество новых жилых и культурно-бытовых зданий. Только в 1953 г. на ст. Ижевск-1 должны быть построены: 30-квартирный жилой дом с 2 магазинами, 2 общежития по 100 мест, баня, детские ясли, канализация и кассовый павильон. Также будут проведены работы по окончанию строительства асфальтированной дороги с тротуарами и благоустройству привокзальной площади и жилого поселка железнодорожников.

Наряду с капиталовложениями в железнодорожный транспорт 5-й пятилетний план предусматривает ускорить оборот вагона на 18%, увеличить среднесуточный пробег паровозов на 12%, улучшить использование грузоподъемности вагонов и увеличить вес товарных поездов.

Однако борьба за выполнение мероприятий, намеченных пятилетним планом, на отделении проводится недостаточно. Выполнив в целом на 103,6% государственный план погрузки за 10 мес. текущего года, коллектив отделения допустил недогруз свыше 5000 вагонов важнейших народнохозяйственных грузов, в том числе 2089 вагонов металла, 1493 вагона леса, 1693 вагона дров, т. е. отделение не выполнило план в заданном ассортименте.

В 1952 г. не выполняются эксплуатационные измерители работы. Оборот вагона выше нормы на 4,3 час., недовыполнен среднесуточный пробег паровозов на 20 км.

Рабочий парк вагонов завышен против нормы на 16,1%, график движения поездов выполняется на уровне 75—85%.

На отделении вошли в систему случаи задержек поездов у закрытых семафоров по неготовности составов и неприему станций.

Аппарат отделения дороги до сего времени не выполняет основной задачи по организации слаженности и взаимосвязи в работе служб, что приводит к обособленности отдельных подразделений и срыву выполнения государственного плана перевозок и технико-экономических измерителей.

Вследствие низкого уровня планирования грузовой и поездной работы, невыполнения плана маршрутизации и неудовлетворительного диспетчерского командования движением поездов отделение ежедневно содержит в эксплуатационной работе 3—4 излишних паровоза, что приводит к нерациональному их использованию и перерасходу средств.

Общие непроизводительные расходы и потери отделения от неудовлетворительной эксплуатационной работы, излишнего содержания рабочей силы и коммерческих браков грузовой работы в текущем году составили до 2 млн руб., только по службе движения их допущено 1 млн 367 тыс. руб.

На отделении неудовлетворительно выполняются важнейшие постановления Совета Министров СССР от 25 июня 1951 г. за № 2164 «О неблагоприятном положении с безопасностью движения и мерах по укреплению дисциплины на железнодорожном транспорте» и от 31 октября 1949 г. «Об улучшении обслуживания пассажиров на железных дорогах».

Количество браков и нарушений правил технической эксплуатации не уменьшается. В 1951 г. их было 181 случай, а за 10 мес. текущего года число их уже достигло 145 случаев.

На отделении не ликвидированы нарушения нормального режима работы локомотивных и поездных бригад. Не улучшается и трудовая дисциплина. Если в 1951 г. был зарегистрирован 401 случай нарушения трудовой дисциплины, то за 10 мес. 1952 г. число их достигло более 600 случаев. Среди нарушителей трудовой дисциплины имеется 40 коммунистов и 75 комсомольцев.

Низкий уровень трудовой дисциплины является результатом неправильного применения командирами отделения Устава о дисциплине работников железнодорожного транспорта, отсутствия должной воспитательной работы среди коллектива и неудовлетворительной работы товарищеских судов.

Крайне мало уделяется внимания улучшению обслуживания пассажиров. Многие пассажирские помещения плохо отапливаются, содержатся в антисанитарном состоянии, места посадки пассажиров не освещаются, не налажена продажа пассажирам проездных билетов.

Особенно серьезные недостатки имеются в работе строительного участка Дорстроя Казанской ж. д. (нач[альник] т. Бубнов). Из года в год строительный участок не осваивает отпускаемые средства на капитальное строительство.

В 1951 г. из отпущенных 6 млн 46 тыс. руб. им освоено 4 млн 853 тыс. руб., или 80,2%, а за 10 мес. 1952 г. из 7 млн 369 тыс. руб. освоено только 4 млн 546 тыс. руб., что составляет 61,6%.

В работе строительного участка имеет место бесхозяйственность, неудовлетворительная организация труда, неполное использование механизмов, низкое качество выполнения строительных работ. В результате этих недостатков стройучасток в текущем году допустил перерасход 328,3 тыс. руб.

Начальник строительного участка т. Бубнов до сего времени не сделал для себя выводов из указаний бюро обкома партии от 30 мая текущего года «О состоянии строительства Ижевского вокзала»⁸¹ и от 12 сентября 1952 г. «О ходе подготовки к работе в зимних условиях Ижевского отделения Казанской ж. д.»*. Не ликвидировал имеющиеся недостатки в работе, тем самым сорвал установленные сроки по подготовке хозяйства к работе в зимних условиях, не закончив строительство объектов водоснабжения, жилья и капитальный ремонт паровозного депо [ст.] Ижевск.

Отмеченных недостатков в работе Ижевского отделения было бы значительно меньше, если бы политотдел отделения обеспечил выполнение задач, возложенных ЦК КПСС на политические отделы железнодорожного транспорта. <...>**

Заведующий транспортным отделом
обкома КПСС В. Ермолаев

ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 6391, л. 20—25.

* См.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 6239, л. 13—17.

** Опущена информация о работе политотдела 7-го Ижевского отделения Казанской железной дороги.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ *Губерния* — основная единица административно-территориального деления России (с 1708) и СССР (до 1929). До образования Вотской автономной области (4 ноября 1920) территория Удмуртии входила в состав 4 уездов Вятской губернии (Глазовского, Сарапульского, Елабужского и Малмыжского). Вятская губерния была ликвидирована в связи с образованием Нижегородского края в 1929 г.

² Имеется в виду русско-японская война 1904—1905 гг.

³ *Земские собрания* — уездные и губернские распорядительные органы земства в России. Состояли из гласных (депутатов), избираемых ежегодно по 3-м куриям (уездных землевладельцев, владельцев городской недвижимости и представителей сельских обществ). Утверждали раскладку земских повинностей, отчеты земских управ, ходатайства перед правительством. Ликвидированы в 1918 г.

⁴ *Земская управа (уездная и губернская)* — исполнительный орган земства в России; состояла из председателя и 2—3 членов; избиралась на земских собраниях на 3 года. Ликвидированы в 1918 г.

⁵ По п. 1 и 5 земское собрание постановило возбудить ходатайство о проведении подъездных железнодорожных путей на средства казны.

⁶ *Будин Василий Семенович* — представитель УАО при Президиуме ВЦИК; с 15 апреля 1932 г. — председатель Балезинского ёросисполкома.

⁷ *Орджоникидзе Григорий Константинович (Серго)* (1886—1937) — с 1926 г. Председатель ЦКК ВКП(б) и нарком РКИ, заместитель Председателя СНК и СТО СССР, с 1930 г. — Председатель ВСНХ, с 1932 г. — нарком тяжелой промышленности СССР.

⁸ *Завод № 10* — название Ижевских оружейного и сталелитейного заводов в 1929—1936 гг. С 1937 по 1939 г. заводы носили № 180. В марте 1939 г. завод № 180 разделен на два самостоятельных предприятия — Государственный союзный завод № 74 — Ижевский машиностроительный и завод № 71 — Ижевский металлургический.

⁹ *Вотинцев Василий Петрович* (1897—1983) — в 1931—1932 гг. — председатель ОСНХ ВАО (УАО с января 1932), в 1932—1933 гг. — постоянный представитель УАО при Президиуме ВЦИК, в 1933—1935 гг. — зам. председателя облисполкома УАО (УАССР с декабря 1934).

¹⁰ *Будин Иван Михайлович* — выпускник строительного отделения Московского института инженеров транспорта (1928).

¹¹ Имеется в виду Московская экспедиция технических изысканий железных дорог стройобъединения НКПС СССР.

¹² *Нижегородский край* — Нижегородская область с 1 октября 1929 г., Нижегородский край с 15 июля 1929 г., Горьковский край с 7 октября 1932 г., в состав которого с октября 1929 г. по декабрь 1934 г. входила ВАО (УАО).

¹³ *Геологический комитет* — государственное геологическое учреждение России, созданное в 1882 г. в Петербурге. В 1929—1930 гг. научные подразделения комитета вошли в состав Центрального научно-исследовательского геолого-разведочного института, преобразованного в 1939 г. во Всесоюзный научно-исследовательский институт.

¹⁴ *Ижгрэс* — Ижевская ТЭЦ-1. Дала первый промышленный ток 29 января 1934 г. До середины 1960-х гг. — единственный энергоисточник в Ижевске. Входила в состав Ижевского металлургического завода (до 1961).

¹⁵ *Вторая пятилетка* — пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1933—1937).

¹⁶ Имеется в виду первый пятилетний план развития народного хозяйства страны (1929—1932).

¹⁷ *Молотов (Скрябин) Вячеслав Михайлович* (1890—1986) — Председатель СНК СССР (1930—1941), нарком (министр) иностранных дел СССР (1939—1949, 1953—1957).

¹⁸ Имеется в виду реконструкция узкоколейной Узгинской железнодорожной ветки на широкую колею, начатая Ижевским металлургическим заводом в 1939 г. Для этой цели была использована часть намеченной трассы линии Ижевск—Балезино (см. документ № 93, раздел III).

¹⁹ Имеется в виду Ижевский металлургический завод (завод № 71).

²⁰ Сталинская Конституция — Конституция СССР, принятая 5 декабря 1936 г.

Сталин (Джугашвили) Иосиф Виссарионович (1879—1953) — Генеральный секретарь ЦК ВКП(б) (КПСС) (1922—1953), Председатель СНК (Совета Министров) СССР (1941—1953), Председатель ГКО (1941—1945), нарком обороны (1941—1947), Верховный Главнокомандующий Вооруженными Силами СССР (1941—1945).

²¹ Ход реконструкции Узгинской железной дороги на перегоне Люкшудья—Чур обсужден на заседании бюро Удмуртского обкома ВКП(б) 27 мая 1941 г. (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3233, л. 4).

²² *Завод № 235* — название Воткинского машиностроительного завода в 1938—1948 гг.

²³ *Чекинов Анатолий Петрович* (1909—1986) — первый секретарь Удмуртского обкома ВКП(б) (1940—1948), уполномоченный ГКО СССР по УАССР (1941—1945).

²⁴ Пленум рассмотрел вопрос о практических мероприятиях по реализации целей, поставленных И. В. Сталиным 6 ноября 1941 г. в выступлении на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся, посвященного 24-й годовщине Октябрьской революции. В докладе были проанализированы причины неудач Красной Армии, определены задачи по превращению страны в «единый боевой лагерь» (Удмуртская правда. — 1941. — 9 ноября).

²⁵ Государственный Комитет Обороны (ГКО) СССР образован 30 июня 1941 г. как чрезвычайный высший партийно-государственный орган, постановления которого имели силу закона. Уполномоченный ГКО по Удмуртской АССР был назначен в июле 1941 г. 22 ноября 1941 г. ГКО принял постановления об усилении выгрузки на предприятиях по Казанской и Пермской железным дорогам.

²⁶ В ходе работы пленума было получено постановление ГКО № 964с от 25 ноября 1941 г. «О строительстве Заволжской рокадной линии по направлению от ст. Балезино Пермской ж. д. до Астрахани». В соответствии с постановлением строительство железной дороги Ижевск—Балезино должно было быть закончено в марте 1942 г. Пленум обязал бюро обкома партии и СНК УАССР обеспечить выполнение постановления ГКО в установленный срок (ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3192, л. 5).

²⁷ *Каганович Лазарь Моисеевич* (1893—1991) — нарком путей сообщения СССР (1935 — март 1942, февраль 1943—1944), член ГКО (1942—1945).

²⁸ Имеется в виду постановление ГКО № 964с от 25 ноября 1941 г.

²⁹ *Ольшанский Георгий Петрович* (1904—1971) — заместитель секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту (1941—1947).

³⁰ Перечислены номера строительных рабочих колонн, размещенных в Игринском районе и занятых на строительстве железнодорожной линии Ижевск—Балезино. На январь 1942 г. в колонне № 1563 (Чимошур) числилось 918 чел., № 1564 (Игра) — 938, № 1565 (Лоза) — 983. Суммарные данные о количестве рабочих в строительных колоннах на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино за период февраль—июнь 1942 г. приведены в документе № 49.

План земляных работ за январь 1942 г. в колонне № 1564 был выполнен на 55—60%, в колонне № 1565 — на 67%.

Личный состав питался исключительно хлебом, по 400—500 г в сутки. Отсутствие рукавиц, теплой одежды стало причиной обморожений и простудных заболеваний (ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3604, л. 27, 29, 77об., 78).

³¹ В соответствии с решением Кезской районной чрезвычайной комиссии по борьбе с эпидемическими заболеваниями и антисанитарией от 15 марта 1942 г. (протокол № 1) начальники колонн гг. Забков и Чижев должны были принять меры для обеспечения необходимых санитарных норм и правил в вверенных им подразделениях (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3494, л. 132).

³² *Завод № 524* — название Ижевского мотоциклетного завода в 1941—1965 гг.

³³ *Воробьев Василий Филиппович* (1909—1970) — начальник Управления строительства № 31/38 НКПС (МПС), силами которого строилась железная дорога Ижевск—Балезино.

³⁴ *Хрулев Андрей Васильевич* (1892—1962) — с августа 1941 г. заместитель наркома обороны СССР — начальник Главного управления тыла Красной Армии, одновременно в марте 1942 г. — феврале 1943 г. нарком путей сообщения СССР.

³⁵ В письме секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинова приведены доводы против решения Наркомата путей сообщения СССР осуществить примыкание железнодорожной линии Ижевск—Балезино в районе г. Ижевска за счет использования внутризаводских железнодорожных путей, проходящих по территории заводов № 71 и 74 НКВ (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3617, л. 8—8об.).

³⁶ В приказе народного комиссара обороны И. В. Сталина № 130 от 1 мая 1942 г. перед Красной Армией поставлена задача «добиться того, чтобы 1942 г. стал годом окончательного разгрома немецко-фашистских войск и освобождения советской земли...» (см.: Удмуртская правда. — 1942. — 1 мая). 8—9 июня 1942 г. пленум Удмуртского обкома ВКП(б) обсудил вопрос «Об очередных задачах партийных организаций республики в связи с первомайским приказом т. Сталина». Пленум обязал всех партийных и хозяйственных руководителей «по-большевистски возглавить начавшееся в ответ на первомайский приказ т. Сталина Всесоюзное социалистическое соревнование для лучшего удовлетворения всех требований фронта». Открытие железнодорожного движения по трассе Ижевск—Балезино к 15 августа 1942 г. определено в качестве одной из важнейших задач партийных организаций республики (ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3402, л. 6).

³⁷ В мае 1942 г. коллективы передовых предприятий металлургической и авиационной промышленности стали инициаторами Всесоюзного социалистического соревнования. Впервые для победителей были учреждены переходящие Красные знамена ЦК ВКП(б), ГКО, ВЦСПС и народных комиссариатов.

³⁸ Сведения о награждении указанных участников строительства объекта № 38 в документах ЦГА УР не обнаружены.

³⁹ Совместным постановлением СНК УАССР и бюро обкома ВКП(б) от 4 августа 1942 г. было внесено изменение, по которому дополнительно для работы на строительстве № 38 привлекались Ярский, Пудемский, Понинский и Кулигинский районы вместо Шарканского, Воткинского, Ижевского, Малопургинского, Пычасского, Киясовского, Алнашского, Можгинского и Кизнерского районов, отозванных на выполнение спецзадания ГКО (см.: ЦГА УР, ф. 551, оп. 2, д. 409, л. 76).

⁴⁰ *Тронин Андрей Васильевич* (1901—1977) — Председатель Совета Народных Комиссаров (Совета Министров) УАССР (1938—1948).

⁴¹ В апреле 1944 г. Управление строительства № 38 в г. Ижевске было ликвидировано. Для устранения недоделок был оставлен строительный участок № 3, на базе которого в 1947 г. был организован 3-й отдельный прорабский пункт Стройуправления № 31/38.

⁴² 30 июня 1942 г. колхозники Можгинского района, работавшие на 3-м участке строительства № 38, приняли на своем собрании решение перечислить все заработанные деньги (за исключением 20 тыс. рублей для хозяйственных расходов) в Фонд обороны. Можгинцев поддержали все районы, трудившиеся на трассе.

В октябре 1942 г. за Урал, на танковый завод выехала делегация Удмуртской АССР для передачи танковой колонны «Колхозник Удмуртии», сооруженной на собранные строителями дороги средства, подразделению старшего лейтенанта П. И. Трофимова (см.: Удмуртская Республика: Энциклопедия. — Ижевск, 2000. — С. 669; Карцев А. Д. Народ на трассе: Хроника тылового фронта. — Ижевск, 1947. — С. 66—69, 80—81; Сандалов Н. Г. Агитационно-пропагандистская работа Удмуртской организации КПСС по созданию Фонда обороны и средств вооружения в 1941—1945 гг. // Материалы к истории Удмуртии в годы Великой Отечественной войны. — Ижевск, 1982. — С. 139).

⁴³ Вопрос обсужден на заседании бюро Удмуртского обкома ВКП(б) 1 сентября 1942 г. Принято совместное постановление с СНК УАССР об очередной мобилизации колхозников (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3456, л. 6—6об.; см. также примечание № 47).

⁴⁴ В докладных записках, направленных В. М. Филипповым руководству строительства № 38 НКПС в конце мая — начале августа 1942 г., в острой форме ставились вопросы, касающиеся деятельности отдела рабочего движения, в т. ч. обеспечения паровозов топливом.

⁴⁵ Здесь и далее по тексту документа имеется в виду завод № 71.

⁴⁶ *Игнатъев Леонид Филиппович* — заведующий транспортным отделом Удмуртского обкома ВКП(б) (1942—1943).

⁴⁷ Совместным постановлением СНК УАССР и бюро обкома ВКП(б) от 1 сентября 1942 г., принятым в дополнение к решению бюро обкома ВКП(б) от 18 августа 1942 г., организовывался массовый выход колхозников из 26 районов республики с 20 сентября 1942 г. и определялось количество мобилизованных, объем и место работы по районам (ЦГА УР, ф. 551, оп. 2, д. 410, л. 195—196об.).

⁴⁸ Работа Глазовского района обсуждена на заседании бюро Удмуртского обкома ВКП(б) 13 ноября 1942 г. Секретарь Глазовского райкома партии В. Н. Востриков предупрежден о своей персональной ответственности за выполнение задания обкома партии (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3470, л. 3об.—4).

⁴⁹ Имеется в виду завод № 71.

⁵⁰ Сбор средств на строительство боевой техники для Красной Армии по инициативе колхозников Тамбовской области начался в конце 1942 г. В Удмуртии первыми

поддержали это начинание члены сельхозартели «Освобожденный труд» Ижевского района, обратившиеся ко всем колхозникам и колхозницам республики с призывом внести из личных сбережений средства на строительство танковой колонны «Колхозник Удмуртии» (см.: Сандалов Н. Г. Указ. соч.— С. 140—141).

⁵¹ 3 февраля 1943 г. на заседании бюро Удмуртского обкома ВКП(б) отмечалась неудовлетворительная работа районов в ходе массового осеннего выхода колхозников (неполный вывод рабочей силы), в результате — земляные работы и укладка рельсов по главному пути затянулись до января 1943 г. (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3637, л. 9—9об.).

⁵² 26 февраля 1943 г. принято совместное постановление СНК УАССР и Удмуртского обкома ВКП(б) об усилении строительства Ижевского обхода, в соответствии с которым на период с 1 марта по 15 апреля должны быть мобилизованы 250 конных и 500 пеших колхозников из Киясовского, Бемыжского и Большеучинского районов (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3644, л. 12).

⁵³ *Вторые пути* — имеется в виду строительство вторых путей на перегоне Ижевск—Люкшудья.

⁵⁴ Сведения о решении ГКО от 22 сентября 1942 г. не обнаружены.

⁵⁵ Газета «Железнодорожный строитель» — орган Управления строительства № 31/38 НКПС и доркома профсоюза. Издавалась в г. Перми (Молотове) с 1942 г. Отдельные номера газеты выпускались в вагоне выездной редакции, направленной на строящуюся линию № 38.

⁵⁶ Движение по вторым путям на перегоне Ижевск—Люкшудья открылось в конце октября 1944 г. (см.: документ № 91).

⁵⁷ Для подготовки плотников при строительстве была организована школа ФЗО.

⁵⁸ На большинство вопросов, поставленных Г. П. Олышанским, даны ответы в письме заместителя начальника Центрального управления железнодорожного строительства НКПС Машкова от 8 июля 1943 г. (см.: документ № 68).

⁵⁹ Речь идет об указе Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 г. «О введении военного положения на всех железных дорогах». В соответствии с указом для работников железнодорожного транспорта за совершенные по службе преступления устанавливалась ответственность наравне с военнослужащими Красной Армии (Удмуртская правда.— 1943.— 17 апреля).

⁶⁰ Одновременно с указом в практику работы железных дорог внедрялся «Дисциплинарный устав рабочих и служащих железнодорожного транспорта».

⁶¹ Вокзал строился в 1944—1952 гг.

⁶² Имеются в виду вторые пути на перегоне Ижевск—Люкшудья.

⁶³ Распоряжением уполномоченного ГКО СССР по Удмуртской АССР А. П. Чекинова Сарапульской обувной фабрике предложено отпустить для работников Хартранс-проекта 20 пар кожаных сапог «из числа производственного срыва» (ЦДНИ УР, ф. 300, оп. 1, д. 19, л. 137).

⁶⁴ Постановлением СНК УАССР и бюро обкома ВКП(б) от 3 сентября 1943 г. был определен план вывода рабочей и гужевой силы на заготовку и поставку дров железнодорожному транспорту по Управлению строительства № 38 НКПС с 1 сентября 1943 г. по 1 апреля 1944 г. 958 пеших и 855 конных из 6 районов республики: Игринского, Зуринского, Якшур-Бодьинского, Балезинского, Дебесского и Ижевского.

Постановлением СНК УАССР и бюро обкома ВКП(б) от 15 сентября 1943 г. были определены нормы выработки, объемное задание по районам. За IV кв. 1943 г.— I кв. 1944 г. требовалось: заготовить — 168 тыс. м³ дров, вывезти — 163 тыс. м³ дров.

⁶⁵ Письмо передано Л. М. Кагановичу 15 октября 1943 г. в ходе встречи руководства НКПС с участниками строительства железной дороги.

⁶⁶ К 19 января 1944 г. практически ни один из вопросов, поднятых в письме, не был решен (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3932, л. 4об.).

⁶⁷ Л. М. Кагановичем было дано задание начать строительство в г. Ижевске капитального здания вокзала в 1944 г., с окончанием работ в 1945 г. (ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3854, л. 15).

⁶⁸ *Павлов Артемий Ефимович* (1891—1972) — Председатель Президиума Верховного Совета УАССР (1939—1949).

⁶⁹ Постановлением СНК УАССР от 4 июня 1943 г. начальник строительства № 38 А. Н. Овчинников и начальник железнодорожного транспорта завода № 71 И. А. Новичков обязывались: а) в 10-дневный срок очистить полосу отчуждения от легковоспламеняющихся отбросов и закончить работы по минерализации придорожных полос; б) оборудовать паровозы и экскаваторы искрогасителями усовершенствованной конструкции, пожарными плангами, а служебные и жилые помещения дорог противопожарным инвентарем и оборудованием (ЦГА УР, ф. 1112, оп. 1, д. 105, л. 73—74).

⁷⁰ 19 июня 1944 г. принято совместное постановление Совнаркома УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) по данному вопросу. Основные положения постановления изложены в письме А. П. Чекинова. На заседании был рассмотрен и одобрен новый вариант проекта вокзала, представленный Хартранспроектом (архитекторы Луцкий и Лимарь) (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3885, л. 27—27об.).

⁷¹ В письме И. Д. Гоциридзе от 25 мая 1944 г. (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3939, л. 65) сообщалось, что в соответствии с решением Правительства СССР установлен срок сдачи в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Ижевск—Балезино в III квартале 1944 г. Отмечалось, что со стороны НКПС объект полностью обеспечивается всеми необходимыми материалами и подвижным составом. Была высказана просьба для производства работ по балластировке, в целях окончания земляных работ, устранения недоделок по деревянным мостам:

1. Выделить на период июнь—июль 1944 г. 3500 пеших и 1500 конных.
2. Изготовить на ижевских заводах 60 тыс. противоугонов для закрепления пути, 40 т поковок для деревянных мостов.
3. Выделить 200 пеших и 100 конных на заготовку деловой древесины для строительства гражданских сооружений.

⁷² 3 августа 1944 г. бюро экспертизы проектов ЦОН НКПС сняло свои возражения против предлагаемой республикой очередности строительства вокзала и согласилось на его архитектурное оформление с учетом местных условий (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3909, л. 108).

⁷³ Вероятно, в телеграмме имеется в виду прораб 3-го стройучастка Ф. Т. Жариков. Сведения о причинах конфликта и принятых мерах в документах ЦДНИ УР не обнаружены.

⁷⁴ На сентябрь 1944 г. на железнодорожном транспорте Удмуртии имелось 19 общежитий (ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 3930, л. 32об.).

⁷⁵ Имеется в виду строительство вторых путей железной дороги Киров—Пермь.

⁷⁶ В 1947 г. вместо 3-го строительного участка был организован 3-й отдельный прорабский пункт.

⁷⁷ Отдельные положения доклада начальника Стройуправления № 31/38 В. Ф. Воробьева «Основные мероприятия по улучшению освоения капиталовложений, выделя-

емых для устранения недоделок и проведения дополнительных работ на железнодорожной линии Ижевск—Балезино» (см.: ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 4909, л. 13—16) вошли в совместное постановление Совета Министров УАССР и бюро обкома партии от 3 декабря 1947 г. (см. документ № 108).

⁷⁸ Создан в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) от 29 сентября 1948 г. об образовании политотделов на железных дорогах, в их отделениях, на крупных объектах железнодорожного строительства. Ликвидирован в апреле 1956 г.

⁷⁹ На 17 июня 1952 г. на строительстве вокзала работало 199 человек (ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 6503, л. 113).

⁸⁰ Ижевский вокзал принят в эксплуатацию в конце 1952 г. К маю 1953 г. не был ликвидирован целый ряд недоделок: протекала кровля, что угрожало обрушением штукатурки, стен и потолков; не завершены работы по устройству вентиляции, водоснабжению пассажирских поездов, не обеспечено нормальное освещение вестибюля здания вокзала и др. (ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 6741, л. 170).

⁸¹ В соответствии с указаниями МПС бюро Удмуртского обкома КПСС 30 мая 1952 г. обязало начальника учдорстроя № 3 Казанской железной дороги Д. В. Бубнова обеспечить окончание строительства вокзала к 1 августа 1952 г. (ЦДНИ УР, ф. 16, оп. 1, д. 6271, л. 6).

Приложение I

Из воспоминаний жителей Удмуртии — участников строительства дороги в годы Великой Отечественной войны



16 апреля 1966 г.

I. СТРОИТЕЛЬСТВО № 38

Если бы вам пришлось во второй половине января 1942 г. лететь на самолете из Ижевска на север нашей Удмуртии — в Балезино, то вы были бы очевидцем грандиозного и, на первый взгляд, непонятного зрелища. Горел лес, пламя в морозном воздухе высоко вздымалось в небо, особенно ярко это было видно по ночам. Огненная трасса шла лесами, почти по прямой, строго на север и тянулась она более 80 км.

Что же такое происходило? Кто жег лес? Зачем? Эти и целый ряд других вопросов невольно и, конечно, вполне закономерно могут возникнуть у вас.

Вернемся немного назад. Вскоре после начала Великой Отечественной войны Государственный Комитет Обороны СССР принял решение о строительстве рокадной железной дороги Балезино—Астрахань, частью этой рокадной линии был и участок Ижевск—Балезино протяженностью 146 км.

Ускоренными темпами производилось проектирование этого строительства — Хартранспроект, а в декабре 1941 г. на строительство этой дороги была прислана бригада железнодорожных войск, но в том же декабре после нескольких дней пребывания у нас, не успев не только приступить к работе, но даже как следует развернуться, бригада в полном составе была переброшена на фронт. Всем нам сейчас известно, какое тяжелое положение испытывала в то время наша Родина.

Единственной памятью о бригаде у нас осталась легковая машина ЗИС**, которую командование бригадой передало обкому партии.

Государственный Комитет Обороны придавал очень большое значение строительству этой железной дороги, конечно, не случайно было принято решение о ее строительстве вскоре после начала войны, в тяжелые дни испытаний. И именно поэтому после переброски бригады железнодорожных войск на фронт это строительство было поручено производить нам — областному комитету партии — местными силами, а вести его — Управлению железнодорожного строительства № 31, которое находилось в Перми и с которым мы были уже знакомы по строительству вторых путей железной дороги Киров—Пермь, но о строительстве вторых путей несколько позже.

Помнится, что на пленуме обкома партии, который состоялся в конце декабря или начале января, это задание ГКО принято к исполнению, было решено немедленно приступить к строительству, обеспечить ввод в эксплуатацию железной дороги в срок, а для строительства ее поднять народ, колхозников, т. к. других местных сил не было. Вся наша промышленность работала на оборону, и отсюда для этого строительства никого и ничего брать было нельзя.

А задание в сроках было очень жесткое, надо было в сентябре 1943 г. сдать железнодорожную линию Ижевск—Балезино на всем ее протяжении 146 км во временную эксплуатацию, и для этого произвести работ: земляных —

* В 1941—1947 гг. Г. П. Ольшанский работал заместителем секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту.

** Марка автомобиля, выпускавшегося Московским автомобильным заводом им. Сталина.

3 млн 9 тыс. м³, вывезти балласта — 225 тыс. м³, построить искусственных сооружений (мостов, труб) — 116, для чего забить около 4 тыс. свай, уложить рельсы — 164 км, построить — 29 путевых зданий и 8 пассажирских, 3 пункта водоснабжения, 1 депо, протянуть связь — двухпроводную на расстоянии 146 км, в общем, выполнить работ более чем на 30 млн руб.

Как видите, работы были огромные, а сроки маленькие, всего лишь 1 год и 8 мес., и за это время надо было одной земли перевалить более 3 млн м³, а что значит перевалить — это значит, взять ее лопатой из выемок, погрузить на сани или телеги и перевезти в насыпи, зачастую перевозки составляли до 1,5 км. Так, например, только по одному Кекоранскому ходу надо было переместить земли из 19 м выемки в 22 м насыпь более 860 тыс. м³.

После встречи с начальником строительства № 31 т. Воробьевым Василием Филипповичем выяснилось, что строители не располагают для производства работ не только какой-либо техникой, как-то экскаваторами, автомашинами и т. д., но и рабочими, и только с грехом пополам могут с большой натяжкой обеспечить строительство инженерно-техническим персоналом.

Несмотря на все это надо было строить и строить так, чтоб в сентябре 1943 г. была открыта временная эксплуатация линии. В начале января 1942 г. уже пошли приказы Народного комиссариата путей сообщения. Нашей стройке в них был присвоен № 38. В Ижевске быстро было организовано управление работ строительством № 38, которое возглавил Овчинников Александр Николаевич, входившее в объединенное управление железнодорожного строительства № 31/38, возглавляемое Воробьевым Василием Филипповичем.

И работы начались. По решению бюро областного комитета партии к этому строительству привлекли в 1942 г. 29 районов нашей республики: Кезский, Балезинский, Глазовский, Зуринский, Карсвайский, Дебесский, Кулигинский, Красногорский, Юкаменский, Игринский, Ярский, Пудемский, Понинский, Можгинский, Тыловый, Шарканский, Воткинский, Завьяловский, Якшур-Бодьинский, Камбарский, Кизнерский, Алнашский, Граховский, Каракулинский, Киясовский, Бемыжский, Пычасский, Ижевский и Малопургинский. Каждому району определено задание — объем работ, место работ на трассе строительства и количество пеших и конных колхозников, которые должны были прибыть на строительство.

Тем же постановлением бюро областного комитета партии решено, что вместе с колхозниками на строительство выезжают вторые секретари райкомов партии или же секретари райкомов партии по кадрам с необходимым количеством партийных и советских работников, для того чтоб обеспечивать на нем необходимую как политическую, так и организаторскую работу.

И вот в начале января потянулись на строительство обозы колхозников, вместе с колхозниками прибыли на строительство около 180 чел. партийно-советского актива, для того чтоб жить и работать вместе с колхозниками.

Там, где населенные пункты находились вблизи трассы строительства, колхозники размещались в них, там же, где их близко не было, размещались в вырытых землянках, землянки были сделаны и для лошадей.

Старожилы помнят зиму 1941—1942 гг. как редкую по своей суровости, были лютые морозы, доходившие до 54°, свирепствовали метели, условия жизни и работы были крайне тяжелые, но наш народ откликнулся на призыв партии. На трассу строительства прибыло более 20 тыс. колхозников и 5 тыс. лошадей и не только прибыли, но и стали работать, да и как работать, не считаясь со временем, днем и ночью при свете костров и факелов.

Все знали, что своим трудом они крепят фронт, приближают день Победы, и не жалели сил.

С 15 января 1942 г., в труднейших условиях, за зиму до начала весенне-полевых работ было сделано 636 тыс. м³ одних земляных работ. На период весенне-полевых работ колхозники разъехались по домам, надо было сеять, чтоб дать стране хлеб.

Как известно, зимой земля промерзает глубоко, и для того, чтоб взять ее киркой, ломом и лопатой, а другой техники не имелось, надо было ее оттаивать. Поэтому на всем протяжении трассы строительства, проходящей по лесам (более 80 км протяжением), из леса, срубаемого по трассе строительства, были сложены гигантские костры — ими земля оттаивалась и, оттаявшая, выбиралась и вывозилась. Вот почему над трассой и пылало зарево, пламя пожара. Этой же зимой была протянута связь на всем протяжении линии строительства — крайне необходимая для руководства строительством — проведены еще необходимые сопутствующие работы, как-то заготовка леса и т. п.

В общем, благодаря самоотверженной работе народа — колхозников и партийно-советского актива районов, проделана большая работа, зима не была потеряна, но время наступало, время бежало вперед. Надо было продолжать работы, ведь положено только начало.

После весеннего сева областной комитет партии принимает решение о втором массовом выходе колхозников на строительство железной дороги.

И вот 11 июня уже работает 19 тыс. колхозников и 5170 лошадей, 20 июня — 19 500 колхозников и 5190 лошадей, 30 июня — 18 900 колхозников и 5400 лошадей, 15 июля — 17 000 колхозников и 4700 лошадей, 20 июля — 15 300 колхозников и 4380 лошадей, 23 июля — 7400 колхозников и 2050 лошадей. 24 июля колхозники поехали по домам на уборку хлебов.

Кстати, говоря о колхозниках, работавших на строительстве железной дороги, надо сказать, что в основном это были женщины и подростки, т. к. мужчины были на фронтах Великой Отечественной войны.

Говоря о строительстве этой железной дороги, можно прямо сказать, что эта дорога построена трудовыми руками наших женщин-колхозниц и подростков, принявших в тяжелые годы войны на свои плечи и работу дома, на полях, и на строительстве железной дороги. Поистине герои!

За полтора месяца (июнь—июль) летнего массового выхода колхозниками было сделано много, т. к. работать летом, конечно, было легче, чем зимой.

В общем, на 1 августа 1942 г. по строительству было сделано всего работ: по земле — 69%, в т. ч. по главному пути — 83,3%; вывезено балласта — 11%; построено искусственных сооружений — 22,3%; уложено пути — 15,2%; по строительству был освоен 51% капиталовложений. Летнее время между концом сева и началом уборки тоже не было потеряно.

На 1 августа 1942 г. было уже сделано земляных работ 2 млн 83 тыс. м³, еще оставалось сделать всего по строительству около одного миллиона кубометров, причем по главному пути, для того чтоб осуществить рабочее движение на всем протяжении линий, около 300 тыс. м³.

20 сентября опять начали прибывать колхозники, но уже в меньшем количестве, т. к. основные трудоемкие работы (земля) были уже сделаны — более двух третей. Так, 20 сентября работало 2300 колхозников и 700 лошадей, 30 сентября — 5100 колхозников и 1540 лошадей, 10 октября — 3500 колхозников и 940 лошадей, 20 октября — 2900 колхозников и 650 лошадей, 30 октября — 3200 колхозников и 580 лошадей. За период с сентября 1942 по январь 1943 г.

сделано еще более 300 тыс. м³ земли, земляное полотно главного пути на всем протяжении уложено, можно было форсировать укладку рельсов. Оставалось еще сделать около 700 тыс. м³ земли станционных путей, по вторым путям Ижевск—Люкшудья и водоотводам.

Укладка рельсов в путь велась одновременно с севера и юга, со стороны Чепцы и Чура, двумя путеукладочными колоннами, в которых тоже работали колхозники и опытные железнодорожники-путейцы, одновременно проводилась и балластировка пути. Балласт, рельсы и все необходимое подвозилось поездами, разгрузка балласта и рельсов, укладка проводилась вручную, но это все же было уже легче, так как перевозка производилась уже техникой.

Работали паровозы слабенькие, «шуки» и «овечки», возили всего по 30—40 платформ, сохранились номера этих трудяг, это были № 207-щ, № 528-щ, № 1658-щ, № 539-щ, № 4040-щ, № 5745-ов и 6706-ов.

И вот настал торжественный день 27 января 1943 г., день смычки укладки путей. Южная и северная колонны встретились. Прошло всего лишь немного более года, один год и 12 дней, со дня начала строительства, и рабочее сквозное движение открылось. Несмотря на то, что дорога не была сдана еще ни в постоянную, ни даже во временную эксплуатацию, по ней сразу стали осуществляться перевозки необходимых для фронта грузов.

На месте смычки южнее ст. Люк были построены деревянная арка и украшенная флагами трибуна. Путь через арку преграждала алая лента. На митинг поездными составами привезены строители, колхозники, приехали руководители республики. Последний костыль в путь забил уполномоченный Государственного Комитета Обороны, секретарь обкома партии Чекинов Анатолий Петрович. После этого был проведен митинг, выступали колхозники, строители-железнодорожники и партийно-советский актив. На митинге принято решение сдать дорогу во временную эксплуатацию в срок — в сентябре 1943 г., т. е. через 7 мес. после открытия сквозного рабочего движения по ней.

После митинга перерезана красная лента, и поезд с народом пошел на север в Чепцу, первый сквозной поезд с юга на север нашей республики.

Это было без малого 25 лет тому назад. 27 января 1968 г. исполнится ровно 25 лет.

В связи со смычкой и забивкой последнего костыля стоит рассказать курьезный факт. Вскоре после этого кто-то пустил слух, что последний костыль был серебряный, кое-кто очевидно этому поверил, и после этого путейцам немало пришлось еще забивать костылей в округе смычки, т. к. в поисках серебряного костыля выдергивалось порядочно обыкновенных. Эта легенда бытовала довольно долго. Костыль же был обыкновенный, хромированный, с указанием на нем даты смычки — 27 января 1943 г. Не знаю, цел ли он сейчас, или же кому-то повезло в поисках «серебряного» костыля. Кстати, несколько таких же памятных костылей были сделаны строителями и подарены участникам митинга, сохранился он и у меня как память об этой большой дате в строительстве железной дороги.

Но это было еще не все, предстояло еще сделать много, правда большая часть трудоемких работ была уже позади, но оставалось еще немало.

Работы продолжались, еще был произведен один массовый выход колхозников в июне—июле 1943 г., в течение которого сделано земли — 630 тыс. м³ и еще ряд работ, необходимых для сдачи линии во временную эксплуатацию.

В сентябре 1943 г. железнодорожная линия Ижевск—Балезино на всем своем протяжении в 146 км сдана во временную эксплуатацию. По линии регулярно пошли тяжеловесные составы с грузами.

Как вы видите, через 1 год и 8 мес. после начала строительства наша дорога уже вступила в строй и стала работать для фронта.

Оставалось сдать дорогу в постоянную эксплуатацию, для этого надо было еще произвести земляных работ по главному пути около 254 тыс. м³, по станциям — 154 тыс. м³, достроить гражданские сооружения, уложить рельсы по развитию станций и на вторых путях Люкшудья—Ижевск — 38,6 км и забалластировать всю линию на второй слой, произвести работ еще на 2,7 млн руб. Все эти работы надо было сделать быстро. Конечно, все эти работы можно было сделать в срок, т. к. по сравнению со сделанными оставалась сравнительно не так много, но тормозило работу отсутствие рельсов для укладки, недостаток подвижного состава, необходимого для быстрой баллаستировки пути и т. д., в общем, дело оставалось за решением вопросов снабжения строительства материалами Наркоматом путей сообщения.

Было решено послать делегацию колхозников — участников строительства и строителей в Наркомат путей сообщения, чтоб решить все эти вопросы.

15 октября 1943 г. наша делегация в числе 25 чел. очень хорошо принята наркомом, вопросы были решены, члены делегации получили подарки от Наркомата путей сообщения, в частности именные часы. Тогда же решен вопрос о строительстве в Ижевске нового вокзала.

В общем, оставшиеся работы выполнены в срок, и железнодорожная линия Балезино—Ижевск сдана в постоянную эксплуатацию. В связи с этим вскоре был решен вопрос и об организации в Ижевске отделения дороги.

Успешное завершение строительства этой дороги с таким большим объемом работ является результатом беззаветного труда на строительстве наших колхозников, главным образом женщин и подростков.

Вместе с колхозниками на трассе строительства жил и работал партийно-советский актив в период массовых выходов до 180 чел. Надо особо отметить, что это решило успех дела, сыграло большую организующую роль в преодолении трудностей строительства, а их было в то время сверхдостаточно.

Наш партийно-советский актив вел большую политическую работу среди колхозников, регулярно выпускались «боевые листки», стенные газеты, проводились собрания с информацией о положении на фронтах. Поощрялись лучшие люди, подвергались критике отстающие.

На этом строительстве вместе с колхозниками своих районов жили и работали вторые секретари райкомов партии: Большеучинского — Захарова, Кезского — Кузьминых, Глазовского — Русинов, Зуринского — Максимова, Кулигинского — Богатырев, Понинского — Перевощиков, Воткинского — Толстухин, Завьяловского — Толчин, Камбарского — Юхнин, Кизнерского — Болдырев, Алнашского — Сыров, Граховского — Титов, Каракулинского — Наймушин, Ижевского — Кривошеин, Малопургинского — Волков, секретари райкомов партии по кадрам: Балезинского — Максимов, Карсвайского — Волков, Дебесского — Кузьмин, Красногорского — Петров, Юкаменского — Сунцов, Игринского — Горохов, Ярского — Владыкин, Пудемского — Бабинцев, Можгинского — Соловьев, Тылвайского — Суворов, Шарканского — Золотарев, Якшур-Бодьинского — Агеев, Киясовского — Рылов, Бемыжского — Дерюгин, Пычасского — Шарипов.

Особенно хотелось бы отметить самоотверженный труд на строительстве секретарей райкомов партии: т. Захаровой Марии Ивановны, Максимовой

Лидии Никитичны, Кузьминых Михаила Васильевича, Богатырева Василия Терентьевича и из других работников партийно-советского актива — Белослудцева Арсения Егоровича и Тютина Миннихара Гальямовича.

21 апреля 1945 г. в центральной «Правде»* был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении строителей железнодорожной линии Балезино—Ижевск. За успешное выполнение заданий правительства по строительству этой линии было всего награждено более 100 строителей и колхозников. Надо сказать, что все те, кто награжден указом как землекоп,— это наши колхозники, а бригадиры землекопов — это работники партийно-советского актива. Орденами Ленина были награждены 2 наших колхозницы: Корепанова Лидия Игнатьевна и Сабурова Марфида Егоровна. Орденами Трудового Красного Знамени 4 человека: Вахрушева Алевтина Петровна, Веретенников Алексей Ефимович, Ложкин Матвей Степанович, Сабуров Емельян Егорович. Кстати, Сабуров Емельян Егорович и Сабурова Марфида Егоровна брат и сестра**.

Многие колхозники были награждены орденом «Знак Почета», медалями «За трудовую доблесть» и др.

Из секретарей райкомов партии были награждены: орденом Трудового Красного Знамени т. Бакиев Зуфар (Вавож), Востриков Владимир Никифорович (Глазов), Стригин Аркадий Александрович (Балезино); орденом «Знак Почета» т. Агафонов Иван Николаевич (Кез), Богатырев Василий Терентьевич (Кулига), Владыкин Яков Андреевич (Яр), Жвакин Андриан Иванович (Юкаменск), Захарова Мария Ивановна, Максимова Лидия Никитична. Были также награждены орденами и медалями ряд председателей исполкомов райсоветов и других работников партийно-советского актива.

Орденом Ленина был награжден и первый секретарь обкома партии, уполномоченный Государственного Комитета Оборона Анатолий Петрович Чекинов. О совместной работе с ним в обкоме партии остались самые теплые воспоминания. Это был принципиальный, волевой, энергичный и чуткий человек. Все вопросы решал быстро, не боясь брать ответственность за решение их лично на себя. В работе доверял аппарату многое, но и строго спрашивал. Своими успехами народные стройки нашей республики в очень многом обязаны ему.

Получили награды и строители-железнодорожники: инженерно-технические работники, машинисты паровозов, каменщики, слесари и т. д.

После окончания строительства строители-железнодорожники от нас были переброшены на другие стройки, но часть осталась: продолжительное время работал на других наших стройках каменщик Севаленков Семен Трофимович, награжденный орденом Ленина, сейчас, вероятно, он на пенсии; Бубнов Дмитрий Васильевич, работавший прорабом 3-го участка, награжденный медалью «За трудовую доблесть», работает сейчас директором завода железобетонных конструкций; Пушкин Павел Михайлович — шофер, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, тоже долгое время работал на наших стройках.

* Имеется в виду газета «Правда», орган ЦК ВКП(б).

** Сабурова Марфида (Марфа) Егоровна (1925—1983) родилась в д. Доронята Кулигинского района Удмуртской АССР. Вместе с братом-одногодком Емельяном во много раз перевыполняла норму земляных работ. Когда брат ушел на войну (там он погиб), продолжала работать по-ударному (Карцев А. Д. Народ на трассе: Хроника тылового фронта. — Ижевск, 1947. — С. 90, 166; Урал ковал победу: Сборник-справочник. — Челябинск, 1993. — С. 187—188).

Оперативное руководство строительством дороги осуществлял транспортный отдел обкома партии, в котором в разное время периода строительства дороги зав. отделом работали: Игнатьев Леонид Филиппович, Раскатов Владимир Викторович, Барашенков Михаил Никитович, все они тоже были награждены орденами. Хочется подчеркнуть особенно активную роль в строительстве этой дороги Игнатьева Леонида Филипповича — ныне председателя Комитета народного контроля нашей республики, ему досталась самая тяжелая работа, особенно первых самых тяжелых месяцев строительства, а отдел был небольшой, кроме него еще 3 инструктора, а временами даже 2.

В заключение об этой стройке мне хочется рассказать еще об одном большом патриотическом подвиге наших колхозников. Вспоминается лето 1942 г., июнь месяц, Кекоранский ход, проходящий около Кекоранской церкви, в то время в ней находился строительный участок и питательный пункт. На лугу около церкви собрался партийно-советский актив районов, работающих на строительстве, и вот на этом собрании, обсуждавшем текущие вопросы строительства, сейчас я точно не помню, кто сообщил, что колхозники его района поднимают вопрос о том, чтоб заработок их на строительстве был бы отчислен на создание танковой колонны для помощи фронту. Все поддержали это предложение, потом этот вопрос был решен на общих собраниях работающих на строительстве колхозников, в результате за период строительства на танковую колонну было отчислено около четырех с половиной миллионов рублей. О самоотверженном труде наших колхозников в годы Великой Отечественной войны на строительстве железнодорожной линии № 38, об их великом патриотическом подвиге надо было, конечно, написать языком художественных образов, языком хорошего писателя. Но этого не произошло, правда, о некоторых эпизодах этого строительства и отдельных людях была написана книга московским писателем А. Карцевым «Народ на трассе»*, она не дает представления ни о грандиозности совершенного, ни о массовости именно народного подвига. Так что эта эпопея ждет еще своего писателя.

Успеху в строительстве № 38 способствовало и то, что к началу его партийно-советский актив сельских районов нашей республики приобрел значительный опыт политической и организаторской работы на стройках вторых путей Пермской железной дороги в границах нашей республики и на строительстве аэродромов, в частности наиболее трудоемкого Ижевского аэродрома. <...>**

Почетный железнодорожник,
персональный пенсионер союзного значения
Г. Олышанский

ЦДНИ УР, ф. 350, оп. 3, д. 149, л. 79—94.

* Карцев Алексей Дмитриевич (1900—1967) — советский писатель. В качестве специального корреспондента газеты «Гудок» около полутора лет провел на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. Свои впечатления описал в художественно-документальной повести «Народ на трассе: Хроника тылового фронта», изданной в Москве (1946) и Ижевске (1947).

** Опущены II и III разделы о строительстве вторых путей железной дороги Киров—Пермь и Ижевского аэродрома.

ГЕННАДИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ УРАКОВ*

20 января 1980 г.

<...>** В январе 1942 г. началось строительство железной дороги Ижевской ветки от ст. Пибанышур до Ижевска. Работал на участке от ст. Зилай до ст. Люк. Участки делились по сельсоветам и по колхозам. Наш участок был в д. Каркашур, которой сейчас уже нет. Из своих товарищей по труду я помню несколько человек: Ушакова Аркадия и Поздееву Клавдию Александровну. При случайных встречах много бывает разговоров и воспоминаний о строительстве, обо всем вспоминаем.

Жили мы по 10—12 чел. на квартире у хозяев в деревенском доме. Хозяйская семья была из 6—7 чел. Еду готовили сообща, ели вместе утром и вечером, а в обед — сухой кусок хлеба у костра.

Весной была посевная, пахали вручную и на лошадях, сеяли тоже вручную. После посевной кампании возвращались обратно на строительство железной дороги. Летом с нашего колхоза работал только я один, так как людей было мало, мужчины в основном на фронте и в трудовой армии. Участок нашего сельского Совета был на Пулыбском поле и ст. Андрейшур. Жили под солдатской палаткой, питались из деревенского котелка тем, что принесли с собой. Прорабом строительства был в то время Корепанов Вениамин Игнатьевич. <...>

Ураков

ЦДНИ УР, ф. 350, оп. 3, д. 169, л. 39—39об.

№ 3

ЗОЯ СТЕПАНОВНА БИЗИМОВА***

Не ранее 29 апреля 1980 г.****

<...>***** К моменту строительства железной дороги [мне] исполнилось 20 лет, самый счастливый возраст выпал на трудные военные годы. Колхозу было дано задание — посылать всех на строительство дороги. Мужчин взяли на фронт. Остались одни женщины. И все это выпало на наши женские плечи. Но в то время люди были привычные, я начала пахать с 12 лет, познала всю хозяйственную работу. Работала в колхозе, с мая 1941 по 1948 г. была на строительстве железной дороги. Домой ездили редко, жили в деревнях, ближе к строительству: в Яру, Омутнице, Андрейшуре, Ушпо. Было очень трудно, сейчас думаешь, как это без машин, одними руками, женщины сделали все это. Работали с утра и до позднего вечера. Вначале ездили на лесозаготовки рубить лес, потом насыпали насыпь, укладывали линии. Да, было трудно, зимой земля мерзлая, ломом не берется, искры летят. Землю возили на лошадях. Ло-

* Ураков Г. В., 1925 г. рождения, уроженец Балезинского района.

** Здесь и далее опущена информация о жизни и трудовой деятельности Г. В. Уракова до направления на строительство железной дороги Ижевск—Балезино, в послевоенные годы, об участии в боевых действиях на фронтах Великой Отечественной войны.

*** Бизимова З. С., 1921 г. рождения, уроженка Глазовского района.

**** См. примечание к документу № 6.

***** Опущена информация о дате и месте рождения.

шадь у меня бойкая была, все старалась убежать, сколько раз я с саней падала, даже в речку 2 раза. Пришли из деревни, ничего не знали, как делать, что делать, научили нас, сразу проверяли нашу работу. Деньги в то время мы, конечно, не получали, они шли на вооружение. Да, было трудно: одежда, обувь изнашивается. Лапти у меня износились, кунить — дорого — 10 руб., надрала лыка — сама сплела, жизнь всему научит.

Голодно было, но мы были молодые, здоровые, не унывали, работали хорошо, смеялись, ходили даже на танцы. В деревнях были пустые дома, натопим печь, песни поем, танцуем под балалайку. Да, такое время было — не забыть. <...>*

ЦДНИ УР, ф. 350, оп. 3, д. 169, л. 8—9.

№ 4

АХАТ ГАРИПОВИЧ КАСИМОВ**

Не ранее 29 апреля 1980 г.***

<...>**** В 1941 г. в колхоз поступило сообщение о том, что нужны рабочие силы на строительство железной дороги Балезино—Ижевск. Об этом колхозникам сообщил бригадир. Несколько молодых парней откликнулись на призыв. Первыми на строительство дороги ушли 3 добровольца, которые были коренными колхозниками. Их имена не помню, да и этих людей уже нет в живых.

После уборки урожая в октябре 1941 г. я тоже был направлен на строительство железной дороги. В ту пору мне не исполнилось еще 17 лет. Проработал на строительстве дороги 7 месяцев до апреля 1942 г.

Вслед за мужчинами на строительство дороги были направлены женщины из колхоза (имен не помню).

В бригаду входило 6—8 чел. Руководил один мастер.

Условия труда и содержание рабочих были тяжелыми: все делалось вручную, техники никакой не было. Нашими орудиями труда были: кирка, лопата, лом, тачка. Землю возили на тачках, а для насыпи землю возили на лошадях. Специальной рабочей одежды не было. Ели частенько под открытым небом, продуктов не хватало, так что питались плохо. Одежду и обувь, у большинства это были лапти, сунуть было негде, и поэтому люди часто болели простудными заболеваниями, обмораживали ноги и руки. Много людей тогда умирало от различных болезней и голода.

Хотя на строительстве была в основном молодежь, скидок никаких нам не делали. Норма была довольно-таки большая: вручную выкопать 4 м³ земли. Работали по 12 час. в сутки: с 6 утра до 6 вечера.

Наша бригада жила в д. Лумпово, строительство мы вели неподалеку от этой деревни. С нами работали несколько человек из д. Ахмади, и этот участок в основном был Ахмадиевским. Представителям нашего колхоза, то есть нам, было дано задание: построить участок дороги протяженностью 5—10 км.

* Опущена информация о жизни и работе в послевоенные годы. Воспоминания записаны со слов З. С. Бизимовой. Сведения о лице, сделавшем запись, подписи отсутствуют.

** Касимов А. Г., 1924 г. рождения, уроженец Балезинского района.

*** См. примечание к документу № 6.

**** Здесь и далее опущена информация о трудовой деятельности до направления на строительство железной дороги Ижевск—Балезино, в послевоенные годы, об участии в боевых действиях на фронтах Великой Отечественной войны, о членах семьи.

20 августа 1943 г. меня, в ту пору еще семнадцатилетнего паренька, призывают в ряды Красной Армии (от Бalezинского райвоенкомата). <...>

Помню, как в весенний период 1945 г. в газете «Красное знамя» была опубликована заметка, целый рассказ о том, что железная дорога Бalezино—Ижевск сдана в эксплуатацию. И я ощутил большую радость, что наконец железную дорогу построили. <...>*

ЦДНИ УР, ф. 350, оп. 3, д. 169, л. 20—22.

№ 5

ГЛАФИРА МИХАЙЛОВНА КОРЕПАНОВА**

Не ранее 29 апреля 1980 г.***

Я работала на строительстве железной дороги Ижевск—Бalezино летом 1942 г. от колхоза «Кунаево» Воегуртского сельского Совета у д. Кекоран. Мы, мальчики и девочки от 12 до 17 лет, под руководством одного пожилого мужчины на лошадях долго ехали до места стройки. Когда прибыли на место строительства, увидели много людей, в основном это были подростки. Мальчики работали на лошадях, возили на тачках землю, девочки грузили землю в тачки. Делали мы насыпь для железной дороги, местами до 20—22 м, и все это делалось вручную. Мне, 16-летней, показалось это великой стройкой, работали быстро, с энтузиазмом, никто не хныкал, не жаловался, вероятно, было не до этого. А ведь мы уставали, на руках были мозоли, но мы их скрывали друг от друга. Спали в шалашах, которые сами делали из кустарников и деревьев. По ночам было прохладно, конечно, мерзли, но никто не говорил об этом. На группу давали паек, и мы по очереди готовили завтрак, обед и ужин. Утром вставали с восходом солнца и работали до позднего вечера. Руководители стройки говорили, что нам нужно как можно быстрее достроить эту дорогу, чтобы скорее победить фашистов. Мы работали под руководством Чирковой Лидии****, которая была чуть старше нас, но, несмотря на свой молодой возраст, была очень требовательная и проявляла заботу о нас. За строительство дороги Лидия была награждена орденом Ленина. <...>*****

Особенно мне запомнился один случай. Однажды мальчик, работающий на лошади, упал с тачкой вместе с лошадыю под насыпь. Вероятно, не хватило силенок удержать тачку, которую пересвертывали, чтобы высыпалась земля, лошадь, наверно, тоже была усталой, так как это было уже к концу рабочего дня. К счастью, и мальчик, и лошадь остались живыми. В часы отдыха мы забывали обо всех трудностях, играли в шумные, веселые игры, пели песни и даже плясали под «тра-ля-ля!». Особенно жизнерадостными были ребята из д. Кестым. <...>*****

ЦДНИ УР, ф. 350, оп. 3, д. 169, л. 29—29об.

* Записано со слов А. Г. Касимова. Сведения о лице, сделавшем запись, подписи отсутствуют.

** Корепанова Г. М., жительница Бalezинского района.

*** См. примечание к документу № 6.

**** Вероятно, речь идет о Лидии Игнатьевне Корепановой (см. документ № 94).

***** Опущена информация о месте проживания Л. Чирковой.

***** Опущены сведения о работе в послевоенные годы. Подпись отсутствует.

АНТОНИДА ИВАНОВНА ПРЯЖЕННИКОВА

*Не ранее 29 апреля 1980 г.**

<...>** Это было летом 1942 г. После сдачи экзамена по математике, где получила оценку «5», бежала домой радостная и без оглядки. И вдруг парни одноклассники-односельчане мне навстречу: на р. Юнда у моста встречаются и говорят — не радуйся своей «пятеркой», и твоего отца берут на фронт — он сам напросился. Я стою и говорю — не врете, его оставили как председателя колхоза. Но это оказалось правдой — мне сказали старшие. Отца все же проводили на фронт. Я окончила 5 классов весной 1942 г. А летом я вышла впервые из-за калитки дома своей деревни. Но я еще ничего не знала, как живется на чужбине.

Бригадир колхоза пришел и сказал — поедешь на стройку железной дороги Балезино—Ижевск на участок «Пулыб». Я тогда еще ничего не знала. Считала, поеду с друзьями — будет веселее и легче. Но не тут-то было. Шли мы двое суток в лаптях. Лапти прохудились. Стирать, мыть, штопать, лапти плести — все надо было самой и причем после работы. А на работе придет утром мастер участка, отмеряет колхозу, сколько надо за день навозить земли для насыпи железной дороги, если это сделаешь, то получишь справку, что действительно работала.

А неумелые руки не подчинялись сначала. Ну а потом привыкли. Лошади погибали на ходу от голода и тяжелой работы. Каждое утро мы из болот вытаскивали лошадей. Трава там зеленая, и шли они туда кормиться.

Осенью меня отправили домой. Мне надо было идти в школу в 6 кл. Проучилась, перешла в 7 [кл.], опять лето. Снова бригадир ко мне, чтоб я шла на строительство железной дороги, не доезжая д. Кекоран. Шли мы туда 3—4 суток. Нам указали участок в лесу, место возвышенное — надо его срезать, а землю увозить, где ниже. Овраг попался. Норму сделаешь — хлеба давали 400 г и 100 г муки овсяной, она была такая, какую в настоящее время лошадям не дают. Конечно, мы были и этому рады. Мыло кончилось, помню, а домой не пускали. Хочется постираться, помыться. Это было где-то в конце июля — начале августа. В один прекрасный вечер приехали с концертом в Кекоран, и все дозорные и участковые ушли. А нас, всех лошадей и вещи запрятали под замок, чтоб не убежали домой. А мы все же нашли способ и сумели убежать ночью домой. Однако дома всего одну ночь ночевали и обратно отправили на железную дорогу. И там пробыли мы до осени.

Пора было идти в школу [в] 7 кл.

Весной 1944 г. окончила 7 кл., и опять отправили на строительство железной дороги, правда, на этот раз со взрослыми. К работе я уже привыкла, норму выполняла, и взрослые меня брали с собой охотно. Теперь мы работали уже в самом Кекоране. На квартире жили не очень далеко. Но условия были те же.

* Датируется по дате публикации (29 апреля 1980 г.) в Балезинской районной газете «Вперед» информации о сборе сведений о балезинцах — участниках строительства железной дороги Ижевск—Балезино. В связи с этой публикацией жительница пос. Балезино А. И. Пряженникова, работавшая в ПМК-108, обратилась к секретарю партийной организации передвижной механизированной колонны, которая и сделала запись нижеследующих воспоминаний.

** Опущена информация о поводе, послужившем причиной для записи воспоминаний.

Без пропусков никуда не пускали. Пришла осень, вновь надо идти в школу. Но нам смену не присылали. А ехать надо. И все же после окончания смены решили уехать домой на попутной лошади. Но в назначенный час кучер с лошастью не приехал. Мы посчитали, что сбежал без нас. Мы ушли пешком голодные, пришли домой только на четвертые сутки. А кучер, оказывается, приехал домой после нас через неделю. Оказалось, его поймали и заставили работать на другом участке. Вот так пришлось работать на строительстве железной дороги Балезино—Ижевск*.

ЦДНИ УР, ф. 350, оп. 3, д. 115, л. 41—42об.

№ 7

АНГЕЛИНА ВИКТОРОВНА ИВШИНА**

*Не ранее ноября 1980 г.****

<...>**** В 1943 г. в деревню пришла весть о строительстве железной дороги Балезино—Ижевск. Председатель колхоза обратился к народу, к молодежи откликнуться на призыв помочь строительству железной дороги. Из нашей деревни на строительство было отправлено много молодежи. Ехали до места на лошадях. Встречал нас бригадир Иван Спиридонович Верстенников. Мы были устроены в палатки, в которых были и мужчины, и женщины, двухъярусные кровати, на которых спали плотно, как снопы. Режим был строгий: подъем в 2 час. утра, в 3 час. выходили на работу, работали до 11 час. вечера. Вся работа была ручная, орудиями труда были носилки и лопаты. На день выделяли 800 г хлеба, горячих обедов не было организовано. Вместе со мной работали: Наговицына Анна Филипповна — была бригадиром, Наговицын Николай Владимирович, Наговицына Глафира Андреевна. Работали все очень добросовестно, руки, ноги не поднимались от усталости, но всегда были боевыми, веселыми, много пели.

За трудовые дела во время Великой Отечественной войны награждена медалью «За доблестный труд».*****

ЦДНИ УР, ф. 350, оп. 3, д. 115, л. 20—20об.

№ 8

МИХАИЛ ПЕТРОВИЧ ТЮТИН*****

*Не ранее ноября 1980 г.******

В 1942 г. в октябре призвали нас через военкомат, сразу привели из военкомата в контору на вторые пути (за Меньил), через ночь отправили на

* Подписи отсутствуют.

** Ившина А. В., 1929 г. рождения, уроженка Балезинского района.

*** Датируется по крайним датам дела.

**** Опушены год рождения и место проживания.

***** Записано со слов А. В. Ившиной. Сведения о лице, записавшем воспоминания, подписи отсутствуют.

***** Тютин М. П., 1924 г. рождения, житель Балезинского района.

***** Датируется по крайним датам дела.

ст. Лоза. С Лозы начали строить жел. дорогу в сторону Балезино, жили в вагоне, на работу нас возили на паровозе, а обратно пешком. Работали 14—16 час., потому что не хватало рабочих. В 1943 г. была смычка, потом мы переехали в Балезино на вторые пути*, после окончания работы нас премировали за хорошую работу. Потом меня направили учиться на тракториста с 1944 по 1945 г.

У нас был начальник строительства железной дороги г. Воробьев, мастер пути был отец Воробьева**, учетчица Трефилова Анастасия Петровна, бригадир костыльщиков (путеукладчиков) Норкин Николай. Около ст. Меньил была встреча двух колонн, где были построены большие ворота, наш начальник т. Воробьев забил последний костыль, за что нам дали по бутылке вина и кусок мыла.

Помню еще рабочих Бушуеву Наталью и Хабибуллину Марию.***

ЦДНИ УР, ф. 350, оп. 3, д. 115, л. 43.

№ 9

МАРИЯ АФАНАСЬЕВНА КНЯЗЕВА****

10 января 1981 г.

Шел 1941 г.

Мы из д. Кобиныпи поехали строить вторые пути*****. Было нас очень много, так как из каждого дома поехали все трудоспособные. В кругу своих знакомых было хорошо и весело. Жили прямо в лесу в палатках, не доезжая до 21-го разъезда. Но вот началась война. наших мужчин стали брать на фронт, из семьи одновременно уходили двое-трое, все мужчины наши перешли с лопаты на винтовки, а мы оставались, заливаясь слезами. Так продолжалась работа до самой осени. Стало скучно, и работа тяжелее. До Пибаньшура построили и перешли на Ижевскую линию*****. Было очень трудно, так как ослабили женщины и даже лошади. Мы не поддавались усталости. Осенью нас разделили: одни стали работать в лесу, другие — на строительстве дороги. Все ждали конца войны, но это были только надежды. Из всех ушедших на фронт мужчин лишь немногие вернулись домой, раненные, контуженные.

Наш Ижевский путь начинался с Андрейшура, заканчивался почти у Люка.

Вместе с женщинами работали не покладая рук подростки. Рабочий день начинался с 2 час. ночи и до 20 час. В 2 часа ночи ходили по улице, колокольчиками будили всех, в 4 час. выезжали на работу. Наши лошади были сильные, мы выезжали пораньше, чтобы не терять время на дорогу и выполнить план, за что нам давали на 200 г хлеба больше, а лошадям — больше овса. Из колхоза для лошадей также получали овес, поэтому лошади поправлялись. От 21-го разъезда дорогу построили до Кекорана, закончили Ижевский путь в д. Кобиныпи. Когда работали в Андрейшуре, на квартире стояли в Каркашуре. Вспоминаю, как однажды ехали на работу, одна женщина была

* Имеются в виду вторые пути железной дороги Киров—Пермь.

** Имеется в виду дорожный мастер Филипп Осипович Воробьев, награжденный за участие в строительстве железной дороги Ижевск—Балезино орденом «Знак Почета».

*** Записано со слов М. П. Тютиня. Сведения о лице, записавшем воспоминания, подписи отсутствуют.

**** Князева М. А., жительница Балезинского района.

***** Имеются в виду вторые пути железной дороги Киров—Пермь.

***** Имеется в виду железная дорога Ижевск—Балезино.

без голоса (от простуды), а ее на ухабах выкинуло из повозки, она так и осталась, а мы, молодые, смеялись, играли. Эту женщину звали Левдения Семеновна Князева. Ее деверь — наш председатель Князев Сергей Яковлевич — тоже ездил с нами на 21-й разъезд. Война продолжалась. Эшелоны шли один за другим. Солдаты ехали и в вагонах, и на открытых платформах. Мы в обеденный перерыв, бывало, протягивали им вершинки берез и цветы шиповника, а солдаты радостно на ходу поезда схватывали их. Сергей Яковлевич написал целый листок, а в конце закончил: «Не сдавайтесь, мы последуем за вами». После этого он поехал домой с работы, из дома — сразу на фронт и там погиб как герой. Все подробности не напишешь. Работали сначала мужчины, а остались потом с нами их дети, подростки, женщины. С нами были подростки: Чирков Виктор, Князев Евгений, Князев Всеволод, Марков Вениамин и другие. Мастером был Корепанов Вениамин Игнатьевич, а сестрой работала Надежда Константиновна — сейчас работает в районной больнице. С нами трудились Галина Дементьева, Лидия Евдокимовна Князева, Анастасия Федоровна Князева, Елена Васильевна Князева. Часто рабочие сменялись. Вот так строили Ижевский путь и вторые пути. Много пережито. Конечно, многого не было бы, если бы не война.

М. А. Князева

ЦДНИ УР, ф. 350, оп. 3, д. 169, л. 27—28.

№ 10

ЛЮБОВЬ ПАВЛОВНА МУРЗАЕВА

*1990—1991 гг. **

Мне очень обидно, какими непосильными мучительными трудами нас обременяли: в 1942—1943 гг. в летние каникулы направили на стройку железной дороги Ижевск—Балезино. Еще обманом направили — что вот только на 2 месяца, а осенью учиться присдем, вот уж не тут-то было, жили в балаганах, спали на земле, ветки наломали под себя и мешковиной закрыли эти ветки, а на себя укрываться — то же, что с собой привезли, по-летнему только. Ну вот и заболела, распухли глаза и ноги, ну и что, так и до декабря месяца все и работали; нас много было, но которые сбежали, а их под конвоем привезли сразу же вскоре: был такой надзиратель на лошади на верховой ездил, проверял. Бывало, утром соберемся на работе, точно как военнопленные, становимся в строй, ох, а какие разновозрастные: от 13-летних подростков до 60 лет — и все женщины, стариков мало было. И вот как нет кого-то, уже комендант проверит, верховой тут стоит, это как 5-минутка по сейчашнему. Тут как тут ездовой ускачет в розыск, даже до дома не успеют прийти, обратно их приведут и еще набьют, а какие завшивели, даже спать уже нельзя было — кусали сильно эти вши. Если 2 раза убегают и их 2 раза поймают, то в тюрьму забирали без всякого суда. А мы с Галей так и не посмели убежать, и потом нас в декабре месяце проводили уже больных и немощных: я почками, а она легкими — заболели. А приехали, т. е. пришли — 6 дней шли пешком из Шабердов. Потом нас зимой по квартирам распределили в Шаберды: было далеко до работы, и все ходили пешком с темна утра и до темна вечера, с собой брали лопату и что было хлеба травяного. А сколько часов работали, никто и не считался, и никто не смел пикнуть. А деньги вот никто не смел просить, и не

* Датируется по документам дела.

давали никогда, вот кто их получал и куда они ушли, в чей карман? А мы от непосильно тяжелого труда, от плохих бытовых условий и плохом питании еле ходили, силушки нет, измучились, точно как полулагерники. Вот как жили во время войны в тылу.

А еще пришли мы с Галей пешком босиком, зимой подошвы изнашивались от лаптей, мы и шепки подложим и дощечки привяжем — и все равно изнашиваются, а как трудно и тяжело идти, мы думали, умрем уже, но уже так и пошатывает нас от слабости, от голода, от болезни, от вшей — и все шагаем, шагаем тихонько, что есть сил. А нам было всего 13 лет. Ночевать в деревне не пускают — мы плачем, потом уж кое-как пустят и говорят: теперь ведь всякой народ есть, воруют и вшей крошат, ну вы маленькие, слабенькие, что вы своруете, пустить что-ли. Вот кое-как пустят, и мы на полу у печки во всем, не раздеваясь, так в верхней одежде и спим, утром которые чаем напоят, а которые — нет. Вот так и дошли домой, а потом всю зиму болели, и лечила мама меня всяко: и в соломе парила, и травами, и чем только могла, а сама все на работу ходила опять с темна до темна, жалела меня, все плакала, ой, сколько слез пролила, говорила: если ты умрешь, я тоже жить не буду, сразу умру в лямку. Ой, и я плачу — вместе плачем вечером. А потом я на другой год пошла в 7-й класс учиться, я же не доучилась было, не дали было мне доучиваться, а в летние каникулы все работала до 1947 г., а медаль за доблестный труд в 1941—1945 гг. не дали, у нас делили по домам, председатель колхоза чужой, посторонний был, уже и он сказал: все работали и всем нужно по домам. Ну, конечно, не все так мучались, как я, а ведь я безотцовщина была, и вот из-за этого пуще обижали в деревне, раньше так было. <...>*

Мурзаева Любовь Павловна

ЦГА УР, ф. 1636, оп. 1, д. 18, л. 10—11об.

№ 11

ЗОЯ МИХАЙЛОВНА ПОЛЯНСКАЯ**

*Не позднее 25 сентября 2001 г.****

<...>**** В 1943 или 1944 г., точно уже не помню, меня послали к пос. Лынга в лес на строительство железной дороги Ижевск—Балезино. Мы жили в шалаше, построили из еловых веток. В дождь нам попадала вода. Мы обогревали друг друга, плотно прижавшись. Нас было четверо или пятеро, точно уже не помню. Но их сейчас уже нет. Спросить, кто моего возраста не с кого, так как они на стройке не работали. У них были отцы, их не посылали. Хлеб давали по 300—400 г. Работали с 5 час. утра до 9 час. вечера. Потом стояли в очереди за хлебом. Когда кончилась еда из дома, а еда была — оладьи из лебеды да картошка. И картошка была не у всех. Вот в один вечер получила я хлеб бригаде, а девочки убежали. Хлеб у меня отобрали. И я ушла за девочками. Их догнала. Ночевать зашли в

* Опущено мнение о запрете современным законодательством работать подросткам до 17 лет и его значении.

** Полянская З. М., 1928 г. рождения, уроженка Якшур-Бодьинского района.

*** Датируется по штемпелю на почтовом конверте.

**** Здесь и далее опущена информация о членах семьи З. М. Полянской.

барак, где жили пленные немцы. Но мы не смогли спать. На нас напали стаями голодные клопы. Оттуда рано утром ушли. Дорога была через д. Ишем, которой уже нет. Там у меня были тетя и дядя. Они очень рады были. Меня угостили, и ушла домой. После войны я закончила педучилище в Бодье. В школе я работала 25 лет. Была на открытии памятника в с. Кекоран. <...>*

ЦДНИ УР, личный архив Н. П. Кралиной.

№ 12

НИКОЛАЙ КОНСТАНТИНОВИЧ БЫВАЛЬЦЕВ**

4 октября 2001 г.

<...>*** В 1942 г., окончив 6 кл., в период летних каникул я работал в колхозе в д. Отцешур в тракторной бригаде. В начале июля в с. Кулига, т. е. в райцентре, собрали со всего района отряд, в основном из женщин и учащихся, и направили на строительство железной дороги Ижевск—Балезино. Меня тоже включили в отряд. Мы ехали на лошадях, и по прибытии разместили нас в домах колхозников в д. Русская Лоза Игринского района. Мы в доме жили 3 женщины и я. Спали вместе на полу. Сменной одежды не было, как работали, так и спали. Выполняли работу земляную на строительстве железнодорожного полотна. Инструмент — лопата, лом, кирка. На работу ходили пешком несколько километров утром рано и возвращались поздно вечером. Приходилось сооружать насыпи и выемки под руководством мастеров. На участке были комендант, уполномоченные, бригадиры. Работа была очень тяжелая, копали землю лопатой, ломом, так как участки были с глиной и щебенкой. Ежедневно выполняли нормы, независимо от возраста, от погодных условий. Жили и работали по законам военного времени. Питания не хватало. Выдавали 800 г хлеба и в обед — суп перловый. Работали под лозунгом «Каждая лишняя лопата брошенной земли — удар по врагу». Я не помню о выходных днях и каких-то развлечениях. Возможно, были выходные, но нас направляли на работу в колхоз на обмолот зерна. За 3 месяца работы не были в бане. Нас одолевали вши, они не давали спать ночью, и только в конце сентября нам организовали деревенскую (по-черному) баню, и я впервые за весь период работы хорошо выспался. Я знал, что 1 сентября надо идти в школу, но нас не отпускали домой, и никакой информации об учебе не было, а когда женщины мне посоветовали уехать на лошади с одной женщиной нелегально домой, нас ночью догнал уполномоченный и вернул в бригаду. Меня отпустили домой только в первых числах октября — одного. Шел я домой один, не зная дороги, по полям и лесам около 200, а может более километров, голодный и оборванный. Хорошо, что рваную одежду прикрывал спереди фартук.

В одной деревне я попросился переночевать, меня пустили, где я поменил мыло на хлеб: очень хотелось кушать. Дошел я до пос. Кез, где уже немного

* Подпись отсутствует.

** Бывальцев Н. К., 1926 г. рождения, уроженец Кулигинского района.

*** Опущена вводная часть письма, где автор излагает причины, по которым он решил поделиться воспоминаниями о своем участии в строительстве железной дороги Ижевск—Балезино (обращение Н. П. Кралиной к ветеранам строительства «Строители дороги, отзовитесь!» в газете «Долг» от 14 сентября 2001 г.).

ориентировался на местности, и пошел дальше по дороге через большой лес в направлении д. Старая Гыя, где я учился до 5 кл.

В лесу возле дороги я увидел дымок догорающего костра и решил подойти немного отдохнуть. Возле костра лежала женщина. Лицо ее было прикрыто тряпкой, возможно фартуком. Она оказалась мертвой. Я не испугался. Немного посидел у костра и пошел дальше. Я шел долго, прошел долгий путь, и никто мне не встретился, никто меня не обогнал, да и не хотел я встреч, мне было стыдно оказаться в таком виде перед людьми.

Не доходя до д. Старая Гыя, мне навстречу шли школьники, даже знакомые, которые шли домой из школы. Мне было неудобно, что я оборванный, шел по обочине дороги около деревьев, а когда они заметили меня, испугались и — бегом от меня. До дому оставалось около 7 км и я, не заходя в деревню, по полям напрямую дошел до своего дома, голодный и уставший. Встретила меня во дворе моя милая бабушка. Конечно же, она не ожидала меня в таком виде, была удивлена. Время было вечернее, я сразу попал в баню.

В школу я пошел с большим опозданием. В 1943 г. был призван в Советскую Армию. <...>*

К сожалению, не помню имена тех, которые вместе работали со мной на строительстве. Я был среди них самый младший. <...>**

Бывальцев

ЦДНИ УР, личный архив Н. П. Крапиной.

№ 13

СЕРАФИМА АЛЕКСАНДРОВНА ШИРОБОКОВА***

15 октября 2001 г.

С мая 1942 г. посылали из колхоза железную дорогу строить. Меня послали с прикрепленной еще раньше ко мне лошадей, на которой я уже пахала и сеяла. И не одну меня послали, лошадей на двух-на трех. Дорогой еду — по-друг потеряю.

А они отъедут в другую деревню: по найму ходили, видно. Кому дров привезут, кому чего.

А я боялась, защиты у меня не было. Я до конца. И вот до октября я там все работала. На лошади, не отходя. То камни вожу, то землю, что заставят. То шпалы. Там ведь, на железной дороге, все работа была. Народу много было. От всех районов посылали людей. Летом мы жили в балагане около Кекорана. В лесу сделали балаган из еловых веток. Жили до глубокой осени. Стал уже снег валить. Тогда нас в д. Лысово перевели. Я завшивела, вши-то везде по-верху, как конопля. Они ползают, спать не дают. Как на работу еду, засду в лес, штаны сниму да об елку колочу, как конопля летит. А десятнику-то сказать стеснялись. Раньше зачем-то очень стеснялись.

Лапти тогда уже у меня все разорвались. Я от березы кору оторвала и подвязала их (у меня топорик маленький отцовский был, лыко рубить, я все

* Опушена информация об участии Н. К. Бывальцева в боевых действиях в годы Великой Отечественной войны, о боевых и трудовых наградах.

** Опушен домашний адрес автора воспоминаний.

*** Широбокова С. А., 1925 г. рождения.

с ним ходила). Подвяжу лапти к ноге и целый день хожу, а ноги все равно сырые. Я десятника прошу, отпустите меня уж домой. Не пускает. А потом увидел, что я вовсе как пьяная от голода хожу, хлеба 400 г выписал. Летом хоть лебеду ели, а осенью уже лебеды нет. Опят если найду, в лес заеду, костер сделаю, там их подогрею и почти сырые ем. Вот теперь желудок и болит. В аккурат такие мои юные годы были, и война началась. Народу осенью на дороге стало мало, а все равно кому-то работать надо. Милые дети, просил нас десятник, пожалуйста, поработайте еще (Быков была его фамилия).

А я уже даже жить не могу. И вот ночью 16 октября решила верхом на лошади домой ехать. Телегу и сбрую оставила там, где лошадей выпрягали. Лошади стали теряться, так конюха выбрали, поставили их сторожить. Конюху сдать лошадь, а он ночью кормит лошадей. А в ту ночь — я скорее под гору, да к хозяйке в стайку. В конюшню лошадь закрыла. Хозяйка мне сказала: «Когда тихо будет, все уснут, я тебе разбужу, доченька». А я, когда стала жить у нее, где сучьев ей привезу, где дровишек, валежины ей привезу. Старуха одна жила. А она мне из листьев капусты суп сварит без соли, ну все-таки горячего я похлебаю.

А когда я решила ехать домой, эта бабушка меня проводила через огород. И говорит, вот по этому лесу езжай, не бойся. Дорога, говорит, сухая. Прямо до Якшур-Бодьи доедешь. Она еще мне молитву прочитала. И меня заставила повторить. Благословила меня. И вот я еду верхом на лошади. Далеко уже мы зашли. Там был ключ, лошадь попила. А сама все что-то послушивает. Лошадь у меня молодая была, сильная. Вдруг она как закричит, и рысью побежала из леса. Я думаю, филина может она испугалась. В загривок ей вцепилась. Так на поле и выехали мы. Смотрю, а нас уже окружили волки. Стали кусать лошадь за ляжки. Она лягает их, а сама бежит. Где-то реку нашла. То ли Кекоранка, то ли какая-то другая. На ходу прыгнула в реку. Она не такая широкая была, но быстрая. Вода нас тащит. Волки отстали. Лошадь плывет, только голову у нее видать. И я уже захлебываюсь. Доплыли до берега, а он крутой оказался. Карабкаемся вместе с лошады, а выбраться не получается. Тут я 3 раза под лошадь попала. Вот когда я испугалась. Думаю, унесет водой, никто не узнает, где я пропала. Билась-билась лошадь, нашла ровное место, вылезла, отряхнулась. Я так крепко в гриву вцепилась, что и пальцы не могу разогнуть. Еще, оказалось, плечо я вывернула, когда падала с лошади. Заехала я в один дом и сказать ничего не смею. Вода с меня течет. Осень уже, холод. Молодушка мне хлеба нарезала от круглого большого каравая. Кислое молоко налила целую чашку. Я уж и не знаю, то ли пила, то ли враз проглотила: у меня уж третий день во рту ничего не было. Она спрашивает, наелась. Наелась, говорю. А сама даже ничего не почувствовала, но, думаю, сразу много есть неладно будет. Поблагодарила я хозяйку и дальше поехала. Вывезла лошадь меня на тракт, так и домой в Якшур-Бодью приехала. Баню истопила, помылась, одежду сменила. Вшивую повесила над каменкой, вши так и затрещали. Потом щелоком одежду выстирала и лошадь на конный двор повела. Там у нас ветврач был. Лошадь на лечение поставили.

Вот так я к волкам попадала. Но Господь не дал пропасть.

С моих слов записано все верно* Широбокова

ЦДНИ УР, личный архив Н. И. Крапиной.

* Сведения о лице, записавшем воспоминания С. А. Широбоковой, отсутствуют.

ЕВДОКИЯ МАТВЕЕВНА КОРЕПАНОВА*

8 ноября 2001 г.

В январе—феврале 1942 г. между Меньилом и Люком жили в палатках, спали все вместе, одетые, обутые**, вповалку. Были и голодные, и холодные, а все равно шутили, пели песни. Киркой копали землю, где выше. А где низко, туда возили на лошадях. Никого уже в живых нет, кто из нашей деревни там был, деревни Искалмувыр Котегуртского сельского Совета Зуринского района. Сейчас и самой деревни нет, хотя была она большая. Начальник участка был Талалаев, вредный такой. Корм у лошадей кончился, а домой не отпускает. А снега было много. Нам с подружкой помог убежать регулировщик, Африканом звали. Идем мы с Марией, зашли в д. Чезмер (по-удмуртски она так называлась). Там нас чаем напоили, у печки мы согрелись.

Когда в свою деревню пришли, через 2 недели обратно на железную дорогу захотелось: там интересно было. А меня не послали уже. Бригадиром поставили работать в деревне.

Так и получилось, что на железной дороге я проработала около двух месяцев.

Палатка, в которой мы жили, была длинная, 2 печки железные в ней стояли. Были сделаны нары с двух сторон. В чем ходили, в том на них и спали. Нам давали паек. А весело нам было, хоть и трудно. Многие ребята из нашей деревни были еще моложе меня. Помню, один был — Веня. От Ижевска до Кскорана дорога уже была сделана, а мы строили дальше. И не уставала вроде. Да и бабушки работали. Тогда не смотрели, ребенок ты или кто. Сейчас даже страшно вспомнить — в войну и железную дорогу построили***.

ЦДНИ УР, личный архив Н. Н. Крапиной.

ВЕРА ИВАНОВНА ТУКАЕВА****

8 ноября 2001 г.

Работала на железной дороге я в 1942—1943 гг. 19 апреля 1943 г. мы с победой***** в Игру приехали. Там был сбор.

А когда работали, в д. Удмурт. Лоза на квартире жили. Я жила вместе с Тоней Ляминой (Антонида Васильевна ее полное имя, уже нет ее в живых), с Феклой Никоноровной Бабинцевой. Мы все вместе делали. Кто печь топил, кто воду несет, кто картошку чистит. И все смеялись. Еще и вязали, шили до 12 час. ночи.

Мы и копали, и насыпи делали: до лесозавода в Ижевске шпалы сделали. Лес пилили, таскали в штабеля — по 5 м³ были нормы. Так коросты на пле-

* Корепанова Е. М., 1922 г. рождения, уроженка Зуринского района.

** Далее записано со слов Е. М. Корепановой. Сведения о лице, записавшем воспоминания, отсутствуют.

*** Подписи отсутствуют.

**** Тукаева (Пашкина) В. И., 1912 г. рождения, уроженка Киясовского района.

***** Так в документе.

чах-то были, никто и не знал. Вечером их вазелином смажешь, а утром снова на работу. Мы нормы выполняли, нам вино давали, так мы его не пили, хранили. Когда ноги сильно озябнут, нагревали вино и натирали ноги им. Мыла нам давали понемножку, с полиэтиленовую крышечку.

Один раз сильно я поранилась, сучком голову распорол. Так подружки первые и заметили, закричали, что у меня вся голова в крови.

Вот так мы и работали, а для чего, думаю сейчас, так старались?

<...>*

ЦДНИ УР, личный архив Н. П. Кралиной.

№ 16

НИКОЛАЙ ФЕДОРОВИЧ ШКЛЯЕВ**

2001 г.

С начала строительства железной дороги Ижевск—Балезино из районных партийных или исполнительных органов в колхозы постоянно давались разнарядки на определенное количество людей для строительства железной дороги. За выполнением разнарядки строго следили: ежедневно требовали данные из колхоза и брали реальные данные со стройки — сколько человек работало вчерашний день. Сколько человек задержано, пытавшихся бежать. Если обнаруживали расхождения в цифрах, то председателя колхоза сразу же брали за шиворот — исправить! Срок, с учетом 50-километрового расстояния, давали не более двух суток, иначе вызывали на «ковер» в райком. Было очень строго.

Числа уже не помню, но, по-моему, это было в конце июля — начале августа, до начала массовой уборки ржи, меня с группой колхозниц тоже направили работать на строительство железной дороги. Из числа колхозниц я помню Перевошикову Евдокию Александровну, Перевошикову Анастасию, Перевошикову Анну Федоровну, Шкляеву Евдокию Васильевну, Шкляеву Анну Григорьевну (около 8 чел.). Все мы жили в одной квартире в с. Кекоран.

Работа заключалась в том, что в одном месте мы рыли гору для пути, а в другом месте лог или низину заваливали землей. Мы с женщинами рыли гору, землю грузили в ручные тачки, относили и сыпали в низкие места.

Это — элементарное описание участка работы, более чем тысячной доли большой стройки. Мне, как мужчине среди женщин, дали кирку, которая весила не менее 5—7 кг. Я ею долбил не поддающуюся лопате горную породу — глину с известью и гравием. За день я так уставал, что еле тащился до квартиры в Кскоране. Через 2 недели непосильной для меня работы я начал испражняться кровью, ничего почти не ел — рвало, исхудал до костей, еле ходил на ногах. Не только киркой, но и лопатой уже не получалось. Женщины, видя, что мне совсем плохо, между собой открыто говорили: «Умрет ведь, умрет, что-то надо делать...». Две женщины, для меня дальние родственницы, посоветовали мне бежать отсюда, пока я жив, пока могу еще таскать ноги. «Свалишься ведь — и больше не встанешь», — сказали они.

* Опущена информация о трудовой деятельности в послевоенные годы. Записано со слов В. И. Тукаевой. Сведения о лице, записавшем воспоминания, отсутствуют. Подписи отсутствуют.

** Шкляев Н. Ф., 1925 г. рождения, уроженец Игринского района.

Но бежать тоже была проблема. На всех дорогах стояли посты — ловили людей, убегающих со стройки, и возвращали их обратно. Записывали, кто конкретно пытался бежать, из какого колхоза. Информацию давали в районные органы, а те — председателям колхозов.

Женщины мне посоветовали: идти не по дороге, а по полям и лесам, чтобы не нарваться на посты. Так я и сделал. За двое суток пешком одолел 50 км. Добрался до своей деревни оборванный, грязный, еле живой. Мать моя сразу же пошла к председателю колхоза, рассказала, как и в каком состоянии я пришел домой, якобы ругалась с ним — почему он с женщинами направил меня, а не своего сына, который старше меня по возрасту.

Мать нашла бабок-знахарей, которые и вылечили меня от надсады. Я пролежал всего неделю, а затем пошел хлеба убирать: работал на жнейке, на косилке и на лобогрейке. Да, и с таким названием была уборочная машина.

Шкляев

ЦДНИ УР, личный архив Н. Ф. Шкляева.

Приложение II

Увековечение трудового подвига строителей



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ УР О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПАМЯТНИКА
В с. КЕКОРАН УЧАСТНИКАМ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ИЖЕВСК—БАЛЕЗИНО***

12 сентября 1994 г.

В целях увековечивания трудового подвига строителей железной дороги Ижевск—Балезино в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Совет Министров Удмуртской Республики постановляет:

1. Согласиться с предложением администрации Якшур-Бодьинского района о строительстве памятника в с. Кекоран участникам строительства железной дороги Ижевск—Балезино.

2. Поручить Министерству культуры Удмуртской Республики совместно с администрацией Якшур-Бодьинского района утвердить авторский коллектив и организовать работу по разработке и утверждению проектно-сметной документации по строительству памятника в с. Кекоран в срок до 1 октября 1994 г.

3. Министерству социальной защиты населения Удмуртской Республики совместно с Ижевским отделением Горьковской ж. д. организовать выдачу документов, предоставляющих право бесплатного проезда на поездах местного значения от г. Ижевск до ст. Балезино участникам строительства, награжденным орденами и медалями СССР и почетными грамотами Президиума Верховного Совета УАССР за строительство железной дороги Ижевск—Балезино в годы Великой Отечественной войны.

4. Рекомендовать администрациям городов и районов провести работу по выявлению участников строительства железной дороги Ижевск—Балезино в годы Великой Отечественной войны с последующим предоставлением списков в Министерство социальной защиты населения Удмуртской Республики.

Председатель Совета Министров
Удмуртской Республики А. А. Волков

ЦГА УР, ф. 551, оп. 2, д. 6790, л. 43.

* Первый камень в основание памятника был заложен 25 июня 1994 г. Открытие монумента, автором которого является Халиль Мухаметович Багаутдинов, состоялось 10 сентября 1997 г. (Городской стиль.— 1997.— 19 сентября).

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- А**
 Абакумов 228, 230
 Абашев С. 208
 Авдокушин 116
 Агафонов Е. Г. 213
 Агафонов И. Н. 82, 109, 140, 141, 198, 212, 253
 Агеев Т. М. 252
 Агеев 105
 Аднашев Н. И. 197
 Акатов 109
 Александров А. А. 119, 198
 Алексашин 217
 Алексеев Д. 106
 Алещенко Ф. Г. 209
 Аминев 116
 Амосов П. Г. 199
 Андрианов 6, 22
 Антонова Н. П. 12, 99, 200
 Антропов 74
 Ардашева Е. В. 199
 Аристов 213
 Арсентьев С. М. 200
 Артёмьева М. 115
 Атаманов М. С. 200
 Африкан 266
 Афанасьев 116
- Б**
 Бабайлова 77
 Бабинцев 252
 Бабинцева А. А. 198
 Бабинцева Ф. Н. 266
 Бабкин Г. 208
 Багаутдинов Х. М. 270
 Баженова П. 208
 Байкузина М. И. 12, 99, 200
- Бакиев З. 197, 253
 Баклушин Ф. А. 32, 33
 Бакулин 235
 Баранов И. Н. 125
 Баранов М. С. 199
 Барашенков М. Н. 132, 140, 141, 151, 198, 206, 213, 219, 221, 223, 231, 254
 Барышников 40, 51
 Баталова Л. И. 200
 Баташева А. Г. 12, 99, 199
 Батуев Ю. А. 139
 Бахарев 230
 Бедлинский 224
 Безгин 116
 Беккер 104
 Бектышев Ф. 40
 Белов Г. Н. 12, 99
 Белослудцев А. Е. 55, 198, 253
 Белых П. С. 116
 Белых 136
 Бердников 210
 Бердов 111
 Берелыгин М. Д. 200
 Бермен 84
 Бесогонов В. 89
 Бесогонов Е. 89
 Бесогонов С. 89
 Бещев Б. П. 224, 225, 233
 Бизимова З. С. 255
 Бирюков В. П. 139
 Битгеров 117
 Блинов 82, 109
 Бобров В. М. 199
 Боброва А. К. 199
 Богатырев В. Т. 198, 212, 252, 253
 Богданов Н. 89
 Богданович 6, 22

Болдырев 252
Бондарева М. 208
Бондарь Т. 209
Борисов И. Н. 29, 30, 31
Борисов Н. И. 208
Борисов 83
Борозовских 76
Бороздин 224
Бострем Г. И. 7, 31
Брагин А. Ф. 134
Бродников Д. Д. 141, 143
Брызгалов 235
Бубликов А. А. 30
Бубнов Д. В. 199, 223, 224,
234, 235, 238, 239, 253
Будин В. С. 38, 39, 240
Будин И. М. 37, 41, 45, 48, 240
Будянский Н. В. 10, 74, 130,
158, 160, 198
Бузанов 76
Бузмакова Т. С. 198
Булов Г. Н. 198
Булычев 235
Бурый М. Г. 134, 199, 213
Буторин А. А. 129, 136, 198
Бушков П. М. 197
Бушмакина М. И. 199
Бушуева Н. 260
Бывальцев В. В. 114
Бывальцев Н. К. 263, 264
Быков 265
Быстров А. С. 198
Быч 233

В

Варламова 90
Васильев 143
Васильева А. В. 199
Васильева А. Е. 200
Васильева Н. 209
Васюхина 222, 229
Вахрушева А. П. 197, 212, 253
Вахрушов П. 40
Вахрушов Р. 40
Вдошкина А. 208
Вельдре 144
Веня 266
Веретенников А. Е. 91, 197, 253
Веретенников И. С. 259
Веретенникова А. А. 199
Веретенникова Т. А. 200

Веретенникова 212
Веретенникова Л. 208
Владыкин Я. А. 143, 198, 252, 253
Власов 66, 68
Возмищев В. Т. 200
Волков А. А. 270
Волков Д. М. 106
Волков, второй секретарь Мало-
пургинского райкома ВКП(б) 252
Волков, зам. начальника работ по
политчасти строительства № 38 124, 125
Волков, секретарь Карсвайского райкома
ВКП(б) по кадрам 252
Воробьев А. И. 128
Воробьев В. Ф. 11, 15, 88, 143, 144, 148, 150,
151, 153, 162, 183, 192, 193, 194, 195, 196,
197, 207, 211, 212, 218, 219, 220, 224,
225, 227, 242, 245, 249, 260
Воробьев Ф. О. 198, 260
Воробьева А. 208
Воронцов 221, 224
Ворончихина А. Б. 125
Ворончихина В. 89
Ворончихина М. 89
Востриков В. Н. 107, 108, 197, 212, 243, 253
Вотинцев В. П. 41, 45, 48, 51, 240
Выголов В. А. 199

Г

Габдулхакова 235
Галнева Б. 209
Гальцов 223
Галя 261, 262
Гарин 229, 230
Гарнык В. А. 219, 220
Гвоздев Д. М. 199
Гейко Н. Ф. 40, 45, 51
Гейстер 39
Гелечинский Е. М. 33
Гибшман 38, 52
Глухов Г. А. 198
Головин 22
Голубев П. В. 213
Голубев 122, 127, 128, 151
Горбушин И. А. 197
Горбушин И. Д. 197
Горбушин М. Г. 200
Горбушин Ф. В. 208, 209
Горкин А. 201
Горохов 252
Горячевская 48

Гофман 234
Гоциридзе И. Д. 85, 86, 89, 96,
150, 154, 159, 161, 218, 245
Гришин 210
Груша И. И. 198
Грязнов К. И. 199
Губенко 229
Губин И. Н. 199
Гудимов 143
Гуляшев А. 40
Гусев А. Н. 93

Д
Давыдов 202
Данилов Ю. С. 113
Дейнерович 51
Деменков 48
Дементьева Г. 261
Демидов 234
Дергачев 125
Дерендяев В. Н. 113
Дерендяева Е. Н. 113
Дерюгин 100, 252
Добрачев 125
Долгополов Б. М. 134, 199
Долоко 223
Дружининский И. П. 130, 198
Дубинин И. И. 199
Дубовицин 299
Дубовицкий 222
Дубровка 210
Дудырева А. И. 93
Дулесов М. Ф. 199
Дятлов 117

Е
Евсеев 202
Евсеева А. 209
Евсютина М. В. 200
Еговкина Р. 208
Егоров 217
Емшанов Н. С. 143, 199
Ермаков К. В. 200
Ермолаев В. Ф. 236, 239

Ж
Жариков Ф. Е. 198
Жариков Ф. Т. 150, 199, 245
Жвакин А. И. 198, 253
Желнин 229
Желнов 229

Желонкин 235
Жуйков В. 209
Жуйкова Е. Н. 200
Жуков Н. Д. 144, 198
Журавлев 105
Журавлева М. И. 200
Жучков 101

З
Забков 84, 242
Заболоцких Александр 89
Заболоцких Анатолий 89
Заболоцких Ф. 89
Загребин М. 40
Загребин П. 40
Загребин С. 40
Загребина В. 208
Загребина Е. 208
Задохин 81
Зайцев 119, 120
Закиров М. 116
Замалаев А. П. 200
Замараев П. Д. 12, 99
Захаркин 92
Захарова М. 89
Захарова М. И. 198, 252, 253
Зверев 82
Золотарев, секретарь Карсовайского
райисполкома 106
Зототарев, секретарь Шарканского
райкома ВКП(б) по кадрам 252
Зонов С. С. 14, 125
Зорин П. И. 198
Зорин 93
Зось Е. А. 22
Зотов 235
Зуев 235

И
Иванов В. И. 113, 114
Иванов Я. П. 200
Иванов, зам. начальника строительства
№ 38 по политчасти 12, 120
Иванов, машинист паровоза 115, 116
Иванов, начальник 4-го участка
строительства № 38 216
Иванов, председатель облисполкома 51, 55
Ившина А. В. 259
Игнатъев Л. Ф. 105, 107, 108, 117,
198, 213, 243, 254
Игнатъева Ф. А. 200

Игнатюк Е. И. 199
Износков 28
Илов 41
Ионов А. Д. 93
Ирисов С. П. 199
Испакова А. 89
Исупов 92
Ишков Г. И. 200

К

Каганович Л. М. 11, 15, 16, 75, 78, 96, 121, 136, 144, 149, 242, 245
Каганович, председатель Горьковского крайисполкома 61
Казаков 217
Казакова А. 208
Казанцев 111
Калашников М. 113, 114
Калинин М. 201
Калугин Н. П. 197
Камышев Н. Н. 198
Караваев А. В. 75, 144, 197, 204, 221
Караваева 106
Каргалин 229
Карцев А. Д. 198, 243, 253, 254
Касимов А. Г. 256
Касимова М. М. 198
Касьянов И. И. 197
Касьянов И. П. 153, 183, 192, 193
Квашнин 213
Ким Д. 208
Кирилин С. Е. 201
Киселев Н. 89
Киселев П. 89
Киселев 141
Киселева В. 89
Клабукова А. 89
Кличко В. И. 194, 195, 196, 197
Князев В. 261
Князев Е. 261
Князев С. Я. 261
Князева А. Ф. 261
Князева Д. А. 201
Князева Е. В. 261
Князева Л. Е. 261
Князева Л. С. 261
Князева М. А. 260, 261
Кобелева Ф. И. 93
Кобзырев С. И. 201

Ковалев 204, 220
Козлов, рабочий 4-го участка строительства № 38 125
Козлов, нарком земледелия УАССР 121
Козлова М. П. 208
Козырев Д. К. 104, 197
Колбин 76
Колесников В. А. 111, 112
Колобов А. В. 32, 33
Колосков 125
Колтун 117
Колчанов А. М. 199
Кондратьев Н. В. 112, 114
Кондратьев П. А. 112, 114
Кондратьев П. С. 113
Кондратьева А. П. 112
Кондратьева Г. И. 113
Кондратьева Е. 113
Кондратьева И. Г. 113
Коновалов Н. С. 69, 71
Коптелов С. А. 138, 139
Копысов М. П. 199
Копысова П. Н. 201
Корепанов В. И. 255, 261
Корепанов И. В. 199
Корепанова Г. М. 257
Корепанова Д. 209
Корепанова Е. М. 266
Корепанова Л. И. (Чиркова Л.) 197, 207, 212, 253, 257
Корешков П. А. 201
Корнев А. 89
Коробейников Е. Е. 208
Коробейников 110
Королев 210
Косачева В. А. 201
Костылев А. М. 93
Котов Д. М. 199
Кохась В. М. 198
Кочкин В. И. 14, 125
Кошечкин 41
Кралина Н. П. 18, 263, 264, 265, 266, 267
Красноперов А. П. 199
Кривошесин 252
Крутова Л. 106
Крюков 41
Ксенофонов 227
Кубышкин М. Ф. 200
Кубышкин П. В. 198

Кузьмин 252
Кузьминых М. В. 100, 200, 252, 253
Куликовский В. М. 153, 183, 192, 193
Кунцевич П. П. 153, 183, 192, 193
Курицын 80, 83, 120
Курсаков Ф. М. 201
Кустов 210
Кустова М. И. 116, 125
Кутляев 229
Кутявина А. Е. 200
Кутявина А. Т. 201
Кучеренко И. П. 213
Кучеренко П. 89
Кушева А. И. 200

Л

Лазебный 130
Ларченков 12, 120, 209, 213
Лебедев 129, 136
Леднев 150
Лекомцев А. В. 201
Лекомцева А. Е. 113
Лекомцева Л. П. 113
Леконцева М. А. 201
Лепешкин 141
Лешинский 223, 224
Либин 48
Лимарь 245
Липин П. 89
Липина П. 90
Линихин 222
Логинов В. К. 12, 99
Ложкин М. С. 197, 253
Ложкин 117
Ложкина 114
Лозбинец Н. П. 153, 183, 192, 193, 198
Ломакина А. А. 197
Лосев Р. А. 201, 213
Лосев 105
Лукина А. 208
Луцкий 245
Лушников 66
Лысов П. Н. 223, 225, 227, 232, 233
Лямин 22
Лямина А. В. 266

М

Макаров Д. П. 201
Макаров И. Г. 197

Максимов Г. 31
Максимов, второй секретарь Зуринского райкома ВКП(б) 252
Максимов, главный бухгалтер отделения движения строительства № 38 117
Максимов, рабочий путеукладочной колонны 209
Максимова Е. Д. 201
Максимова Л. Н. 198, 252, 253
Малегин М. П. 108, 109
Маленков Г. М. 232
Малых А. Г. 201
Малых 77
Мальгинов П. М. 40, 48, 50
Мальгинов 76
Мария 266
Марков В. 261
Маскин В. С. 233, 236
Матвеев Н. 202
Машкин В. 89
Машков 86, 126, 127, 128, 244
Маяцкий 64, 65
Медведев С. И. 14, 125
Мельников П. И. 6, 22
Мерзляков А. 69, 207
Мерзляков В. Ф. 134
Мерзлякова В. С. 201
Мехряков Е. М. 212, 214
Мешков Н. В. 7, 28, 31
Мильштейн 225
Миносьянц С. С. 200
Миронов И. Е. 93
Михайлов 92, 115, 117
Михалев 136
Михаэлис 48
Мищенко А. И. 198
Мокрушин А. Н. 200
Молотов В. М. 60, 241
Мордышев 229
Морозов В. А. 77
Морозов И. С. 234, 236
Морозов, заместитель НОД-7 Казанской ж. д. 229, 230
Морозов 210
Москвин И. М. 201
Мотырева 109
Мохов С. 209
Мурзаева Л. П. 261, 262
Мурин 109, 110
Мушакова В. И. 201

Н

Наговицин Ф. И. 201
Наговицын Н. В. 259
Наговицына А. Ф. 259
Наговицына Г. А. 259
Надсжда Константиновна 261
Назаров Е. А. 114
Назаров М. Г. 113
Назаров Н. 113
Назарова А. 114
Назарова Е. Г. 113
Назарова Лидия 113
Назарова Людмила 114
Назарова М. С. 114
Наймушин 252
Намеровский 130, 131
Наталевич 237
Небогатиков С. О. 80, 81
Некипелов Ф. Е. 139
Некрасов В. В. 200
Некрасов Е. В. 201
Некрасов 92
Некрасова М. И. 200
Нелюбин А. М. 198
Неустроев 92
Никитин П. 209
Никитина 116
Николаев 16, 211
Новгородцев 223, 224
Новиков К. С. 200
Новиков П. А. 200
Новиков, представитель партактива 76
Новиков, главный кондуктор 116
Новиков, руководитель учдорстроя 235
Новиков, прораб 234
Новичков И. А. 68, 69, 223,
227, 230, 245
Норкин Н. 260

О

Обухов В. 72
Овод 109, 110
Овчинников А. Н. 11, 12, 83, 88, 94,
109, 110, 120, 121, 130, 134, 143, 144,
145, 198, 245, 249
Овчинников П. А. 200, 213
Огородников Л. П. 200, 213, 214
Окишев 143
Оленичев 116
Ольшанский Г. П. 11, 15, 78, 79,
83, 84, 86, 87, 89, 95, 102, 104, 115,

122, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 131,
144, 145, 150, 152, 197, 207, 213, 216,
218, 221, 242, 244, 248, 254

Опалева 215
Орджоникидзе Г. К. 38, 240
Орелкин 53
Орехов А. Г. 76
Орловский 48
Осипенко Т. Е. 197, 207
Останин 92
Остапов П. 233

П

Павличенко 82, 83, 100
Павлов А. Е. 15, 138, 207, 245
Павлов Г. 222, 223
Павлов 79
Пашкина, см. Тукаева В. И.
Певницкий 48
Перевозчиков А. 212
Перевози́ков, второй секретарь Понин-
ского райкома ВКП(б) 252
Перевози́ков, директор Игринского
лесопункта 80, 81
Перевози́кова А. 267
Перевози́кова А. Ф. 267
Перевози́кова Е. А. 267
Перепелов 110
Першина А. Я. 114, 115
Першке Н. Л. 33
Петров Г. Л. 93
Петров 100, 252
Петрова Ф. И. 93
Петропавловский 235
Петухов А. 208
Петухов В. Ф. 197
Плющев 234, 235
Поздеева А. 212
Поздеева Е. 208
Поздеева К. А. 255
Поздеева М. 212
Покровский Ф. Д. 139
Полетаева К. И. 201, 208
Поликарпов 93
Полянская З. Н. 262
Попов А. 28
Попов Г. И. 141, 143
Попов Д. А. 199
Попов 25
Поскребышев 84
Потапов П. Н. 201, 213

Потемкин В. С. 198
 Потемкина 217
 Прамнэк 61
 Прозорова 114
 Протозанов К. А. 233
 Протопопов 92
 Пряженникова А. И. 258
 Пустова Г. 209
 Путилов П. С. 200
 Пучков Н. С. 201
 Пушкин 235
 Пушкин П. М. 253
 Пшеничный 48
 Пылов Н. И. 105, 149, 197, 204, 213, 219

Р

Радыгина 235
 Раков А. Н. 40, 51
 Раскатов В. В. 199, 254
 Растегасва 74, 88
 Решетников И. Ф. 201
 Рогалев 80, 81
 Романюк 210
 Рупасов 204
 Русинов Е. И. 252
 Русских 109
 Рыжкова Е. И. 201
 Рылов Д. Е. 200, 252
 Рылов 80, 81
 Рысьев В. К. 93
 Рябов С. А. 139

С

Сабуров Е. Е. 197, 253
 Сабурова М. Е. 197, 207, 212, 253
 Савельев 84
 Сапегин Е. А. 153, 183, 192, 193
 Саржевский 228
 Сахарнов Н. П. 201
 Светлаков 112
 Свиинин, председатель исполкома
 Шорнинского сельсовета 136
 Свиинин, см. Свиинин В. К.
 Свиинин В. К. (Свиинин) 33
 Севаленков С. Т. 197, 207, 253
 Селезнев Д. 40
 Семин З. П. 198, 202
 Семин 115
 Сергеева 116
 Силантьев Н. П. 153, 183, 192, 193
 Силинский 66, 68

Симонов М. С. 125
 Синьков 115, 116
 Скоробогатов 229
 Скорпофео Е. С. 201
 Смирнов И. Е. 125
 Смирнов И. К. 197
 Снигирев Т. 208
 Снигирев Т. 113, 114
 Созонов С. 90
 Соколинский 221, 229
 Соловьев А. 75, 127
 Соловьев 252
 Соловьева М. 89
 Солодянкин И. 89
 Солодянкин Л. 89
 Сорокин Н. 70, 109, 144
 Сорокина А. 89
 Сорокина М. 89
 Сосновский 48
 Софронов В. М. 76
 Спешелова Л. 208
 Сталин И. В. 12, 14, 16, 92, 120, 210,
 241, 242
 Стариков 139
 Старостин 67
 Степанов 105
 Стерхов 90
 Стрелков К. М. 117, 118
 Стрелкова А. А. 200
 Стригин А. А. 83, 198, 212, 253
 Субботин Т. П. 199
 Суворов 252
 Суднев М. 208
 Суинцов 252
 Сунцова Н. Ф. 201
 Супхангулов М. Г. 125
 Сухова А. П. 201
 Сыров 252
 Сысоев, секретарь Граховского райкома
 ВКП(б) 143
 Сысоев, директор завода № 74 г. Ижев-
 ска 221

Т

Талалаев, директор Лозино-Чутырского
 лесхоза 139
 Талалаев, мастер строительства № 38 130,
 131, 266
 Тараскин И. Е. 201
 Тарасов, один из авторов проекта желез-
 нодорожной линии 22

Тарасов, председатель Госплана
УАССР 74

Тарасов, представитель Наркомторга
УАССР 66

Татауров 101

Темкин 39

Терентьев Д. П. 199

Терешина М. А. 199

Титов 252

Тихонов, машинист паровоза 115, 116

Тихонов, представитель Госплана
СССР 48

Ткачев 117

Толстухин 252

Толчин 252

Трефилов Р. С. 113

Трефилова А. П. 260

Трефилова Н. Ф. 114

Трефилова 131

Тронин А. В. 15, 94, 138, 144, 149,
153, 197, 204, 213, 221, 243

Трофимов А. И. 200

Трофимов П. И. 243

Трошкин 141

Тукаева В. И. (Пашкина) 266

Тукмачева Е. Л. 201

Тюриков Д. 229

Тютин М. Г. 253

Тютин М. П. 259, 260

У

Угланов П. И. 201

Ураков Г. В. 255

Урасинов Г. В. 201

Урбан И. А. 199

Усачев 116

Уткин 84

Уткина О. К. 201

Ушаков А. 255

Ф

Фалалеев 88

Федоров 88

Филимонов П. М. 199

Филиппов В. М. 104, 105, 243

Фонарев 82, 83, 101

Фрадкин 86

Францев М. А. 201

Фролов И. Д. 201

Фукс В. 217

Фуров П. 208

Х

Хабибуллина М. 260

Хабитова 235

Харитонов Л. 114

Хмелев К. Н. 39

Хохряков Я. 40

Хрулев А. В. 89, 91, 96, 242

Ц

Цыпковский 121

Ч

Чекинов А. П. 13, 15, 16, 66, 71, 77, 78, 86,
88, 94, 118, 121, 127, 129, 138, 148, 149,
150, 153, 183, 192, 193, 197, 207, 213, 215,
217, 219, 241, 242, 244, 245, 251, 253

Черезов 90

Черемискина З. 208

Черепанов, секретарь Бемыжского райко-
ма ВКП(б) 143

Черепанов, представитель Наркомторга
УАССР 74

Чермных С. С. 134

Чернева М. 113

Чернсва У. 113

Чернева Ф. 113, 114

Чернова 235

Черный 213, 218

Черных 230

Чижев 84, 242

Чирков В. 261

Чирков В. Н. 130

Чиркова В. И. 201

Чиркова З. И. 199

Чиркова Л., см. *Корепанова Л. И.*

Чмутов 6, 22

Чубуков А. В. 200

Чувашов 91

Ш

Шамшурин, дежурный

по ст. Ново-Ижевск 222

Шамшурин, парторг на строительстве
железной дороги Ижевск—Балезино 67

Шарапов В. 116

Шарбатов И. Т. 204, 213, 216

Шарбатов 145, 147

Шарипов 100

Шафранов П. Г. 199

Швалев 139

Шевченко А. Л. 200

Шевченко Л. 208
Шелонин И. Г. 51
Шеперко Е. Ф. 33
Шибает М. П. 201
Шибанова Т. 208
Шинаков А. А. 199
Широбоков В. П. 199
Широбоков Т. 40
Широбокова А. 208
Широбокова С. А. 264, 265
Ширяев А. 31
Ширяев Н. И. 198
Ширяев П. Л. 55, 60, 62, 65
Шифрин А. А. 200
Шишкин С. 208
Шкляев Н. Ф. 18, 267, 268
Шкляева А. Г. 267

Шкляева Е. В. 267
Шленкин Ф. Ф. 200
Шуклин З. С. 200
Шулятьев П. М. 198
Шухман 74

Щ

Щеголев Н. С. 199
Щербина 82, 84, 108, 109
Щетников 81

Ю

Юдин К. 209
Юхнин 252

Я

Якунин 105, 112

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ВКП(б) — Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков)
ВЛКСМ — Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи
военвед — представитель военного ведомства
врид — временно исполняющий должность
в т. ч. — в том числе
ВЦИК — Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет
ВЦСПС — Всесоюзный Центральный Совет профессиональных союзов
г. — год, господин, город
га — гектар
ГКО, ГОКО — Государственный Комитет Обороны
Главдортранс — Главное управление шоссейных, грунтовых дорог и автомобильного транспорта
горисполком — городской исполнительный комитет
Госплан — Государственная плановая комиссия
д. — дело, деревня
ДН — отдел движения, начальник отдела движения
ДНЦ — поездной участковый (узловой) диспетчер
ДНЦС — старший диспетчер
ДСП — дежурный по станции
ж. д. — железная дорога
зав. — заведующий
Ижгрэс — Ижевская гидроэлектростанция
Ижстальзавод — Ижевский сталелитейный завод
исполком — исполнительный комитет
ИТК — исправительно-трудовая колония
ИТР — инженерно-технические работники
кбм — кубометр
кв. — квартал
к-з — колхоз
км — километр
кмп — комплект
КПСС — Коммунистическая партия Советского Союза
крайисполком — краевой исполнительный комитет
л. — лист
...Л/О и Л/Н — ...лесоохраны и лесонасаждений
ЛПХ — леспромхоз

л. с. — лошадиная сила
 м — метр
 мес. — месяц
 млн — миллион
 МЛП — механический лесопункт
 МПС — Министерство путей сообщения
 МТС — машинно-тракторная станция
 нарком — народный комиссар
 Наркомгосконтроль — Народный комиссариат государственного контроля
 Наркомздрав — Народный комиссариат здравоохранения
 Наркомзем — Народный комиссариат земледелия
 Наркомлес, НКлес — Народный комиссариат лесной промышленности
 Наркомторг — Народный комиссариат торговли
 НКВ — Народный комиссариат вооружения
 НКВД — Народный комиссариат внутренних дел
 НКГБ — Народный комиссариат государственной безопасности
 НКО — Народный комиссариат обороны
 НКПС, Наркомпуть — Народный комиссариат путей сообщения
 НКТП, Наркомтяж — Народный комиссариат тяжелой промышленности
 НОД — начальник отделения дороги, отделение дороги
 облисполком — областной исполнительный комитет
 ОК, обком, обкомпарт — областной комитет партии
 оп. — опись
 ОТО — отделение транспортного отдела
 партактив — партийный актив
 пк — пикет
 п/м — погонный метр
 пос. — поселок
 постройком — постросочный комитет (профсоюзной организации)
 пр. — прочее
 ПТЭ — правила технической эксплуатации
 ПЧСТР — дистанция пути строительного участка, начальник дистанции пути строительного участка
 ПЭО — планово-экономический отдел
 райисполком — районный исполнительный комитет
 райпрокурор — районный прокурор
 райсовет — районный Совет депутатов трудящихся
 РК — районный комитет
 РККА — Рабоче-Крестьянская Красная Армия
 РЛП — районный лесопункт
 РСФСР — Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
 руб. — рубль
 РУЖ, Ружтрест — Всесоюзный оружейно-пулеметный трест НКТП СССР
 с. г. — сего года
 сельсовет — сельский Совет депутатов трудящихся
 СНК, Совнарком — Совет Народных Комиссаров
 СССР — Союз Советских Социалистических Республик
 ст. — станция
 с/х — сельскохозяйственный

ТО — транспортный отдел
трудгужповинность — трудовая гужевая повинность
тг. — товарищи
ТЭО — технико-экспертный отдел
ТЭЦ — теплоэлектроцентраль
УАО — Удмуртская автономная область
УАССР, Удм. АССР — Удмуртская Автономная Советская Социалистическая Республика
УГБ — Управление государственной безопасности
Удмуртпотребсоюз — Удмуртский союз потребительских обществ
УКС — Управление капитального строительства
учдорстрой — участок дорожного строительства
ф. — фонд
ФЗО — фабрично-заводское обучение
ц — центнер
ЦГА УР — Центральный государственный архив Удмуртской Республики
ЦДНИ УР — Центр документации новейшей истории Удмуртской Республики
ЦК — Центральный Комитет
ЦОН — центральный отдел нормирования
ЦПТЭУ — Центральное планово-технико-экономическое управление
Цужелдорстрой — Центральное управление железнодорожного строительства
ЦЧО — Центральная черноземная область
чел. — человек
шт. — штука
эпидстанция — эпидемиологическая станция

ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ

- Агент** — лицо, исполняющее служебные или деловые поручения какого-либо учреждения, органа.
- Баба** — рабочая деталь машин ударного действия, совершающая полезную работу за счет энергии удара при падении.
- Балластировка** — засыпка щебнем или песком (балластом) верхней части железнодорожного полотна для укрепления шпал.
- Берма** — горизонтальная площадка на откосе железнодорожной насыпи, придающая откосу большую устойчивость и защищающая насыпь от размыва атмосферными осадками.
- Боевой листок** — небольшая экстренно выпущенная рукописная или машинописная стенгазета.
- Бондарь** — ремесленник, выделывающий бочки.
- Бракер** — работник, отбирающий древесину в соответствии с условиями заказа (качество, сортимент и др.).
- Бутовый камень** — строительный камень неправильной формы.
- Верста** — мера длины, равная 1066,8 м.
- Вертушка** — железнодорожный состав для вывоза и подвоза стройматериалов, грунта, балласта, угля и др.
- Горка сортировочная** — сооружение для сортировки железнодорожных вагонов при формировании и расформировании составов поездов.
- Гужевого транспорт** — (от слова «гуж» — петля в упряжи, соединяющая хомут с оглоблями и дугой) вид транспорта, при котором для перемещения грузов используется сила животных.
- Движение, служба (отдел) движения** — подразделение железнодорожного управления, отвечающее за организацию движения поездов.
- Движенцы** — работники службы движения.
- Дезинсекция** — уничтожение вредных насекомых специальными средствами.
- Декада** — промежуток времени в десять дней, третья часть месяца.
- Деловая древесина** — пригодная для обработки, поделочная.
- Диспетчер-анализатор** — работник, регулирующий, контролирующий и анализирующий движение транспорта.
- Дистанция** — административная единица различных отраслей железнодорожного хозяйства (дистанция пути, дистанция сигнализации и связи, дистанция зданий и сооружений и др.).
- Ерос (округа, окрестность)** — районная административно-территориальная единица Удмуртской (Вотской) автономной области в 1929—1934 гг.

Жезловая система — система регулирования движения поездов, при которой разрешением на занятие перегона поездом служит вручаемый машинисту на станции отправления жезл, извлекаемый из электрического аппарата. Устройство электрического жезлового аппарата позволяет изъять жезл только при получении по проводам согласия станции, на которую должен проследовать поезд.

Железная дорога — комплексное транспортное предприятие, имеющее все технические средства для перевозки пассажиров, грузов, почты и багажа. Основные технические средства железной дороги: подвижной состав (локомотивы и вагоны), рельсовый путь, искусственные сооружения (мосты, эстакады, туннели), станции и узлы, средства автоматики и телемеханики (сигнализация, централизация и блокировка), строения (вокзалы, депо, мастерские) и др.

Железные дороги различают по назначению — общего пользования, или магистральные, промышленного транспорта (подъездные и технологические пути промышленных предприятий), в т. ч. лесовозные, рудничные, заводские и др.

Железнодорожная колея — две рельсовые нити, расположенные на определенном расстоянии одна от другой, прикрепленные к шпалам, брускам или плитам. В СССР были приняты железнодорожные колеи: нормальная (широкая) — 1520 мм и узкие — 750 и 1000 мм (промышленный транспорт).

Железнодорожная станция — основное эксплуатационное предприятие железнодорожного транспорта с системой путей для отправления, скрещения и обгона поездов, с устройствами для посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, расформирования, формирования и обработки поездов. Железнодорожные станции подразделяют на пассажирские, грузовые, узловые, промежуточные, участковые, сортировочные и др.

Железнодорожный путь — комплекс сооружений и устройств, образующих дорогу с направляющей рельсовой колеей. Состоит из верхнего строения (рельсов со скреплениями и противоугонными устройствами, стрелочных переводов, шпал, брусков, балластного слоя), земляного полотна (насыпей и выемок), служащего основанием для верхнего строения, и искусственных сооружений (мостов, путепроводов, туннелей, подпорных стенок, водопропускных труб).

Журавль — примитивное устройство для подъема тяжестей.

Измеритель — норма, статистическая величина, показывающая темп, успешность работы, показатель.

Искусственные сооружения — собирательное название сооружений (мосты, туннели, водопропускные трубы и др.), возводимых на пересечениях дорог с различными препятствиями — реками, ущельями, другими дорогами, обвалоопасными участками и т. п.

Карьер — место открытой разработки залегающих близко к земной поверхности полезных ископаемых, в т. ч. грунта для насыпей.

Классный вагон — пассажирский вагон в отличие от товарных, служебных и т. п.

Компрессор — машина для сжатия воздуха или другого газа.

Кондуктор (проводник) — работник железнодорожного транспорта, сопровождающий поезд или вагон.

Копровая установка (копёр) — машина для забивания свай.

Костыль путевой — стальной стержень квадратного сечения с овальной головкой и со скошенным с двух сторон концом; служит для прикрепления рельсов к деревянным шпалам или брускам.

Кубовая — помещение, где находится смкость для кипячения жидкости (куб).

Кубометр (м³), кубический метр — мера объема.

Локомотив — общее название для машин (паровозов, тепловозов, электровозов), движущихся по рельсам и предназначенных для передвижения железнодорожных поездов.

- Маневровая работа** — передвижение паровозов или вагонов на станционных путях для составления поездов.
- Маршрутизация** — организация перевозок товарными поездами, идущими без изменения состава и груза по заранее намеченному маршруту до места назначения.
- Мастеровые** — рабочие на заводах и фабриках России до 1861 г., имевшие квалификацию, опыт и знания при выполнении работ.
- Мотовоз** — машина, тянущая за собою что-либо или перевозящая груз по рельсам и приводимая в движение двигателем внутреннего сгорания, мотором.
- Нарядчик** — лицо, делающее распоряжения о выполнении какой-либо работы.
- Околоток** — подразделение участка, дистанции пути.
- Пакгауз** — помещение для хранения товаров, грузов.
- Перегон** — участок железнодорожной линии, расположенный между отдельными пунктами, который поезда проходят по одному.
- Переезд** — устройство в месте пересечения на одном уровне рельсовой и безрельсовой дорог.
- Перешивка** — реконструкция узкоколейной железной дороги на широкую колею.
- Пикет** — путевой знак с указанием номера участка (отрезка) железнодорожного пути и сам участок, ограниченный двумя такими знаками, расположенными один от другого обычно на расстоянии 100 м.
- Платформа** — грузовой вагон открытого типа с небольшими бортами.
- Поворотный треугольник** — железнодорожные пути, предназначенные для разворота локомотива при изменении направления движения на противоположное.
- Погонный** — измеряемый только в длину, линейный.
- Подвижной состав** — общее название перевозочных транспортных средств.
- Поковка** — обработанный ковкой кусок металла.
- Полоса отвода** — часть территории, выделяемая в законодательном порядке из земельного фонда для размещения всех устройств железной дороги и других линейных сооружений с учетом будущего их развития.
- Полувагон** — открытый товарный вагон без крыши с высокими бортами.
- Полуциркульный** — построенный в форме полуокружности, имеющий закругление.
- Порожняк** — ненагруженный железнодорожный состав, пустые вагоны.
- Пролет** — конструкция, перекрывающая расстояние (пролет) между опорами моста и предназначенная для восприятия нагрузок.
- Прораб** — производитель работ.
- Противоугон** — деталь рельсового скрепления, противодействующая продольному перемещению рельсов (т. н. угону пути) под действием колес движущихся поездов.
- Пуд** — русская мера веса, равная 16,38 кг.
- Путеец** — работник железнодорожного транспорта, в частности — службы пути.
- Путепровод** — мостовое сооружение для проведения одного пути над другим в месте их пересечения.
- Раздельный пункт** — общее название места разграничения перегонов: станция, разъезд, проходной светофор и пр.
- Разъезд** — пункт остановки железнодорожного состава в месте раздвоения однопутного пути.
- Ревизор** — должностное лицо на железных дорогах, осуществляющее контроль в отдельных отраслях железнодорожной службы.
- Регуляционные сооружения** — гидротехнические сооружения для искусственного изменения формы и водного режима русла реки в целях защиты объектов от затоплений и размывов.

- Рельс, рельса** — *мн. число рельсов, рельс (простореч.)* — стальной узкий брус, укрепляемый на шпалах железнодорожного полотна и служащий для образования гладкой непрерывной поверхности для движения колес вагонов.
- Рокадная дорога** — дорога, идущая параллельно линии фронта.
- Сезонник** — рабочий, занятый на сезонных работах.
- Селектор (селекторный аппарат)** — электромеханический прибор, при помощи которого автоматически осуществляется в нужном направлении и с нужными пунктами телефонная связь.
- Скрепление** — крепежный узел, соединяющий торцы рельсов или рельсы со шпалами и иными элементами подрельсового основания.
- Смазочное** — вещество, состав для смазки.
- Смета** — исчисление предстоящих расходов и доходов, примерный расчет чего-либо.
- Социалистическое соревнование** — метод мобилизации трудовой и творческой активности масс, применяемый с целью повышения производительности труда и улучшения качества выпускаемой продукции.
- Станционный путь** — путь, укладываемый в пределах станции дополнительно к главным путям, предназначенный для выполнения различных операций с поездами, группами и единицами подвижного состава.
- Стахановец** — рабочий-ударник, участник стахановского движения.
- Стахановское движение** — массовое движение рабочих-новаторов за высокую производительность труда и лучшее использование новой техники (по имени А. Г. Стаханова, передового донецкого шахтера).
- Стрелочный перевод** — устройство для перевода движущегося подвижного состава с одного рельсового пути на другой.
- Стропило** — служащие для устройства кровли два бруса, соединенные верхними концами под углом и нижними упирающиеся в стены здания.
- СЦБ** — сигнализация, централизация, блокировка; обозначение комплекса устройств по управлению движением поездов и обеспечению его безопасности.
- Сцеп** — две железнодорожные платформы, сцепленные вместе для перевозки больших по длине грузов.
- Табельная доска** — специальная доска, на которой ведется учет явки на работу и ухода с работы рабочих и служащих.
- Теплушка** — отапливаемый товарный вагон, приспособленный для перевозки людей.
- Товарищ министра** — в дореволюционной России заместитель министра.
- Трудодень** — единица учета труда колхозников, определяющая норму дневной работы, качество работы, долю в доходах.
- Тяговое хозяйство (тяга)** — совокупность технических устройств и машин (паровозы, электровозы и т. п.), обеспечивающих эксплуатацию подвижного состава.
- Угольная эстакада** — помост на сваях для разгрузки и погрузки угля.
- Узкоколейка** — железная дорога, имеющая узкую колею (750 и 1000 мм).
- Фураж** — концентрированные корма, сено или солома для лошадей, скота, птицы.
- Центнер** — мера веса, равная одной десятой тонны или 100 килограммам.
- Шпала** — опора для рельсов, укладываемая на балластный слой верхнего строения пути, пролетное строение моста.
- Эксплуатация** — использование подвижного состава для перевозки пассажиров и грузов, служба, осуществляющая данные перевозки.
- Экипировка локомотива** — комплекс операций, связанных с подготовкой локомотива к рейсу: снабжение топливом, водой, песком, смазочными и обтирочными материалами, очистка.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Архивные фонды

Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ):

ф. 7523 — Верховный Совет СССР;

Центральный государственный архив Удмуртской Республики (ЦГА УР):

ф. 164 — Представительство УАССР при Президиуме ВЦИК;

ф. 177 — Исполнительный комитет Ижевского городского Совета депутатов трудящихся;

ф. 212 — Камско-Воткинский железоделательный завод;

ф. 359 — Исполнительный комитет Якшур-Бодьинского районного Совета депутатов трудящихся;

ф. 428 — Исполнительный комитет Граховского районного Совета депутатов трудящихся;

ф. 431 — Исполнительный комитет Ижевского районного Совета депутатов трудящихся;

ф. 551 — Совет Министров СССР;

ф. 568 — Министерство здравоохранения УАССР;

ф. 582 — Министерство торговли УАССР;

ф. 620 — Верховный Совет УАССР и его Президиум;

ф. 711 — Государственная плановая комиссия УАССР;

ф. 724 — Удмуртская областная плановая комиссия;

ф. 784 — Министерство лесной промышленности УАССР;

ф. 1091 — Управление лесного хозяйства УАССР;

ф. 1272 — Исполнительный комитет Завьяловского районного Совета депутатов трудящихся;

ф. 1320 — Исполнительный комитет Чутырского сельского Совета депутатов трудящихся Игринского района УАССР;

ф. 1515 — Ижевское отделение Горьковской железной дороги Министерства путей сообщения СССР;

ф. 1617 — Коллекция фотодокументов;

ф. 1636 — Коллекция писем-воспоминаний граждан.

Центр документации новейшей истории Удмуртской Республики (ЦДНИ УР):

ф. 16 — Удмуртский республиканский комитет КП РСФСР;

ф. 92 — Удмуртский республиканский комитет ВЛКСМ;

ф. 120 — Коллекция фотодокументов;

ф. 228 — Уполномоченный Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) по УАССР;

ф. 300 — Уполномоченный Государственного Комитета Обороны СССР по УАССР;

ф. 350 — Партийный архив Удмуртского республиканского комитета КП РСФСР;

ф. 354 — Красногорский районный комитет КП РСФСР;

ф. 686 — Игринский районный комитет КП РСФСР;

ф. 690 — Кезский районный комитет КП РСФСР;

ф. 721 — Алнашский районный комитет КП РСФСР;

Личные архивы Н. П. Крапиной, Ф. Н. Шкляева

Печатные издания

Приложения к журналам Сарапульского уездного земского собрания 47-й очередной сессии.— Сарапул, 1914.

Периодические издания

Газета «Удмуртская правда» — орган Удмуртского обкома КПСС, Верховного Совета и Совета Министров УАССР.

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ, ОПУБЛИКОВАННЫХ В СБОРНИКЕ

- № 1. Записка инженера Е. А. Зостя по вопросу о проведении Московско-Сибирской железнодорожной магистрали по направлению Малмыж—Ижевский завод—Воткинский завод—Оса—Кунгур. Не ранее 19 февраля 1911 г.
- № 2. Из доклада Сарапульской уездной земской управы на 47-й очередной сессии Сарапульского уездного земского собрания о развитии железнодорожных линий уезда. 9 октября 1913 г.
- № 3. Прошение почетного гражданина г. Перми Н. В. Мешкова на имя начальника Главного артиллерийского управления о поддержке проекта строительства железной дороги Кизел—Воткинский. 25 августа 1916 г.
- № 4. Из протокола заседания Пермского областного военно-промышленного комитета о рассмотрении проектов строительства железнодорожных линий Камско-Приуральского края. 13 октября 1916 г.
- № 5. Ходатайство горного начальника Камско-Воткинского горного округа Г. И. Бострема в Управление казенными горными заводами о признании необходимости срочного строительства железной дороги от Воткинского завода до ст. Чепца. 30 ноября 1916 г.
- № 6. Письмо народнохозяйственного отдела Сарапульского уездного исполкома в Воткинский отдел городского хозяйства о направлении техника-строителя для обследования местности под строительство железнодорожной линии по направлению Воткинский—Верещагино и Оханск—Нытва. 6 августа 1918 г.
- № 7. Протокол совещания при Управлении Камско-Воткинского горного округа о выборе направления железной дороги от Воткинского завода. 14 августа 1918 г.
- № 8. Из плана развития железнодорожного транспорта УАО на 1932—1937 гг. о значении проектируемой железной дороги, соединяющей Московско-Казанскую и Пермскую железные дороги. Не позднее марта 1932 г.
- № 9. Письмо представителя УАО при Президиуме ВЦИК В. С. Будина и уполномоченного исполкома УАО по делам транспорта К. Н. Хмелева народному комиссару тяжелой промышленности СССР Г. К. Орджоникидзе о необходимости строительства железнодорожной ветки, связывающей Пермскую и Московско-Казанскую железные дороги. 9 апреля 1932 г.
- № 10. Постановление бюро Удмуртского обкома ВКП(б) об оказании содействия Наркомату путей сообщения СССР в строительстве железных дорог на территории УАО. 27 мая 1932 г.
- № 11. Постановление исполкома УАО о результатах предварительных изысканий железнодорожной линии Ижевск-Пермская. 14 июня 1932 г.
- № 12. Из письма представителя УАО при Президиуме ВЦИК В. П. Вотинцева и уполномоченного по реконструкции транспорта И. М. Будина Центральному планово-техничко-экономическому управлению НКПС и 3-му Управлению штаба РККА по вопросу строительства железной дороги Ижевск-Пермская по западному варианту. 11 июля 1932 г.
- № 13. Письмо Всесоюзного оружейно-пулеметного треста «Руж» в Госплан СССР и 3-е Управление штаба РККА с обоснованием необходимости строительства железнодорожной линии Ижевск-Пермская железная дорога по западному варианту и отмены изысканий по трассе западно-восточного варианта. 17 июля 1932 г.
- № 14. Протокол № 48 заседания при секторе железнодорожного транспорта Госплана СССР о признании целесообразным строительства железной дороги направлением на Балезино. 2 августа 1932 г.

- № 15. Письмо исполкома УАО в СНК СССР о затягивании Наркоматом путей сообщения СССР решения вопроса постройки дороги общего пользования Ижевск—Балезино. 27 сентября 1932 г.
- № 16. Постановление № 96 президиума исполкома УАО об окончании полевых работ по изысканию железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 28 октября 1932 г.
- № 17. Дополнения группы УКК к расчету грузооборота по линии Ижевск—Балезино. 1932 г.
- № 18. Письмо исполкома УАО в СНК СССР с обоснованием необходимости включения строительства железной дороги Ижевск—Балезино в план 1934 г. Не ранее 19 ноября 1933 г.
- № 19. Из объяснительной записки заведующего секцией транспорта Государственной плановой комиссии УАО П. Л. Ширяева к пятилетнему плану строительства железных дорог на 1933—1937 гг. Не ранее 1933 г.
- № 20. Докладная записка Горьковского крайисполкома и краевого комитета ВКП(б) Председателю СНК СССР В. М. Молотову о необходимости начала строительства железной дороги Ижевск—Балезино в 1935 г. 3 ноября 1934 г.
- № 21. Докладная записка завода № 10 в Госплан УАССР о планируемом грузообороте по проектируемой железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 14 августа 1935 г.
- № 22. Из объяснительной записки председателя Госплана УАССР Маяцкого о строительстве железнодорожной линии Ижевск—Балезино в 1939 г. 4 ноября 1938 г.
- № 23. Докладная записка заместителя наркома внутренних дел УАССР Власова и начальника 3-го отдела УГБ НКВД УАССР Силинского секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинову о материально-бытовых условиях жизни рабочих на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. 16 марта 1940 г.
- № 24. Из протокола № 60 заседания бюро Якшур-Бодьинского райкома ВКП(б) о реконструкции Узгинской железной дороги на участке Люкшудья—Чур. 19 июля 1941 г.
- № 25. Докладная записка заведующего организационно-инструкторским отделом Удмуртского обкома партии Н. С. Коновалова в ЦК ВКП(б) о состоянии работы железнодорожного транспорта в военное время в УАССР. 18 сентября 1941 г.
- № 26. Из доклада секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинова на объединенном пленуме обкома и Ижевского горкома партии о состоянии и перспективах развития железнодорожного транспорта на территории Удмуртской АССР. 1 декабря 1941 г.
- № 27. Постановление СНК УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о начале строительства железной дороги Ижевск—Балезино и мобилизации колхозников. 25 декабря 1941 г.
- № 28. Постановление бюро Алнашского райкома ВКП(б) о привлечении к трудовой и гужевой повинности населения для строительства железной дороги Ижевск—Балезино. 27 декабря 1941 г.
- № 29. Решение исполкома Чутырского сельсовета о введении трудовой гужевой повинности на строительство железной дороги Ижевск—Балезино. 30 декабря 1941 г.
- № 30. Из докладной записки секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинова в ГКО СССР о причинах задержки начала строительства рокадной железнодорожной линии Балезино—Астрахань на участке Ижевск—Балезино. 3 января 1942 г.
- № 31. Докладная записка секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанского народному комиссару путей сообщения СССР Л. М. Кагановичу с просьбой об оказании помощи строительству № 38. 31 января 1942 г.

- № 32. Из протокола № 112 заседания бюро Игринского райкома ВКП(б) о работе колонны № 1563 Наркомата обороны СССР на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. 17 февраля 1942 г.
- № 33. Приказ народного комиссара лесной промышленности УАССР С. О. Небогатикова о создании запаса дров на складах линии железной дороги Ижевск—Балезино для снабжения топливом заводов № 71 и 74. 17 февраля 1942 г.
- № 34. Докладная записка начальника 1-го строительного участка строительства № 38 НКПС Щербины секретарю Кезского райкома ВКП(б) И. Н. Агафонову о неудовлетворительной работе района на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. 25 февраля 1942 г.
- № 35. Из протокола № 113 заседания бюро Игринского райкома ВКП(б) о ходе строительства мостов на участке № 2 строительства № 38. 28 февраля 1942 г.
- № 36. Письмо секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Олышанского секретарю Балезинского райкома партии А. А. Стригину об обеспечении строительства № 38 рабочей и тягловой силой. 5 марта 1942 г.
- № 37. Выписка из протокола № 2 заседания Кезской районной чрезвычайной комиссии по борьбе с эпидемическими заболеваниями и антисанитарией о завышенности в рабочих колоннах № 1556 и 1566. 25 марта 1942 г.
- № 38. Докладная записка Удмуртского обкома ВКП(б) в Наркомат путей сообщения СССР о необходимых мерах по обеспечению стабильной работы железнодорожного транспорта завода № 71 в связи со строительством железной дороги Ижевск—Балезино. 4 апреля 1942 г.
- № 39. Докладная записка секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Олышанского заместителю народного комиссара путей сообщения СССР И. Д. Гоциридзе об оказании помощи в строительстве железнодорожной линии № 38. 28 апреля 1942 г.
- № 40. Постановление бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о ходе строительства № 38 НКПС. 23 мая 1942 г.
- № 41. Письмо начальника Управления железнодорожного строительства НКПС П. Кучеренко секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) Г. П. Олышанскому о необходимости окончания строительства линии № 38 к 15 августа 1942 г. и оказании помощи в снабжении строительства оборудованием и материалами. 30 мая 1942 г.
- № 42. Список лучших колхозов и колхозников Пычасского района, работающих на строительстве № 38. 6 июня 1942 г.
- № 43. Решение Ижевского райисполкома о ходе выполнения плана лесозаготовок по Азинскому лесопункту и строительства железной дороги Ижевск—Балезино. 22 июня 1942 г.
- № 44. Письмо народного комиссара путей сообщения СССР А. В. Хрулева секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинову о согласовании варианта примыкания железнодорожной линии Ижевск—Балезино к станции Ижевск Казанской железной дороги в обход территории заводов № 71 и № 74. 25 июня 1942 г.
- № 45. Характеристика на члена сельхозартели «Кельдыш» Красногорского района УАССР А. Е. Веретенникова, представленного к правительственной награде за активное участие в строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. 1 июля 1942 г.
- № 46. Социалистические обязательства рабочих, инженерно-технических работников мостовой колонны 3-го участка строительства № 38. 2 июля 1942 г.
- № 47. Решение № 20 Граховского райисполкома о представлении к награждению колхозников — участников строительства № 38. 10 июля 1942 г.
- № 48. Постановление № 1162 СНК УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о продлении срока строительства линии № 38 НКПС до 1 октября 1942 г. 20 июля 1942 г.

- № 49. Докладная записка секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанского о ходе строительства № 38. 4 августа 1942 г.
- № 50. Основные показатели выполнения работ по строительству № 38 на 1 августа 1942 г. Не позднее 4 августа 1942 г.
- № 51. Докладная записка начальника движения строительства № 38 НКПС В. М. Филиппова секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанскому о недостаточном внимании со стороны Управления строительства № 38 к службе рабочего движения. 18 августа 1942 г.
- № 52. Решение Карсвайского райисполкома о мобилизации колхозников на строительство железной дороги Ижевск—Балезино. 8 сентября 1942 г.
- № 53. Решение Ижевского горисполкома о выделении материалов строительству № 38 НКПС. 29 октября 1942 г.
- № 54. Докладная записка заведующего транспортным отделом Удмуртского обкома ВКП(б) Л. Ф. Игнатьева о неудовлетворительной работе колхозников Глазовского района на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. Не ранее 10 ноября 1942 г.
- № 55. Из протокола № 114 заседания бюро Кезского райкома ВКП(б) о работе 1-го участка строительства № 38. 16 ноября 1942 г.
- № 56. Докладная записка начальника работ строительства № 38 А. Н. Овчинникова начальнику Казанской железной дороги Н. Сорокину, военному прокурору Агрызского отделения Казанской железной дороги о систематической задержке паровозов и подвижного состава на станции Ижевск. 21 ноября 1942 г.
- № 57. Докладная записка инструктора транспортного отдела Удмуртского обкома ВКП(б) В. А. Колесникова о результатах проверки работы 9 районов Удмуртии на строительстве № 38. Не ранее 26 ноября 1942 г.
- № 58. Отчет Кулигинского районного отдела здравоохранения о заболеваемости сыпным и брюшным тифом в районе. Не ранее 20 декабря 1942 г.
- № 59. Докладная записка инструктора политчасти строительства № 31/38 Михайлова секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанскому об организации социалистического соревнования среди работников временной эксплуатации станции Чур. 16 декабря 1942 г.
- № 60. Письмо инструктора политчасти строительства № 31/38 Михайлова заведующему транспортным отделом Удмуртского обкома ВКП(б) Л. Ф. Игнатьеву о сборе коллективом работников отделения движения средств на строительство танковой колонны. Не ранее 11 января 1943 г.
- № 61. Письмо секретаря Ижевского райкома ВКП(б) К. М. Стрелкова в Удмуртский обком ВКП(б) о скупке руководителями объекта № 38 мелкого скота и птицы для организации подсобного хозяйства. Не ранее 18 января 1943 г.
- № 62. Рапорт строителей железной дороги Ижевск—Балезино уполномоченному ГКО СССР по Удмуртской АССР А. П. Чекинову об открытии сквозного пути по железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 29 января 1943 г.
- № 63. Из протокола № 160 заседания бюро Игринского райкома ВКП(б) о культурно-бытовом обслуживании рабочих участка № 2 строительства № 38 НКПС. 16 марта 1943 г.
- № 64. Телеграмма Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина строителям железной дороги Ижевск—Балезино с благодарностью за сбор денежных средств на постройку боевых самолетов. 10 апреля 1943 г.
- № 65. Постановление бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о строительстве вторых путей Ижевск—Люкшудья и Кекоранского хода железнодорожной линии № 38. 24 мая 1943 г.

- № 66. Докладная записка секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанского заведующему транспортным отделом ЦК ВКП(б) Голубеву о состоянии работ на строительстве железнодорожной линии № 38. 1 июня 1943 г.
- № 67. Докладная записка заместителя начальника работ по политчасти строительства № 38 Волкова в Удмуртский обком ВКП(б) о переходе стройки на военное положение. Не ранее 1 июня 1943 г.
- № 68. Письмо заместителя начальника Центрального управления железнодорожного строительства НКПС Машкова секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанскому по вопросам строительства и эксплуатации железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 8 июля 1943 г.
- № 69. Постановление № 955 СНК УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о строительстве нового постоянного вокзала и путепровода в г. Ижевске. 10 июля 1943 г.
- № 70. Из информации секретаря Удмуртского обкома партии по транспорту Г. П. Ольшанского заведующему транспортным отделом ЦК ВКП(б) Голубеву о ходе строительства линии № 38 НКПС. 22 июля 1943 г.
- № 71. Письмо секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанского начальнику Пермской железной дороги А. И. Воробьеву о форсировании работ по устройству подхода к разъезду Пибаньшур. 4 августа 1943 г.
- № 72. Решение Якшур-Бодьинского райисполкома об отводе участка земли под строительство № 38. 9 августа 1943 г.
- № 73. Письмо руководства Харьковского отделения «Союзтранспроекта» секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинову с просьбой выделить инженерно-техническому персоналу экспедиции Хартранспроекта необходимое количество обуви. 17 августа 1943 г.
- № 74. Информация секретаря Удмуртского обкома партии по кадрам В. Н. Чиркова в отдел кадров ЦК ВКП(б) о структуре и кадровом составе Управления работ строительства железнодорожной линии № 38. 21 августа 1943 г.
- № 75. Письмо заместителя секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту Г. П. Ольшанского начальнику работ строительства № 38 А. Н. Овчинникову о злоупотреблениях при распределении продуктов и промтоваров на строительстве № 38. 15 сентября 1943 г.
- № 76. Сводка Удмуртского обкома ВКП(б) о выполнении районами Удмуртской АССР заданий на строительстве № 38 по состоянию на 20 сентября 1943 г. Не ранее 20 сентября 1943 г.
- № 77. Докладная записка уполномоченных Удмуртского обкома ВКП(б), 3-го участка строительства № 38 в Аднашский райком партии о неудовлетворительной работе по выводу рабочей силы на строительство № 38 и другие объекты. 21 сентября 1943 г.
- № 78. Приказ начальника работ Управления строительства № 38 НКПС А. Н. Овчинникова об усилении внимания к обслуживанию пассажиров. 23 сентября 1943 г.
- № 79. Решение Якшур-Бодьинского райисполкома о мобилизации рабочей и гужевой силы на заготовку и поставку дров железнодорожному транспорту. 2 октября 1943 г.
- № 80. Письмо Удмуртского обкома ВКП(б), СНК и Президиума Верховного Совета УАССР народному комиссару путей сообщения СССР Л. М. Кагановичу о сдаче во временную эксплуатацию железнодорожной линии № 38. 6 октября 1943 г.
- № 81. Приказ начальника Удмуртского управления лесоохраны и лесонасаждений С. А. Коптелова о проведении противопожарных мероприятий на трассе строящейся железной дороги Ижевск—Балезино. 30 октября 1943 г.

- № 82. Справка заместителя заведующего транспортным отделом Удмуртского обкома ВКП(б) М. Н. Барашенкова о неудовлетворительной работе Кезского района на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. 2 декабря 1943 г.
- № 83. Акт диспетчера-анализатора управления № 83 завода № 71 Г. И. Попова и представителя Наркомата лесной промышленности УАССР Д. Д. Бродникова о результатах контрольной поездки поезда № 100 по участкам железной дороги строительства № 38. 23 декабря 1943 г.
- № 84. Постановление № 25 СНК УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о приеме во временную эксплуатацию построенной железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 10 января 1944 г.
- № 85. Докладная записка начальника дистанции пути строительства № 38 НКПС Шарбатова секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) Г. П. Олышанскому и начальнику работ строительства № 38 НКПС А. Н. Овчинникову о борьбе со снежными заносами. Январь 1944 г.
- № 86. Письмо начальника строительства № 31/38 НКПС В. Ф. Воробьева секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинову о неудовлетворительном ходе мобилизации колхозников на строительство № 38. Не ранее 1 марта 1944 г.
- № 87. Постановление № 612 СНК УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о завершении земляных работ на строительстве железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 13 мая 1944 г.
- № 88. Письмо секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинова заместителю народного комиссара путей сообщения СССР И. Д. Гоциридзе о проекте и сроках строительства вокзала на станции Ижевск. 19 июня 1944 г.
- № 89. Телеграмма Удмуртского обкома ВКП(б) начальнику строительства № 31/38 В. Ф. Воробьеву о дезертирстве со стройки колхозников Понинского района. Не ранее 15 июля 1944 г.
- № 90. Письмо транспортного отдела Удмуртского обкома ВКП(б) начальнику строительства № 31/38 В. Ф. Воробьеву о результатах проверки железнодорожных общежитий. 16 сентября 1944 г.
- № 91. Из информации Удмуртского обкома ВКП(б) заведующему транспортным отделом ЦК ВКП(б) Голубеву о проведении работ по строительству железной дороги Ижевск—Балезино и здания Ижевского вокзала. 9 ноября 1944 г.
- № 92. Постановление № 1456 СНК УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о заготовке и вывозке древесины железнодорожному строительству № 31/38. 22 декабря 1944 г.
- № 93. Акт правительственной комиссии по приемке в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 9 февраля 1945 г.
- № 94. Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении строителей железнодорожной линии Балезино—Ижевск. 20 апреля 1945 г.
- № 95. Из статьи в газете о строительстве железнодорожной линии Балезино—Ижевск. 25 апреля 1945 г.
- № 96. Постановление № 564 СНК УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о проведении строительных работ второй очереди на железной дороге Ижевск—Балезино и завершении строительства вторых путей Пермской железной дороги. 14 мая 1945 г.
- № 97. Постановление бюро Удмуртского обкома ВЛКСМ о направлении комсомольского актива на строительство железной дороги Ижевск—Балезино. 21 мая 1945 г.
- № 98. Заметка в газете о вручении орденов и медалей строителям железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 17 июня 1945 г.
- № 99. Спецсообщение Ижевского отделения транспортного отдела НКГБ Казанской железной дороги секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Че-

- кинову о состоянии трудовой дисциплины на строительстве № 31/38. 1 сентября 1945 г.
- № 100. Статья в газете начальника Управления строительства № 38 НКПС В. Ф. Воробьева «Новые железнодорожные магистрали» о строительстве железных дорог на территории УАССР в годы Великой Отечественной войны. 31 октября 1945 г.
- № 101. Акт проверки профсоюзными и финансовыми органами использования премиальных фондов на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино. 8 января 1946 г.
- № 102. Из отчета лечебного отдела Министерства здравоохранения Удмуртской АССР о динамике и причинах инфекционных заболеваний в республике в 1940—1945 гг. Не ранее марта 1946 г.
- № 103. Докладная записка секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинова в Управление кадров ЦК ВКП(б) о причинах неправильного использования премиальных фондов на строительстве № 31/38. 25 апреля 1946 г.
- № 104. Из протокола № 11 заседания бюро Игринского райкома ВКП(б) о подготовке железнодорожной станции Игра и депо к работе в зимних условиях. 26 июля 1946 г.
- № 105. Докладная записка Удмуртского обкома ВКП(б) заместителю министра путей сообщения СССР И. Д. Гоциридзе с просьбой о восстановлении 3-го строительного участка для ликвидации недоделок на железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 25 апреля 1947 г.
- № 106. Письмо заместителя секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) по транспорту М. Н. Барашенкова начальнику строительства № 31/38 В. Ф. Воробьеву о неудовлетворительном состоянии железнодорожного пути на 28-м и 29-м км линии Ижевск—Балезино. 8 августа 1947 г.
- № 107. Письмо заместителя министра путей сообщения СССР В. А. Гарныка секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) А. П. Чекинову с просьбой выделить рабочих для ускорения работ по устранению недоделок на железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 7 октября 1947 г.
- № 108. Постановление № 1674 Совета Министров УАССР и бюро Удмуртского обкома ВКП(б) об окончании строительства железной дороги Ижевск—Балезино. 3 декабря 1947 г.
- № 109. Заметка в газете машиниста паровоза Г. Павлова «Езда с препятствиями» о поездке по маршруту Ижевск—Игра—Ижевск. 22 декабря 1948 г.
- № 110. Из протокола № 24 заседания бюро Удмуртского обкома ВКП(б) о ходе строительства жилищно-бытовых и производственных помещений на железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 14 марта 1949 г.
- № 111. Докладная записка секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) П. Н. Лысова министру путей сообщения СССР Б. П. Бещеву о создании необходимых условий для нормальной работы железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 15 марта 1949 г.
- № 112. Докладная записка заместителя начальника Пермского отделения Пермской железной дороги Абакумова Молотовскому и Удмуртскому обкомам ВКП(б), дорожному прокурору Пермской железной дороги Саржевскому о задержке паровозов на станции Игра. 16 ноября 1949 г.
- № 113. Из справки транспортного отдела Удмуртского обкома ВКП(б) о железнодорожном хозяйстве Балезинского и Игринского районов Удмуртской АССР. Не ранее 7 января 1950 г.
- № 114. Письмо секретаря Удмуртского обкома ВКП(б) П. Н. Лысова секретарю ЦК ВКП(б) Г. М. Маленкову о неотложных работах по увеличению пропускной способности Ижевского отделения Казанской железной дороги. 3 февраля 1950 г.

- № 115. Справка Удмуртского обкома ВКП(б) о ходе строительства жилищно-бытовых и производственных помещений на железнодорожной линии Ижевск—Балезино. 4 мая 1950 г.
- № 116. Справка инструкторов транспортного отдела Удмуртского обкома ВКП(б) И. С. Морозова и В. С. Маскина секретарю Удмуртского обкома ВКП(б) К. А. Протозанову о состоянии строительства Ижевского вокзала. 29 мая 1952 г.
- № 117. Из справки заведующего транспортным отделом Удмуртского обкома КПСС В. Ф. Ермолаева о работе Ижевского отделения Казанской железной дороги за 10 месяцев 1952 г. 14 ноября 1952 г.

Приложение I

Из воспоминаний жителей Удмуртии — участников строительства дороги в годы Великой Отечественной войны

- № 1. Георгий Петрович Ольшанский. 16 апреля 1966 г.
- № 2. Геннадий Васильевич Ураков. 20 января 1980 г.
- № 3. Зоя Степановна Бизимова. Не ранее 29 апреля 1980 г.
- № 4. Ахат Гарипович Касимов. Не ранее 29 апреля 1980 г.
- № 5. Глафира Михайловна Корепанова. Не ранее 29 апреля 1980 г.
- № 6. Антонида Ивановна Пряженникова. Не ранее 29 апреля 1980 г.
- № 7. Ангелина Викторовна Ившина. Не ранее ноября 1980 г.
- № 8. Михаил Петрович Тютин. Не ранее ноября 1980 г.
- № 9. Мария Афанасьевна Князева. 10 января 1981 г.
- № 10. Любовь Павловна Мурзасва. 1990—1991 гг.
- № 11. Зоя Михайловна Полянская. Не позднее 25 сентября 2001 г.
- № 12. Николай Константинович Бывальцев. 4 октября 2001 г.
- № 13. Серафима Александровна Широбокова. 15 октября 2001 г.
- № 14. Евдокия Матвеевна Корепанова. 8 ноября 2001 г.
- № 15. Вера Ивановна Тукаева. 8 ноября 2001 г.
- № 16. Николай Федорович Шкляев. 2001 г.

Приложение II

Увековечение трудового подвига строителей

- № 1. Постановление Совета Министров УР о строительстве памятника в с. Кекоран участникам строительства железной дороги Ижевск—Балезино. 12 сентября 1994 г.

БИБЛИОГРАФИЯ

Общие работы

1. О строительстве железной дороги Ижевск—Балезино: Постановление Совнаркома УАССР и бюро обкома ВКП(б) от 25 дек. 1941 г. // Удмуртия в Великой Отечественной войне. 1941—1945: Сб. док.— Ижевск, 1995. С. 74—75.
2. Из совместного постановления Совнаркома УАССР и бюро обкома ВКП(б) о мобилизации колхозников на строительство железнодорожной линии Ижевск—Балезино, 1 сент. 1942 г. // Удмуртия в Великой Отечественной войне. 1941—1945: Сб. док.— Ижевск, 1995. С. 117.
3. Карцев А. Народ на трассе: (Хроника тылового фронта) / Карцев А.— Ижевск: Удмуртгосиздат, 1947. 168 с.
4. Карцев А. Народ на трассе: (Хроника тылового фронта) / Карцев А.— М.: Профиздат, 1946. 175 с.
5. Кралина Н. П. Дорога, ставшая судьбой / Кралина Н. П.; Удм. ин-т истории, яз. и лит.— Ижевск, 2003. 288 с.: ил.
6. Трасса мужества: Строители ж. д. Ижевск—Балезино, 1941—1943 гг. / Редкол.: Вишневская Г. С. и др.— Игра, 1995. 45 с.
7. Бабинцева И. Стройка № 38 / Бабинцева И. // Комсомолец Удмуртии. 1981. 7 мая.
8. Борисов В. На строительстве дороги Ижевск—Балезино / Борисов В. // Алнаш. колхозник. 1984. 12 мая.
9. Васильев А. В суровые годы / Васильев А. // Марийск. правда. 1975. 15 апр.
10. Владимирова Р. А. Строительство железной дороги Ижевск—Балезино / Р. А. Владимирова // Владимирова Р. А. Примерные планы-конспекты уроков по истории Удмуртии: Учеб.-метод. пособие.— Ижевск, 1997. Ч. 1. С. 64—68.— Библиогр. в конце ст.
11. Волков М. Ижевск—Балезино чугун сюреслы 25 ар: [Ж. д. Ижевск—Балезино — 25 лет] / Волков М. // Советской Удмуртии. 1968. 14 марта.
12. Грахова К. И память навсегда / Грахова К., Полякова Т. // Светлый путь (Игра). 1986. 8 июля.
13. Грахова К. Героической стройке железной дороги Ижевск—Балезино — 55 лет / Грахова К., Шуб М. // Светлый путь (Игра). 2000. 21, 24 марта.
14. Губайдуллин К. Строил железную дорогу: [О строителе ж. д. Ижевск—Балезино И. С. Шалавине] / Губайдуллин К. // Воткин. вести. 1993. 23 окт.
15. Дементьев И. Первопроходцы: [К 50-летию ж.-д. линии Ижевск—Балезино] / Дементьев И. // Светлый путь (Игра). 1993. 11 марта.
16. Дементьев И. 50-летие смычки: [О стр.-ве ж. д. Ижевск—Балезино, ст. Люк, Меньил] / Дементьев И. // Светлый путь (Игра). 1993. 26 янв.
17. Дементьев И. Смычка / Дементьев И. // Светлый путь (Игра). 1989. 14 февр.— (Истории нашей страницы).
18. Дорога: [Ст. о стр.-ве ж. д. Ижевск—Балезино в годы войны и электрификации Ижев. отд.-ния ж. д. в 80-е гг.] // Удм. правда. 1984. 20 окт.; Подвиг тыла.— Устинов, 1985. С. 61—70.— Содерж.: Народ на трассе: Вспоминают ветераны. Подвиг трудовой / Кралина Н. П. Вперед лети, электровоз! / Воронов А. И., Русов В. А., Шакиров Г. А., Кудряшов И. П. Бесценное достояние: [О музее стр.-ва ж. д. в ижев. шк. № 10].
19. Емельянов Л. Встреча спустя полвека: [О слете ветеранов-строителей дорог Ижевск—Балезино, Ува-Кильмезь] / Емельянов Л. // Изв. Удм. Респ. 1993. 30 нояб.
20. Емельянов Л. Цифры и факты: [К 50-летию ж. д. Ижевск—Балезино] / Емельянов Л. // Долг. 1993. 25 нояб.
21. Емельянов Л. Дорога, ставшая судьбой: [К 60-летию со дня окончания стр.-ва ж. д. Ижевск—Балезино] / Леонид Емельянов // Долг. 2003. 15 марта. С. 2.

22. Емельянов М. Народный подвиг: [Ж. д. Ижевск—Балезино — 30 лет: Материалы встречи участников стр-ва дороги в ред. газ. «Удм. правда»] / Емельянов М. // Удм. правда. 1974. 15 янв.
23. Емельянов М. Трасса мужества / Емельянов М. // Совет. Мордовия. 1975. 15 апр.
24. Забродин Ю. Живой памятник труду / Забродин Ю. // Воткинцы в Великой Отечественной.— Воткинск, 1995. С. 33—34.
25. Загребина Э. «Кыче вал соос кужмось»: [Слет в селе Кекоран строителей ж. д. Ижевск—Балезино] / Загребина Э. // Ошмес (Якшур-Бодья). 1994. 30 июня.
26. Загребина Э. Сюрес дурын: [О стр-ве дороги Ижевск—Балезино. О краевед. работе в шк. Якшур-Бодьин. р-на] / Загребина Э. // Инвожо. 1999. № 7—8. С. 49—50.
27. Иванов В. Дорога мужества и героизма: [К 60-летию ввода в строй ж. д. Ижевск—Балезино] / Иванов В. // Алнаш. колхозник. 2003. 12 марта.
28. Иванов В. Ижевск—Балезино — одна из дорог к победе / Иванов В. // Алнаш. колхозник. 1993. 25 дек.
29. Иванов В. С. Железнодорожный транспорт Удмуртии в годы Великой Отечественной войны: [В ст. есть сведения и о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Иванов В. С., Скобелкин Р. В. // Урал в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.: Тез. докл. науч.-практ. конф., Екатеринбург, 20—21 апр. 1995 г. Екатеринбург, 1995. С. 134—137.
30. Иванцов Г. Фронтовое задание / Иванцов Г. // Комсомолец Удмуртии. 1978. 25 апр.
31. Ижевск—Балезино // Удм. правда. 1975. 15 апр.
32. Ижевск—Балезино, железная дорога // Удмуртская Республика: Энцикл.— Ижевск, 2000. С. 352.
33. Иж—Балезино — 50: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] // Удмурт дунне. 1993. 25 нояб. Содерж.: Нюлэсьёс пыр / Михайлов И. П. Табере ужа калыклы / Смирнов В. Али но тодамы возиськом / Ложкина А., Блинова С., Демидова А., Перовщикова А., Куликова Е. Секытлэсь но секыт вал / Орлов П.
34. Из письма строителей железной дороги Ижевск—Балезино Государственному комитету обороны об окончании работ по сооружению железной дороги // Хрестоматия по истории Удмуртии.— Ижевск, 1973. С. 229—230.
35. Карта-схема железнодорожной линии Ижевск—Балезино // Удмуртская Республика: Энцикл.— Ижевск, 2000. С. 354.
36. Карцев А. Народ на трассе: [Отрывок из кн. о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино, рассказывающий о строителях из Можгин. р-на] / Карцев А. // Долг. 1993. 25 нояб.
37. Карцев А. Ньылдон кыкетй арын гужем: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Карцев А. // Молот. 1965. № 5. С. 44—48.
38. Кириллова З. Бӧрзӧйтӧсь сюрес: [Ветераны Ижевска отметили 60-летие окончания стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] / З. Кириллова // Удмурт дунне. 2003. 18 марта.
39. Клементьев А. Нюлам вуэн, курыт синкылиен, вирен но миськемын та чугун сюрес: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Клементьев А., Чиркова Е. // Удмурт дунне. 1999. 2 марта.
40. Кокорин А. Стройка Удмуртии: [О стр-ве Юкаменцами ж. д. Ижевск—Балезино] / Кокорин А. // Знамя Октября (Юкаменск). 1975. 26 апр.
41. Корепанов В. Вунонтэм пумиськон: [О стр-ве ж. д. Балезино—Ижевск] / Корепанов В. // Советской Удмуртия. 1974. 13 янв.
42. Коробейникова А. Ижевск—Балезино / Коробейникова А. // Советской Удмуртия. 1964. 26 июня.
43. Коротаев С. Эти события не вычеркнешь из истории, или Кто повинен в ошибке: [О ж. д. Ижевск—Балезино] / Коротаев С. // Путь Ленина (Шаркан). 1988. 15 нояб.
44. Кралина Н. Бегут стальные километры: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Кралина Н. // Комсомолец Удмуртии. 1968. 2 окт.

45. *Кралина Н.* Великий подвиг удмуртского народа: [К 50-летию ж. д. Ижевск—Балезино] / Кралина Н. // Долг. 1993. 25 нояб.
46. *Кралина Н.* Железная дорога: К 50-лет. юбилею подвига народа Удмуртии / Кралина Н. // Изв. Удм. Респ. 1993. 27 нояб.
47. *Кралина Н.* Ми лэсьтймы чугун сюрес: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Кралина Н. // Советской Удмуртия. 1984. 11 янв.
48. *Кралина Н.* Народная стройка / Кралина Н. // Судьба республики — судьба народа.— Ижевск, 1980. С. 164—171.
49. *Кралина Н.* Тоже фронт, но трудовой / Н. Кралина // Ветераны Удмуртии.— Ижевск, 2000. Вып. 4. С. 110—121.
50. *Кулигина З.* Один из строителей магистрали: [В стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино принимал участие А. А. Кривилев. Скончался в 1981 г.] / Кулигина З. // Удм. правда. 1984. 29 дек.
51. *Лекомцева Г.* Живет история в архивах: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Лекомцева Г. // Вперед (Балезино). 1985. 19 февр.
52. *Лекомцева З.* «О нас вспомнили спустя полвека»: [К 50-летию стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] / Лекомцева З. // Звезда (Кез). 1994. 26 февр.
53. *Лекомцев Г.* Кекоранский перевал: [История стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] / Лекомцев Г. // Единство. 1991. № 22 (29 мая — 4 июня).
54. *Леконцев И.* Синкылиен пылатэм сюресмы: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино. Действительно ли она была так необходима?] / Леконцев И. // Удмурт дунне. 1994. 12 апр.
55. *Ложкина Л.* Они строили железную дорогу / Ложкина Л. // Светлый путь (Игра). 1967. 2 нояб.
56. *Максимова Л.* Ижевск—Балезино — дорога жизни / Максимова Л. // Гор. стиль. 1997. 1 авг. С. 2.
57. *Медведев Ф.* Подвиг народа Удмуртии: [К 50-летию ж. д. Балезино—Ижевск] / Медведев Ф. // Крас. знамя (Глазов). 1994. 11 февр.
58. *Микрюкова М.* Железнодорожная линия № 38: [По материалам ЦДНИ УР] / М. Микрюкова // Удм. правда. 2003. 17 окт. С. 6; Долг. 2003. 25 окт.
59. *Михайлова И.* Километры мужества / Михайлова И. // Комсомолец Удмуртии. 1984. 14 янв.
60. *Мищенко А.* Народная стройка / Мищенко А. // Удм. правда. 1988. 10 февр.
61. *Можина С.* Под стук колес бегут года: [Об участниках стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] / Можина С. // Новая жизнь (Кизнер). 1994. 25 янв.
62. Нам дорогу эту позабыть нельзя // Комсомолец Удмуртии. 1984. 27 окт.
63. Народная стройка: [К 25-летию ввода в эксплуатацию ж. д. Ижевск—Балезино] // Удмуртский календарь, 1969.— Ижевск, 1968. С. 16—18.— Библиогр.: 10 назв.
64. Народная стройка; Школьный музей открыт; Документы рассказывают: [О строителях ж. д. Ижевск—Балезино] // Удм. правда. 1975. 7 марта.
65. *Никитин В.* «Синьёсмы кышказы, киосмы лэсьтйзы»: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Никитин В. // Удмурт дунне. 1993. 11 дек.
66. *Николаев Е.* Чидазы кезьытэз но сютэм улонэз: [Встреча участников стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино в пос. Селычка] / Николаев Е. // Удмурт дунне. 2001. 11 июля.
67. *Новиков А. В.* Под стук вагонных колес: [Стр-во дороги Ижевск—Балезино] / Новиков А. В. // Новиков А. В. Золотой ларец.— Ижевск, 1999. С. 321—327.
68. *Опарина Ж. А.* Беспримерный подвиг тружеников Удмуртии / Опарина Ж. А. // Новый путь (Дебесы). 1985. 17 янв.
69. *Первушина В.* Они строили железную дорогу: [О строителях ж. д. Ижевск—Балезино из села Тылонай] / Первушина В. // Новый путь (Дебесы). 1993. 4 февр.
70. *Першин С.* Пройдут паровозы — привет героям: [О строителях ж. д. Ижевск—Балезино из Селычки] / Першин С. // Рассвет (Якшур-Бодья). 2001. 3 июля.

71. Поздеева А. Не просто даются дороги: [О качканурцах, строителях дороги Ижевск—Балезино] / Поздеева А. // Крас. знамя (Глазов). 1999. 27 апр.
72. Поздеева Т. Второй путь: [Об участнице стр-ва ж. д. Балезино—Ижевск З. П. Невоструевой] / Поздеева Т. // Знамя Октября (Юкаменское). 1993. 16 окт.
73. Поздеева Т. Две судьбы: [О строителях ж. д. Ижевск—Балезино Г. С. Бекмансуровой и Ф. А. Таушевой (колхоз «Большевик» Юкамен. р-на)] / Поздеева Т. // Знамя Октября (Юкаменское). 1993. 11 нояб.
74. Пономарева Н. Операция «Снежный десант» / Пономарева Н. // Механик. 1968. 20 февр.
75. Пономарева Н. Путешествие в 1942-й: Путевой дневник / Пономарева Н. // Комсомолец Удмуртии. 1968. 5 марта.
76. Попала ветка в «десятку»: [Исполн. 60 лет ж. д. Ижевск—Балезино] / Ю. Климова // Поколение Я: Молодеж. газ. Удмуртии. 2003. 14 марта.
77. Русских-Лазарева В. Это был трудовой подвиг / Русских-Лазарева В. // Удм. правда. 1975. 14 янв.
78. Рыбакова Т. М. Участие детей в строительстве железной дороги Ижевск—Балезино (1942—1943 гг.) / Т. М. Рыбакова // Материальная и духовная культура народов Поволжья и Урала: история и современность: Материалы регион. науч. конф., посвящ. Д. К. Зеленину.— Глазов, 1999. С. 55—57.— Библиогр. в примеч.
79. Скворцов М. «Благодаря мальчишкам мы выжили»: [К 50-летию стр-ва ж. д. Балезино—Ижевск] / Скворцов М. // Сел. правда (Яр). 1993. 16 сент.
80. Смирнов В. Рассказывают документы: [По док. музея в ижев. шк. № 10] / Смирнов В. // Долг. 1993. 25 нояб.
81. Строительство железной дороги Ижевск—Балезино // Из истории Игринского района.— Игра, 1995. С. 80—83.
82. Сюресъёс тй, вунонтэм сюресъёс...: [Ж. д. Ижевск—Балезино 60 лет] // Удмурт дунне. 2003. 28 янв. Содерж.: [Из истории строительства дороги Ижевск—Балезино] / Леонид Емельянов. [Отрывки из книги «Дорога, ставшая судьбой»] / Н. П. Кралина.
83. Трудовой взнос строителей железной дороги: Выписка из протокола собр. колхозников Можгин. р-на на стр-ве НКПС от 30 июня 1942 г. [О перечислении в Фонд обороны заработ. денег] // Удмуртия в Великой Отечественной войне. 1941—1945 гг.: Сб. док.— Ижевск, 1974. С. 80.
84. Туркевич Е. Всем хватает тепла: [О жительнице д. Вотино Балезин. р-на З. В. Вершининой, участвовавшей в стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Туркевич Е. // Удм. правда. 1993. 27 авг.
85. Туста вирьхненъ пачк: [Сквозь густые леса: Героич. подвиг удм. колхозников, построивших ж. д. Ижевск—Балезино в воен. годы] // Мокшень правда. 1975. 12 апр. На мордов.-мокша яз.
86. Учанова Г. Это был секретный объект / Г. Учанова // Крас. знамя (Глазов). 2002. 11 дек.
87. Федорова З. 50 лет спустя...: [О строителях ж. д. Ижевск—Балезино] / Федорова З. // Звезда (Кез). 1994. 6 янв.
88. Целоусов В. Так нужно было для победы: [К 50-летию стр-ва ж. д. Балезино—Ижевск] / Целоусов В. // Сел. правда (Яр). 1993. 14 сент.
89. Чувашов В. Дорога мужества / Чувашов В. // Победа (Красногорское). 1985. 10 янв.
90. Шадрин В. Кекоран вырйыльёс: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Шадрин В. // Молот. 1985. № 7. С. 36—39: фот.
91. Шадрин В. Трасса мужества: [К 40-летию ж. д. Ижевск—Балезино] / Шадрин В. // Пропагандист и агитатор. 1984. № 3. С. 28—32.

92. Шибанов Ю. Дорога народной памяти / Шибанов Ю. // Ветераны Удмуртии. — Ижевск, 1998. Вып. 3. С. 58—63.
93. Шибанов Ю. К юбилею железной дороги Ижевск—Балезино / Шибанов Ю. // Долг. 1993. 29 окт.
94. Шибанов Ю. Стройка военного времени / Ю. Шибанов // Ветераны Удмуртии. — Ижевск, 2000. Вып. 4. С. 105—109.
95. Широбокова В. «...Мур лулзиз но мализ Кекоран...»: [О слете строителей ж. д. Ижевск—Балезино] / Широбокова В. // Удмурт дунне. 1994. 21 сент.

Воспоминания участников строительства дороги

96. Вахрушева М. Сскытлэж ём кышкатэ: [Трудностей не пугались] / Вахрушева М. // Советской Удмуртия. 1975. 28 марта.
97. Вочканов И. Е. Из воспоминаний И. Е. Вочканова, участника строительства железной дороги Ижевск—Балезино: [Авт. в те годы было 15 лет] / Вочканов И. Е. // Удмуртия в Великой Отечественной войне. 1941—1945: Сб. док.— Ижевск, 1995. С. 203—204; Сел. новь (Грахово). 1993. 20 нояб.
98. Горбушин В. В. И боль, и слезы... / Горбушин В. В. // Победа (Красногорское). 1994. 12 февр.
99. Гусев И. Иськемъёс, иськемъёс...: [Воспоминания о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Гусев И. // Советской Удмуртия. 1987. 18—21, 24 февр.
100. Гусев И. Кионъёсын ёшатскыса: [Воспоминания журналиста о детстве, о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Гусев И. // Удмурт дунне. 1997. 4, 9, 11, 16 сент.
101. Дианова Н. «Тодам ваиско...»: [Воспоминания участницы стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино Л. С. Волковой] / Дианова Н. // Удмурт дунне. 1995. 28 сент.
102. Емельянов К. Ортчемез уг вуны: [Прошлое не забывается] / Емельянов К. // Удмурт дунне. 1994. 12 янв.
103. Ившин А. Со вал чугун сюресэз лэсьтонын: [Воспоминания строителя ж. д. Ижевск—Балезино] / Ившин А. // Удмурт дунне. 1993. 9 окт.
104. Камашева Е. Дас гужем но дас тол: [Воспоминания участницы стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] / Камашева Е. // Удмурт дунне. 1993. 10 нояб.
105. Камашева Е. Эн вунэтэ чугун сюрес лэсьтисьёсты: [Авт. рассказывает о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино и обращается с просьбой установить для ее строителей льгот. проезд по ж. д.] / Камашева Е. // Удмурт дунне. 1998. 27 янв.
106. Капустина А. Нюлэсьёс, вырйытьёс пыртй: [Воспоминания участницы стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] / Капустина А. // Дась лу! 1975. 19 июля.
107. Корепанов В. Из воспоминаний строителей железной дороги: [К 50-летию ж. д. Ижевск—Балезино] / Корепанов В. // Светлый путь (Игра). 1994. 22 марта.
108. Кралина Н. Душа живая: [Воспоминания о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Кралина Н. // Изв. Удм. Респ. 1994. 7 янв.
109. Кралина Н. На трассе: [Воспоминания комсорга обкома ВЛКСМ о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Кралина Н. // Есть у партии сын молодой.— Ижевск, 1970. С. 104—107.
110. Кралина Н. П. Кекоран, Кекоран...: «Память» поездын 1993 арын толсуре кылдэм тодэ ваёнъёс: [Воспоминания о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Кралина Н. П. // Кенеш. 1998. № 9. С. 24—26.
111. Кужен сюрес: [Воспоминания о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино во время Великой Отечеств. войны] // Советской Удмуртия. 1985. 31 янв.— Содерж.: Одыг шокчмен / Овчинников П. А. Горд знамя басьтэм / Корепанов В. И. Красногорскысь гошто.
112. Лекомцев Г. Кекоранский перевал: [Воспоминания участника стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] / Лекомцев Г. // Удм. правда. 1988. 9 мая.

113. *Леконцев Г.* Фронт в тылу / Леконцев Г. // Вперед (Балезино). 1988. 8 мая.
114. *Макарова Ф.* Вот так и работали / Макарова Ф. // Долг. 1993. 25 нояб.
115. *Никитин В.* «Мы жили в шалашах...»: Читая письма участников нар. стройки / Никитин В. // Изв. Удм. Респ. 1993. 27 нояб.
116. *Нырысетй поезд вырзытозь*: [Воспоминания о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] // Дась лу! 1985. 11 июля.
117. *Пономарев А.* Нам было по 16 / Пономарев А. // Удм. правда. 1993. 24 нояб.
118. *Семенов М.* В бригаде дружных: [Рассказ строителя ж. д. Ижевск—Балезино] / Семенов М. // Долг. 1993. 25 нояб.
119. Строки из писем // Долг. 1993. 25 нояб.
120. *Тарасова О.* Куинь Дарьяос: [Воспоминания о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Тарасова О. // Удмурт дунне. 1993. 21 дек.
121. *Титов А.* Сюрес лэсьтисьёс — пинальёс дорын: [В гостях у школьников shk. № 10 г. Ижевска строители ж. д. Балезино—Ижевск. Их воспоминания] / Титов А. // Советской Удмуртия. 1975. 7 марта.
122. *Тополева Л.* Сюлэмме вырзытызы: [Воспоминания участницы стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] / Тополева Л. // Удмурт дунне. 1993. 28 апр.
123. *Шаринов М.* Ми лэсьтім Игра станциез: [Мы строили станцию Игра] / Шарипов М. // Советской Удмуртия. 1975. 17 июня.

Увековечение трудового подвига строителей

124. *Богданов В.* Памятник должен быть / Богданов В. // Удм. правда. 1989. 20 окт.
125. *Богданов В.* Памятник одно ик луыны кулэ: [О необходимости возведения памятника строителям ж. д. Ижевск—Балезино] / Богданов В. // Советской Удмуртия. 1989. 25 окт.
126. Быть памятнику в Кекоране: [Памятник строителям дороги Ижевск—Балезино заложен в селе Кекоран] // Удм. правда. 1994. 22 июня.
127. *Габидуллина Ф.* Идет поиск: [О создании музея истории стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино в ижев. сред. shk. № 10] / Габидуллина Ф., Юрчик Л. // Удм. правда. 1973. 31 дек.
128. *Гладыш Н.* Сама дорога памятником стала: [В селе Кекоран Якшур-Бодьин. р-на открыт мемориал в честь строителей ж. д. Ижевск—Балезино] / Гладыш Н. // АИФ в Удмуртии. 1997. 16 сент. С. 1.
129. *Дементьев И.* Будет сооружен памятник в Кекоране: [О митинге, который состоялся в селе Кекоран Якшур-Бодьин. р-на 25 июня у места, где будет сооружен памятник строителям ж. д. Ижевск—Балезино] / Дементьев И. // Светлый путь (Игра). 1994. 9 июля.
130. *Демьянов А.* «Вынес и эту дорогу железную...»: [О «поклон. поезде» спецмаршрута Ижевск—Зилай в память о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] / Демьянов А., Глухов Н. // Изв. Удм. Респ. 1993. 4 дек.
131. Дорога, ставшая судьбой: [Презентация кн. Н. П. Кралиной «Дорога, ставшая судьбой» о стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино] // Новости недели. 2003. 9 дек. С. 3.
132. *Емельянов Л.* Поезд памяти [строителей железной дороги Ижевск—Балезино] / Емельянов Л. // Удм. правда. 1993. 8 дек.
133. Железная ветка Ижевск—Пибаньшур: [Об открытии памятника строителям ж. д. Ижевск—Балезино в селе Кекоран] // Изв. Удм. Респ. 1997. 13 сент.
134. *Иванова В.* В память о героическом труде: [Об увековечении памяти строителей ж. д. Ижевск—Балезино] / Иванова В. // Удм. правда. 1989. 19 янв.
135. *Иванова В.* Ижевск—Балезино сюрес лэсьтисьёслы памятник кулэ: [О строителях дороги Ижевск—Балезино] / Иванова В. // Советской Удмуртия. 1989. 14 марта.

136. Карнаухов А. Будет памятник в селе Кекоран: [В честь строителей ж. д. Ижевск—Балезино] / Карнаухов А. // Изв. Удм. Респ. 1994. 25 июня.
137. Памятнику — быть!: [К 45-летию окончания стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] // Рассвет (Якшур-Бодья). 1989. 14 янв.
138. Погорский В. Памятник: [О работе по сооружению мемориала участникам стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино в селе Кекоран] / Погорский В. // Изв. Удм. Респ. 1997. 26 июля.
139. Поезд краеведов: [27 марта стартовал шк. поезд дружбы «Краеведы — я и ты» по маршруту Ижевск—Игра—Пибаньшур—Балезино—Ижевск] // Изв. Удм. Респ. 2001. 28 марта.
140. Попова Е. Наша дорога жизни: [О музее стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино в шк. № 10 Ленин. р-на Ижевска. Из истории стр-ва] / Елена Попова // Хоз. газ. 2002. 26 апр.
141. Савельев В. Эта незначимая дорога...: [Об открытии памятника в Кекоране строителям ж. д. Ижевск—Балезино] / Савельев В. // Трибуна. 1997. 18 сент.
142. Труфанов К. Никто не забыт, ничто не забыто: [О стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино и открытии памятника у села Кекоран] / Труфанов К. // Гор. стиль. 1997. 19 сент. С. 2. (Ижев. ветер).
143. Это было: Страницы истории: [Шк. р-на ведут поисковую работу по розыску участников стр-ва ж. д. Ижевск—Балезино] // Знамя труда (Киясово). 1989. 16 февр.

Строительство дороги в фотографиях, произведениях искусства

144. Гусев И. Кионэн уд чошаты: [Отрывок из повести о стр-ве дороги Ижевск—Балезино] / Гусев И. // Дась лу! 1988. 15, 20 апр.
145. Емельянов К. В. Капка съёрын / Емельянов К. В. Зукуртэ, жуштэ сюрес / Гусев И. И.— Ижевск: Удмуртия, 1995. 118 с.
146. Кекоранская песня: [Стихи неизвест. авт. о строителях ж. д. Ижевск—Балезино] // Долг. 1993. 25 нояб.
147. Колхозники Ярского района на строительстве железной дороги Ижевск—Балезино, 1942—1943 гг.: [Фот.; 9x12,5 см] // Удмуртия в Великой Отечественной войне. 1941—1945.— Ижевск, 1995. Вкл. л.
148. Косолапов Н. А. Кекоран дорын чугун сюрес лэсьтонын: Н. Косолаповлэн суредэз вылысь: [На стр-ве ж. д. у села Кекоран: Фоторепрод. с картины Н. Косолапова; 13x8 см] / Косолапов Н. А. // Молот. 1965. № 5. С. 45.
149. Матвеева Т. А. [О картине Н. Косолапова «Кекоранский обход» («На строительстве железной дороги»)] / Матвеева Т. А. Художник Н. А. Косолапов.— Ижевск, 1982. С. 43—46.
150. На одном из участков строительства железной дороги Ижевск—Балезино. Работают посланцы Юкаменского района, 1943 г.: [Фот.; 9x12,5 см] // Удмуртия в Великой Отечественной войне. 1941—1945.— Ижевск, 1995. Вкл. л.
151. Один из строителей железной дороги Ижевск—Балезино, 1942—1943 гг.: [Фот. ребенка 10—12 лет; 15,5x11,5 см] // Удмуртия в Великой Отечественной войне. 1941—1945.— Ижевск, 1995. Вкл. л.
152. Участок строительства ж. д. Ижевск—Балезино: [Фот.; 13,5x9,5 см] // Судьба республики — судьба народа.— Ижевск, 1980. С. 166.
153. Яковлев В. Их спутники — покорность и терпение: [О телефильме «Дорога жизни», посвящ. 50-летию ввода в строй ж. д. Ижевск—Балезино] / Яковлев В. // Удм. правда. 1994. 22 янв.
154. Яр районысь бригада Ижевск—Балезино чугун сюрес лэсьтонын: [Бригада из Яр. р-на на стр-ве ж. д. Ижевск—Балезино: Фот.; 17x12 см] // Молот. 1985. № 7. С. 39.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	5
От составителей	18

ГЛАВА 1

Предыстория строительства, 1911—1941 гг.	21
--	----

ГЛАВА 2

Народная стройка, 1941—1945 гг.	73
---	----

ГЛАВА 3

Работы второй очереди, 1945—1952 гг.	203
Примечания	240

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Из воспоминаний жителей Удмуртии — участников строительства дороги в годы Великой Отечественной войны	247
--	-----

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Увековечение трудового подвига строителей	269
Именной указатель	271
Список сокращений	278
Терминологический словарь	281
Перечень использованных источников	285
Перечень документов, опубликованных в сборнике	287
Библиография	295

Научно-популярное издание

«МЫ ЗА ЦЕНОЙ НЕ ПОСТОИМ...»

**Из истории строительства
железной дороги Ижевск—Балезино**

Документы и материалы

Редактор *О. П. Майкова*

Художник и художественный редактор *Ю. Н. Лобанов*

Технический редактор и оператор компьютерной верстки *И. Л. Егорова*

Цифровой обработчик иллюстративного материала *П. Л. Яковлев*

Подписано в печать 03.03.2005. Формат 70х100¹/₁₆. Бумага офс. № 1. Гарнитура Таймс.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 24,7+2,6 вкл. Уч.-изд. л. 25,0+2 вкл. Тираж 1000 экз.
Заказ № 5017.

Издательство «Улмуртия». Отпечатано с готовых диапозитивов в Ижевской республиканской
типографии. Адрес издательства и типографии: 426051, г. Ижевск, ул. Пастухова, 13.



