

С П Р А В К А
по строительству Северо-Печорской магистрали

1. Линия Котлас-Кожва

Постановлением Совета Труда и Оборона от 8/УП-36г. за № 308-73/с было решено приступить к производству изысканий и составлений технического проекта железнодорожных линий Усть Вымь-Чибью и Усть Уса-Воркута; строительство этих линий возлагалось на ГУЛАГ НКВД.

Островная железнодорожная линия Усть Вымь-Чибью назначалась для обеспечения вывоза продукции нефтяной промышленности Ухты к судоходной реке Вычегде и такая же линия Усть Уса-Воркута, - угля к судоходной реке Печоре.

В период 1936-1937 г. г. был составлен технический проект железнодорожной линии Усть Вымь-Чибью, утвержденный 28/1-1938 г. Народным Комиссаром Путей Сообщения, с исключением участка Усть Вымь-Княж Погост.

За этот же период НКПС'ом были произведены технико-экономические изыскания по выбору направления всей Северо-Печорской магистрали в результате которых выявилось преимущество Котласского и Кожвинского вариантов перед другими.

Постановлением экономического Совета при СНК Союза ССР от 28 октября 1937 г. за № 1952-434/с установлено основное направление магистрали: Котлас-Княж Погост - Ухта-Кожва-Воркута, по которому в последующие 1937-1939 годы производились технические изыскания и составлялись проекты.

Постановлением ЭКОСО от 7 июня 1938 г. за № 395-690 установлены следующие сроки составления технических проектов, начала работ, открытия временного движения и сдачи в эксплуатацию отдельных участков Северо-Печорской магистрали.

Наименование участков	х) Протяжение км	Сроки составления и пред-ставл. на утвержд. технич. проектов	Начало работ	Открытие временно го движе ния	Сдача в эксплоа- тацию
1	2	3	4	5	6
Котлас р. Вычегда: (Межог)	177	1/1-39г.	X1.-38г	1/ХП-39	1/У-41
Р. Вычегда (Межог) Княж-Погост	110	1/1-39г.	У1.-38г	1/У- 39	1/У-41
Княж-Погост - Чибью	200	1/1-39г.	1937	1/ХП- 38	1/Х1-41
Чибью-Усть Кожва-Кочмес	455	1/ХП-39г	УП-39г.	1/Х1- 41	1/Х1-42

1	2	3	4	5	6
Кочмес-Абезь	70	1. IY-39	УП-39	к навигаци 1942г.	1. X1-42г.
Абезь-Воркута	180	1. IY-39	УП-40	"-	1. X1-42г.

х) Расстояния даны ориентировочно; впоследствии они были уточнены техническим проектом.

В соответствии с постановлением Экономсовета при СНК СССР № 1125 от 5/X-1939 г. НКПС приказом № 2197/ц от 23/X-1939 г. утвердил технический проект выпусков 1938-1939 г.г. на строительство магистрали на участках Котлас-Княж-Погост и Княж Погост-Чибью.

Основные показатели проекта следующие - магистраль нормального типа, однопутная под паровую тягу; руководящий уклон для участка Котлас-Княж Погост 9 о/оо в обоих направлениях, для участка Княж Погост-Чибью в грузовом направлении 9 о/оо и в порожнем - 12 о/оо, пропускная способность на первую очередь - 12 пар поездов в сутки, система поездных сношений железная с последующим переходом на автоблокировку рельсы типа 1А, шпалы - 1600 штук на 1 км., балласт песчано-гравийный.

В процессе составления технических проектов участков Котлас-Княж Погост и Княж Погост-Чибью в период с 1938 и до 1940 года, до утверждения Правительством технических условий для строящейся магистрали, приняты установки менялись, что вызвало неоднократные изменения проектов. Лишь на основании решений СНК СССР и ЦК ВКП/б/ от 10 июля 1940 г. за № 1129-441/с и от 24 сентября 1940 г. за № 1775 установивших размеры добычи угля Печорского бассейна, задание на расчетные размеры движения было установлено.

На основании этих постановлений было разработано проектное задание Северо-Печорской магистрали, утвержденное Народными Комиссарами Путей Сообщения и Внутренних Дел 14 апреля 1941 года.

До 1940 года строительство велось, относительно, незначительными темпами в соответствии с малыми объемами выделявшихся капиталовложений.

Переломным моментом в строительстве Северо-Печорской магистрали явилось постановление ЦК ВКП/б/ и СНК СССР от 10 мая 1940 г. за № 721-239/сс о форсировании строительства Северо-Печорской магистрали для вывоза воркутинских углей и ухтинских нефтепродуктов. Этим постановлением были установлены сжатые сроки окончания укладки и открытия рабочего движения на всем протяжении от Котласа до Кожвы в декабре 1940 года.

К строительству островного участка Княж-Погост-Чибью было приступлено в декабре 1936 года, когда начались подготовительные работы и рубка просеки, а основные земляные работы были начаты в апреле 1937 года. До конца 1938 г. строительные работы велись только на участке Княж Погост-

Чибью и частично на участке Княж Погост-Межог (р. Вычегда).

Ввиду большой трудности строительства островной линии, оторванной от сети железных дорог Союза и вынуждавшей проиводить заброску людей, продовольствия, материалов, оборудования и инструментов в период навигации по Печоре, Вычегде и Вьми, а в остальное время автотранспортом от Котласа до Княж-Погоста - по тракту и даже со ст. Мураши - кружным путем через Сыктывкар на расстояние свыше 500 км., - в декабре 1938 года Экономсоветом при СНК СССР было принято решение о финансировании строительства участка Котлас-Княж Погост для соединения с сетью железных дорог Союза и с 1939 года на этом участке были развернуты работы.

Открытие движения поездов по ветке от Айкино (пристань на р. Вычегда) до ст. Межам на магистрали и далее через Княж-Погост до Чибью состоялось 7 ноября 1939 года.

Сквозное рабочее движение от Котласа до Кожвы на протяжении 728 километров было открыто 25 декабря 1940 года. Правительственное задание было выполнено в срок.

В соответствии с Постановлением СНК СССР от 10 мая 1940 г. за № 721-239сс строительство велось одновременно с составлением проекта, без утвержденной сметы.

Ориентировочная полная стоимость строительства участка Котлас-Кожва по сметно-финансовым соображениям составляет 900-1000 миллионов рублей со следующими полными объемами главнейших видов работ:

<u>Земляные работы</u> главного пути	-	17224	тыс. м3
- " - по отдельным пунктам		2176	" "
Дополнительные земляные работы	-	2265	" "
		<hr/>	
Всего земляных работ		21665	тыс. м3

Искусственные сооружения

Большие металлические и бетонные мосты	-	8	шт.
Деревянные мосты	-	469	"
Деревянные трубы и лотки	-	24	"
Железо-бетонные и бетонные трубы	-	41	"
		<hr/>	
		542	шт.

со следующим объемом работ:

Кладки каменной, бетонной и железобетонной	-	59000	м3
Лесоматериалов в деле	-	55600	м3
Металлич. пролетн. строений	-	7020	тн

Верхнее строение

Укладки главного пути	-	728	км.
- " - станционных путей	-	137	"

Балластировки на полный слой - 303 т.мЗ

Гражданские сооружения

		камен.	деревян.
Технические здания (депо, мастерские и проч.)	мЗ	238000	37000
Админ. хозяйств. здания (вокзалы, конторы и пр.)	"	65000	108000
Жилые здания	"	-	666000
Общественно-коммунальн. здания	"	85000	110000
Итого:	мЗ	388000	921000

Из этих об'емов проект относит к первой очереди:

		камен.	деревян.
Технические здания	мЗ	26000	18000
Админ. хозяйств. здания	"	11000	48000
Жилые здания	"	-	287000
Общественно-коммун. здания	"	1000	76000
Итого:	мЗ	48000	429000

Водоснабжение

Постоянные пункты - пунктов - 13

Обустройства паровозного и вагонного хозяйства

- Паровозные депо основные - шт. 3
- " - " - оборотные - шт. 3
- Вагонцо-ремонтный пункт - " 1
- Авто-контрольные пункты - " 2

На время сдачи линии в эксплуатацию, т.е. на 1/УП-1942 г. фактическая стоимость всех устройств железнодорожного хозяйства по балансовым данным определена суммой 453277,4 тыс.руб., т.е., исходя из ориентировочной полной стоимости линии в полном об'еме технического проекта в 900.000 тыс.руб., освоено - 50,4%.

Главнейшие виды работ на время сдачи линии в эксплуатацию выполнены в следующих объемах:

<u>Земляные работы</u> главного пути	-	14804 тмЗ
по отдельным пунктам	752 "	
дополнит. земляные работы	1234 "	
		<hr/>
		16790 тмЗ

Искусственные сооружения

Большие постоянные и комбинированные мосты	-	5 шт.
Деревянные мосты постоянного типа	-	445 "
Деревянные мосты временного типа	-	43 "
Деревянные трубы и лотки постоянного типа	-	2 "
Деревянные трубы и лотки временного типа	-	16 "
Железобетонные и бетонные трубы	-	17 "
		<hr/>
		528 шт.

Правительственная Комиссия в своем акте отметила, что постройка мостов проходила в трудных условиях вследствие почти полного отсутствия металла, получения лишь части пролетных строений, далеко не покрывающей потребности в исключительно тяжелых условиях ледохода.

Вследствие недостаточного количества полученных металлических ферм были построены комбинированные мосты, где часть пролетов перекрыта пакетами, уложенными на временных деревянных башенных опорах. Комиссия отметила, что разрешение вопроса постройкой комбинированных мостов в трудных условиях ледохода северных рек представляет из себя исключительно смелое решение и является заслугой коллектива строителей НКВД. Постройка комбинированных мостов при отсутствии металлических пролетных строений дала возможность своевременно открыть движение по магистрали. Вместе с этим комбинированные мосты не могут считаться сооружениями, обеспечивающими бесперебойную эксплуатацию в течение длительного срока и должны быть достроены по основному проекту.

Верхнее строение

Уложено главного пути рельсами типа 1-а	-	595 км.
типа П-а	-	133 "
		<hr/>
		728 км.
Уложено станционных путей рельсами типа 1-а	-	79 км.
типа П-а	-	41 "
типа Ш-а	-	3 "
		<hr/>
		123 км.

Шпалы на главном пути, на большинстве километров, уложены по 1600 шт. на км и станционные - по 1400 шт.

Из 728 км главного пути на первый слой баласта поставлено по 69 км. Но, учитывая, что на подавляющем большинстве километров отсыпана подушка из дренирующих грунтов, скорость из-за отсутствия баласта не должна ограничиваться.

Гражданские сооружения

На 1.УП-1942г. - день сдачи дороги, по проектным титульным заданиям строительством выполнены следующие проценты работ:

Технические и административные здания	- 35%	от об"ема 1 очереди
и л и е дома	- 37%	" "
Общественно-коммунальные здания	- 11%	" "

При учете резервации об"емов на работы второго года, проценты готовности повышаются и соответственно будут 41,42 и 12%.

В компенсацию и для обеспечения потребности Дороги в зданиях, взамен неготовых постоянного типа, строительство передало Дороге помещения временного типа в об"еме и местах расположения по указанию Правительственной Комиссии.

Водоснабжение

Технический проект предусматривал постройку 13 постоянных пунктов водоснабжения.

К моменту сдачи линии в эксплуатацию было построено одно водоснабжение - на ст.Тоснь. Кроме того построено 18 временных пунктов водоснабжения.

Все пункты обеспечивают пропускную способность линии в 12 пар поездов, за исключением ст.ст.Урдома, Седзь-Вож и Чижина.

Об"ем недоделок актом Правительственной Комиссии был установлен в сумме 4518 тыс.руб., из которых на 1.1.1943г. было выполнено 3437 т.р. и в план работ 1943г. включено 3562 т.р., что полностью обеспечивает пропускную способность линии в 12 пар поездов.

Обустройства паровозного и вагонного хозяйства

Вместо 6 постоянных депо построено 6 депо временного типа, из них 2 на проектном месте.

В депо построено 9 промывочных и под"емочных стоил, что обеспечивает по паровозным устройствам пропускную способность в 8 пар поездов.

Для доведения пропускной способности до заданных 12 пар надлежит построить 4 стоила - 2 - в депо Черемуха и 2 - в депо Ижма. Работы по депо Черемуха почти полностью закончены, а в Ижме будут закончены в текущем году. Кроме того в план 1943 года включены работы по постройке первой очереди депо Микунь, что ликвидирует узкое место - депо Княз Погост.

Все недоделки, отмеченные актом Правительственной Комиссии, по подсобным цехам и монтажу оборудования должны быть закончены в текущем году.

Постановлением ГОКО от 4/У1-1942г. за № 1855сс вынесено решение о передаче линии Котлас-Кожва в эксплуатацию и распоряжением СНК СССР от 29.У1.1942г. за № 12111рс создана Правительственная Комиссия.

Приказом Народных Комиссаров Внутренних Дел и Путей Сообщения от 2.У1.1942г. за № 374/575 были установлены основные положения приемки.

Комиссия начала свою работу 15.У1.1942г. и закончила ее 9.УШ.1942г.

Актом приемки в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Котлас-Кожва Северо-Печорской магистрали утвержденным СНК СССР 17.Х1.1942г. постановлением № 1840-860с, Правительственная Комиссия признала "... возможным принять в постоянную эксплуатацию РПС линию Котлас-Кожва с 1 сентября 1942 года."

На момент сдачи пропускная способность линии Котлас-Кожва по отдельным хозяйствам и наличию технических средств характеризовалась следующими данными :

Тяговые участки	Протяжение в км	Пропускная способность				Результатив.	
		По перегонам	По станциям	По депо-ским устройствам	По водоснаб-жению		
				Про-мывка	Под-емка		
Котлас-Мадмас	175	11,9	10,0	7,0	8,0	10,0	7
Мадмас-Ижма	302	11,2	10,0	7,0	4,0	11,0	4
Ижма-Кожва	236	10,8	10,0	10,0	6,0	8,5	6

При условии распределения под "емочного ремонта в депо других участков результирующая пропускная способность будет равна 8 парам поездов, а при выполнении недоделок на сумму 26669 т.р. определяется в 12 пар.

Объем недоделок, выполнение которых полностью обеспечивает установленную на первую очередь пропускную способность в 12 пар поездов определен Правительственной Комиссией в 26669 тыс.рублей, что по отношению к освоенным капиталовложениям в 453277,4 тыс.рублей составляет всего 5,9%.

По всем разделам железнодорожного хозяйства, выполнявшегося Строительством, Правительственная Комиссия дала подробные заключения с отметками : по качеству выполненны земляных работ по законченным насыпям и выемкам - хорошее ; искусственные сооружения - опоры постоянных мостов, металлические и железобетонные пролетные строения, деревянные мосты и трубы признаны выполненными также на хорошо; отмечено хорошее содержание станционных путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и наличие во всех раздельных пунктах технических распорядительных актов, инструкций и графиков по технологическим процессам; качество выполнен-

ных работ по законченном строительстве гражданским сооружениям, в основном, - хорошее.

По видам работ стоимость недоделок на 1. VII. 1942г. распределяется следующим образом:

Земляное полотно и укрепительные работы	- 7540,6 т.р.	- 28,2%
Искусственные сооружения	- 3185,6 "	- 12,0%
Верхнее строение	- 4858,4 "	- 18,2%
Связь и СЦБ	- 475,0 "	- 1,7%
Гражданские сооружения производственные	- 2738,1 "	- 10,3%
Гражданские сооружения прочие	- 3353,6 "	- 12,6%
Водоснабжение	- 4518,0 "	- 17,0%
- 26669,3 "		- 100,0%

В натуральном выражении об"емы основных видов работ по недоделкам следующие:

По земляному полотну

Земляные работы всех видов	- 629,5 тм3
Укрепления всех видов	- 216,5 тм2

По искусственным сооружениям

Каменная кладка искусств. сооружений	- 4,3 тм3
Установка металлич. пролетных строений	- 504 тн
Окраска метал. пролет. строений и балок пакетов	- 2348,6 тн.
Постройка деревянных мостов и лотков	- 500,7 п.м.
Переустройство и ремонт мостового полотна и настилов	- 139,8 т.р.
Планировочные и укрепительные работы	- 114,5 "
Устранение мелких недоделок по ведомости рабочей комиссии	- 88,8 т.р.

По верхнему строению

Перекладка главного пути с обходов на ось	- 8,1 км
Укладка станционных путей	- 9,7 "
Укладка стрелочных переводов	- 28 комплект.
Балластировка	- 114,3 тм3
Засыпка дренаж. грунтом шпальных ящиков	- 7,0 "
Добавление и смена шпал	- 41,7 т.шт.
Замена шпал на брусья	- 49 компл.
Изготовление снеговых щитов	- 10,4 т.шт.

По связи и СЦБ

Записано 43 наименования мелких недоделок на общую сумму	- 475,0 т.р.
--	--------------

По гражданскому строительству

Постройка пассаж. зданий, стрелочных будок и прочих служебно-технич. зданий	- 7,9 тм3
---	-----------

Достройка жилых домов	- 22,1 тм ³
Достройка бань	- 1,0 "
Достройка и переоборудование барачков для Сев.Печ.ж.д.	- 26,5 "
Ремонт и приспособление вр.зданий для нужд Сев.Печ.ж.д.	- 686,3 т.р.
Тоже постоянных зданий	- 151,0 "
Достройка служб	- 100,0 "
Благоустройства, колодцы и проч. работы	- 154,9 "
Пристройки к электростанциям	- 0,8 тм ³
Строительные работы по комплексу паровозного хозяйства	- 10,9 тм ³
Тоже по комплексу вагонного хозяйства	- 5,0 "
Прочие строительные работы по паровозному и вагонному хозяйству	- 557,0 т.р.
Установка оборудования и монтажные работы по паровозному и вагонному хозяйству	- 506,0 т.р.

Все перечисленные недоделки на общую сумму 26,7 мил.руб. определены по состоянию на 1.И.1942 года. За второе полугодие 1942 года этих недоделок выполнено на сумму 13,0 мил.руб., причем следует отметить, что общая стоимость выполненных работ за второе полугодие составляет 22,4 мил.руб. Выполнение большого объема работ не целевого назначения об"является как производственными условиями, а также и тем, что целый ряд плановых работ не мог выполняться вследствие непредоставления дорожной порожняка и паровозов для вывозки дренающего грунта, задержками в передвижении вертлук с грузами строительства и непредоставлением об"ектов для их окончания.

Условия строительства после передачи линии в эксплуатацию Северо-Печорской Дороге резко ухудшились и многократные обращения Управления Строительства к Дороге, а также руководства НКВД в НКПС о выполнении Дорогой ее обязательств по отношению к перевозкам Строительства - положительных результатов до сего времени не дали.

Для иллюстрации создавшегося положения приводится выписка из телеграммы № 923 Народного Комиссара Путей Сообщения тов.Хрулева Начальнику Северо-Печорской Дороги тов.Петрову "Последние два месяца Дорога почти прекратила перевозки строительных грузов в адрес строительства Севдвинстроя и Севжелдорстроя, в результате чего работы по смирчению профиля пути, ликвидации недоделок и развитию пропускной способности на участках Моноша - Котлас - Кожва почти приостановлены, а указанные выше строительные организации из-за простоев механизмов и рабочей силы терпят большие убытки."

Большие трудности в выполнении недоделок, установленных Правительственной Комиссией, обусловленные невыполнением Дорогой ее обязательств по перевозке грузов Строительства, в настоящее время усугубляются недостатком рабочей силы у Севжелдорстроя.

Для выполнения плана 1943 года необходимо пополнить списочный состав на 7.000 человек.

Необходимость вести лесозаготовки, добычу местных стройматериалов, обеспечение нужд лагеря, предоставление людей Дороге и прочее оттякают значительное количество рабочей силы.

На выполнение плановых строительных работ Севжелдорлаг не имеет возможности выставлять достаточное количество рабочей силы.

Кроме того, на линии имеется ряд больших мостов (Виледь, Вычегда, Вымь, Н. Айва, Печора), часть пролетов которых перекрыта фермами ГАУ и металлическими нагетями на дополнительных временных деревянных опорах. Эти мосты требуют подготовки к паводку и пропуску ледохода в их зауженные, вследствие наличия временных не предусмотренных техническим проектом башенных опор, отверстия. Это также требует отвлечения рабочей силы.

Как до войны, так и в особенности и в настоящее время, промышленность не обеспечила строительство необходимым количеством металлических пролетных строений.

Постановлением СНК СССР № 1840-860сс от 17/Х1-42г. на Наркомстрой и НКВД возложено изготовление пролетных строений из металла Дворца Советов. Это также требует значительного количества рабочей силы, а так как изготовление и установка на мостах Северо-Печорской магистрали металлических ферм до паводка текущего года совершенно обязательна, то работы по изготовлению ферм должны быть обеспечены рабочей силой в первую очередь за счет ферм других работ (Наркомстрой постановлением об изготовлении ферм к ледоходу 1943г. не выполнил).

Целевая задача Севжелдорстроя в первом полугодии 1943 года заключается в обеспечении бесперебойности движения в период таяния снега и прохода весенних вод.

В последующий период работа Севжелдорстроя пойдет в направлении ликвидации недоделок, установленных актом Правительственной Комиссии для обеспечения пропуска 12 пар поездов.

Вместе с этим НКПС и Северо-Печорская Дорога предъявляют требования к выполнению работ в объеме далеко выходящем за пределы, определенные Правительственной Комиссией для пропуска 12 пар поездов.

Так, письмом от 20.И.1943г. на имя Секретаря ЦК ВКП(б) тов. Андреева А.А. за подписью Секретаря Архангельского Обкома ВКП(б) тов. Огородникова, Дорога настаивает на выполнении в текущем году лишь по участку Котлас - Козьва работ на сумму 92 мил. руб. в то время, как остаток невыполненных работ из перечня акта Правительственной Комиссии составляет всего лишь 13,6 мил. руб.

Сопоставление объемов работ, определенных Правительственной Комиссией, подлежащих выполнению с 1.У.1942г. для обеспечения пропуска 12 пар поездов, остаточных объемов этих недоделок на 1.1.1943г. с требованиями Дороги на 1943 год по письму тов. Огородникова представлены следующей таблицей

Виды работ	Стоимость работ в Г.р.		
	По акту Правит. Комиссии	Остаток этих работ на 1.1.43г.	Требования Дороги по письму т. Огородникова
Земляное полотно	7540,6	3368,4	26880,0
Искусственные сооружения	3185,6	2159,0	-
Верхнее строение	4295,3	2601,0	12340,0
Связь и СЦБ	475,0	102,0	1192,0
Гражданские сооружения	4044,4	716,4	28203,0
Водоснабжение	4518,0	3297,2	7650,0
Энергоснабжение	265,3	133,1	280,0
Паровозное хозяйство	1475,4	875,8	5680,0
Вагонное хозяйство	869,7	401,2	1200,0
прочие	-	-	8575,0
	26669,3	13654,1	92000,0

При совместном рассмотрении в ЦОИ НКПС с участием соответствующих служб, указанных требований Дороги установлена чрезмерная завышенность этих требований для обеспечения заданной парности.

Выполнение работ в 1943г. в сумме 34,0 мил.руб. обеспечивает заданную пропускную способность в 12 пар поездов.

П. ЛИНИЯ КОНОША - КОТЛАС.

Учитывая необходимость обеспечения выхода Воркутинских углей к Ленинградскому промышленному району, а также к северным портам - Мурманску и Архангельску, НКПС в 1938-1939 г.г. произвел изыскания и составил проектное задание линии Коноша-Котлас, не получившее, однако, утверждения.

Постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР и ЦК ВКП(б) от 12.IX.1940г. за № 1580-667сс было решено продлить жел.дор. магистраль Котлас - Воркута до ст.Коноша с использованием существующей лесовозной жел.дор.ветки Коноша-Синега и возложением изысканий, проектирования и строительства на Наркомвнудел.

Технические условия на проектирование линии приняты те же, что и для всей Северо-Печорской магистрали.

Сроком открытия временного движения был установлен декабрь м-ц 1941 года.

Постановлением Экономического Совета при СНК СССР от 12.X.1940г. за № 1725-544сс о материально-техническом обеспечении строительства ж.д. линии Коноша-Котлас на НКВД и НКПС совместно было возложено представление на утверждение СНК СССР предложений по вопросу выбора месторасположения и схемы Котласского жел.дор. узла и моста через реку Малую Северную Двину.

Постановлением Экономического Совета при СНК СССР по протоколу № 59 от 17.XI.1940г. были приняты предложения НКВД и НКПС о размещении Котласского жел.дор.узла и мостового перехода через р. М.Сев.Двину по Болтинскому варианту и утверждена представленная схема ж.д. моста через М.Сев.Двину с металлическими продольными строениями расчетными отверстиями 109,2 + 153,4 + 6 x 109,2 м.на однопутных опорах.

Строительство линии было начато в IV квартале 1940 года на выделенные Постановлением СНК СССР из резервного фонда средства.

Первоначально намеченный на 1941г. размер капиталовложений на строительство линии в размере 120 мил.руб. не обеспечивал открытия временного движения к концу 1941 года и 12.IV.1941г. за № СС-4063 состоялось распоряжение СНК СССР Госплану совместно с НКПС и НКВД разработать и представить в СНК СССР предложения о дополнительных ассигнованиях и обеспечении строительства линии Коноша-Котлас металлоконструкциями для мостов с расчетом открытия временного движения в декабре 1941 года.

Потребный для выполнения работ, обеспечивающих открытие временного движения в декабре 1941г. размер капиталовложений был определен на 1941г. в 150 мил.руб. при условии отсыпки земляного полотна по пониженному профилю, с применением 17 о/оо уклонов и облегченных поперечных профилей.

Однако, дополнительных ассигнований на строительство линии выделено не было и строительство вело работы до 1-го квартала 1941г. в пределах недостаточных капиталовложений в 120 мил. руб. вследствие чего средняя часть линии протяжением свыше 100 км оставалась неосвоенной.

Постановлением СНК СССР от 11.XI.1941г. за № 27/11-4696 было решено закончить укладку пути и открыть временное движение по линии к 1.II.1942г. с обеспечением к 1.IV.1942г. пропускной способности в 12 пар поездов. При этом было разрешено вести строительство по облегченным техническим условиям с допущением 17 о/оо уклонов, с устройством обходов и деревянных труб, с постройкой комбинированного моста с деревянными фермами через р. Малу Северную Двину и организацией временного движения через Двину по свайно-ледяной переправе.

Для установки на этом мосту НКПС'у надлежало выделить две металлических фермы отв. 109,2 и 158,4 м., что выполнено не было.

В соответствии с этим постановлением, работы по строительству линии с применением облегченных Технических условий были форсированы и укладка пути была закончена на всем протяжении линии от В.Синеги до Котласа к 5 марта 1942г., а 7 марта - пропущены первые сквозные поезда.

Смета, пересчитанная на условия военного времени для 24 пар поездов, определяет стоимость линии в 365,07 мил.руб.

Эта стоимость относится ко всей линии Коноша-Котлас, а для участка Вельск-Котлас (без моста через р. М.С.Двину), находившегося в строительстве Северного строя НКВД, условно, пропорционально километражу, может быть принята 260 мил.руб. со следующими об'емами главнейших видов работ :

Земляные работы по главному пути		- 7488,8	тм ³
пониженный* профиль при $c_p = 170/00$		- 4774,3	"
по раздельным пунктам на 12 пар		- 451,3	"
дополнительные земляные работы		- 683,3	"
Итого по пониженному профилю		- 5908,9	тм ³
Лотки постоянные и временные		- 13946	п.м.

Искусственные сооружения

Большие мосты	шт. 5	м ³	- 15845
Средние мосты	" 3	"	3051
Малые мосты	" 1	"	160
Дел. бет. трубы	" 41	"	16991
Свайные деревянные мосты	" 106	п.м.	2114,6

Верхнее строение

Укладка главного пути	- 252	км
"- станцион.	- 50	"

Гражданское строительство

Об'ем гражданского строительства (постоянных типов), установленный Правительственной Комиссией и подлежащий выполнению строительством для обеспечения нужд Дороги относительно невелик и составляет по:

Техническим зданиям (депо, мастерские, электростанции и проч.)	-	21591 м3
Административно-хозяйственные здания (пассажирские здания, конторы и проч.)	-	8533 "
Общественные-коммунальные здания	-	3843 "
Жилые здания	-	32887 "
Итого -		<u>66854 м3</u>

Кроме того Строительство обязывалось передать Дороге 20000 м3 временных гражданских сооружений и перенести на соответствующие места бараки временного типа.

Водоснабжение

Постоянные пункты - 4 пункта .

Деповское хозяйство

Проектом предусматривается устройство двух депо на ст.Кулой - основное и на ст. Кизима - обратное.

Ко времени приемки линии Правительственной Комиссией, Строительством освоено капиталовложений на сумму 174 мил.рублей (из указанной выше стоимости участка Вельск-Котлас 260 мил.руб.) или 57% полной стоимости участка.

Основные виды работ на время приемки линии Правительственной Комиссией выполнены в следующих об"емах:

<u>Земляные работы</u> главного пути	-	3828,6 тм3
станционных путей	-	185,5 "
дополнительные	-	339,5 "
		<u>4353,6 тм3</u>

Земляное полотно, в основном, сооружено из насыпей, составляющих 84% к общей длине линии.

Для уменьшения об"емов работ и скорейшего открытия движения, земляное полотно отсыпалось по пониженному продольному профилю с применением для насыпей облегченных поперечных профилей. Ширина насыпей поверху запроектирована в песчаных грунтах - 4 м. и в прочих 4,5 м. Крутизна откосов от 1:1,25 до 1:1,5 .

Искусственные сооружения

Постоянные

Большие мосты	- 2 шт.	- 5483 м3
Средние мосты	- 1 "	- 1066 "
Малые мосты	- 1 "	- 160 "
Железобетонные трупы	- 19 "	- 7775 "
Свайные деревянные мосты	- 54 "	- 1066 п.м.

Временного типа

Деревянные свайные мосты на обходах с двутавровыми балками	- 3 "	- 475,6 п.м.
Деревянные мосты на рамных опорах с металлическими пакетами	- 4 "	- 120,3 "
Ряжевые мосты с металлическими пакетами	- 3 "	- 73,5 "

Этим актом на ст.Кулой предусматривается жилплощадь в размере 3510 м², фактически на 1.1.1943г. передано Дороге 3287 м², т.е. 93,6%.

По станции Кизима из предусмотренной в сдаче жилой площади в 1710 м² на 1.1.1943г. передано Дороге 1484 м². Недоданная площадь составляет 246 м², но никаких претензий от Дороги по этой станции не поступало, что подтверждается тем обстоятельством, что сдавшие в январе помещения колонны № 11 до сего времени не заселены.

Согласно постановления Правительственной Комиссии для размещения работников промежуточных станций и путевых работников требовалось на 1.1.1943г. предоставить жилую площадь 5531 м². В счет этой потребности предоставлено 4852 м². в построенных пассажирских зданиях и свободных помещениях колонн, применительно к административному графику Дороги. Недостающие 500 м² жилплощади будут выделены за счет освобождающихся помещений колонн с переносом их, если это потребует, по условиям размещения путевых зданий. В части размещения путевых работников в помещениях бывших колонн жалоб не поступало и таковые имеют место, главным образом, по Кулой со стороны воинских частей, представляющих преувеличенные требования.

Обобщая положение с жилым фондом, получаются следующие выводы:

1. Острога с размещением работников Дороги имеет место только по Кулой, где количество работников составляет 1300 чел. вместо исчисленного самой же Дорогой при приемке линии в эксплуатацию населения этой станции в 700 человек. Вместо продуманного плана заселения, необходимо вообще и особенно при ограничении нормами площади, имело место стихийное, неорганизованное занятие площадей в результате чего помещения, приспособленные специально под квартиры, заняты штабами многочисленных воинских подразделений при полной возможности размещения их в городе Вельске, что и предполагалось при обсуждении этого вопроса в Правительственной Комиссии.

2. Предъявляемые Дорогой требования постройки обязательно типовых постоянных зданий противоречат утвержденным НКПС инструкциям по строительству в военное время, что препятствует до сих пор согласованному разрешению имеющихся в Кулой жилищных затруднений.

По депоовским зданиям, мастерским, электростанциям, гостельным и прочим техническим зданиям, сданным Дороге и нормально ею эксплуатируемым, остаток доделочной кубатуры от объемов установленных актом Правительственной Комиссии на 1.1.1943г. составляет всего 884 приведенных кубометра.

По пассажирским типовым зданиям, до готовности которых используются временные здания, остаток составляет 850 м³ на 1.1.1943г.

До полной готовности стрелочных будок, кубогреек необходимо с 1.1.1943г. выполнить 144 м³.

По коммунально-бытовым зданиям - амбулаториям, баням, пекарням, столовым, магазинам и другим остаток работ от объемов назначенных к выполнению Правительственной Комиссией на 1.1.1943г. составляет 5724,5 м³.

Общая кубатура гражданского строительства, внесенного в план Севдвинстроя НКВД на 1943 год составляет 45,6 тм³ на общую сумму с монтажем, службами и благоустройством 3360 т.р.

Водоснабжение

Ко времени сдачи линии в эксплуатацию взамен предусмотренных проектом 4 пунктов постоянного водоснабжения было встроено 7 долговременных и 4 вспомогательных пункта водоснабжения, обеспечивающих пропускную способность в 12 пар поездов. Планом работ 1943 года по работам водоснабжения предусматривается 1487,0 т.р. что обеспечивает перенос водоснабжения на проектные места.

Приемка линии в эксплуатацию производилась на тех же основаниях и той же Правительственной Комиссией, что и по Севдвиндворострою. В выводах Акта Правительственной Комиссии указано, что "линия подлежит передаче Севдвинстроем Северо-Печорской дороге во временную эксплуатацию с 1 сентября 1942 года".

Тактически приемка линии Дорогой состоялась 27 октября и этот период Строительство использовало в первую очередь для интенсивной вывозки дренирующих грунтов, пропуская до 12-13 пар в сутки одних баластных вертушек.

Акт Правительственной Комиссии был утвержден СНК СССР, причем линия была принята уже не во временную эксплуатацию, а в постоянную.

Актом Правительственной Комиссии было установлено, что при существующем положении раздельных пунктов и состоянии технических средств и устройств, пропускная способность участка Колла-Вельск составляет 8 пар поездов. Для обеспечения заданной пропускной способности в 12 пар при паровозе серии Э, однопутной тяге и весовой норме 1100 тн, необходимо произвести следующие работы:

1. Смягчить отдельные участки пути.
2. Удлинить пути на некоторых раздельных пунктах до проектной длины.
3. Удлинить дополнительные пути на депоовских станциях и раздельных пунктах с местной работой.
4. Оборудовать устройствами связи и СЦБ технические здания раздельных пунктов.

Кроме того надлежало выполнить ряд работ по гражданскому строительству.

Правительственная Комиссия дала оценку выполненным Севдвинстроем работам и в акте отмечено, что качество выполненных работ по земляному полотну признается отличным, работы по большинству искусственных сооружений выполнены на отлично, качество верхнего строения также отличное, качество выполненных работ по основным элементам гражданского строительства отличное, работы Связи и СЦБ выполнены на отлично, работы по депоовскому хозяйству и энергоснабжению также получили отличную оценку.

Большая часть отмеченных актом Правительственной Комиссии работ была выполнена еще в 1942 году и на 1943 год перешло недоделок на сумму только 5842,6 тыс.рублей. Следует отметить, что

при надлежащем отношении Дороги после приемки ею линии в эксплуатацию к обеспечению перевозок Строительству, все недоделки были бы закончены до 1.1.1943 года. Перевыполнив свой Годовой план на 5514 тыс.руб. (110,5%) Строительству вынуждено вело нецелевые работы. Важнейшей работой - вывозка дренажного грунта для смягчения профиля была сорвана вследствие непредставления порожняка в карьеры, отрыв паровозов из карьеров на другие нужды Дороги. В ноябре 1942г. вывозка дренажного грунта составила 23% от плана и в декабре - 9%.

Не лучше обстояло дело и с перевозками строительных материалов - вертушки с грузами строительства простаивали сутками на раздельных пунктах, а на объектах работы не производились из-за отсутствия материалов.

Многочисленные обращения Строительства и Наркомата к Дороге и в НКПС реальных результатов не давало. Работы шли недопустимо медленными темпами из-за парализованности движения строительных грузов и Севдвинстрой нес большие убытки из-за простоя рабочей силы.

Начальник Северо-Печорской Дороги тов. Петров лишь после соответствующей телеграммы Народного Комиссара Путей Сообщения тов. Крулева (текст этой телеграммы приведен в разделе "Котлас-Кошва") издал приказ 6.1.1943г. о выполнении плана стройперевозок, где подтверждает, что план перевозок строительства сорван и наметил мероприятия к обеспечению выполнения этого плана. После этого приказа положение мало изменилось и строительство продолжает работать в весьма трудных условиях.

Работа Севдвинстроя в 1943 году идет в направлении ликвидации оставшихся недоделок, предусмотренных актом Правительственной Комиссии и в дальнейшем развитии всех отраслей железнодорожного хозяйства. При объеме оставшихся недоделок в 5,8 мил. на работы сверх предусмотренных Правительственной Комиссией намечено 14,2 мил.руб.

В письме Секретаря Архангельского Обкома ВКП(б) на имя Секретаря ЦК ВКП(б) тов. Андреева А.А. Дорога настаивает на выполнении в текущем году объема капиталовложений в сумме 41,0 мил.рублей.

При совместном рассмотрении требований Дороги с НКПС установлена завышенность этих требований.

Установленный на 1943 год объем капиталовложений по участку Коноша - Котлас в сумме 20,0 мил.рублей обеспечивает заданную пропускную способность 12 пар поездов.

Принять к выполнению (большой) объем не представляется возможным, вследствие исключительно тяжелого положения с рабочей силой.

Котласский узел

Работы по развитию Котласского узла, начатые в 1939 году Севдвинстроем, в 1940 году, с началом форсирования последним строительством линии Коноша-Котлас, переданы Севжелдорстрою. Строительство производилось по ускоренному варианту, с расположением узла в районе поселка Голтинка непосредственно после пересечения Северо-Печорской магистралью реки М.С. Двина и Горьковской ж.д.

К концу 1942 года было уложено 5 путе^в с соответствующим выполнением земляных работ.

14.1.1943 года ТОО НКПС, Совзотранспроект и ИД НКПС было принято решение о переносе Котласского узла в новое место - в раз^ъезду Осеевскому на 15 километров в сторону ст. Кожвы.

В настоящее время составляется проектное задание на рассмотрение и утверждение которого будет приступлено к составлению технического проекта. В развороте работ можно будет приступить лишь с третьего квартала.

Дорога в пивные Секретаря Архангельского Обкома тов. Огородникова, не представляя каких либо расчетов и обоснований, требует установления в текущем году об^ъема капиталовложений в размере 15,0 миллионов рублей.

ГУЛАДС НКВД считает, что намеченный планом и имеющий целевое назначение об^ъем капиталовложений в 6,0 мил. руб., а учетом того, что за неготовностью технического проекта работы полным фронтом могут быть развернуты в третьем квартале, очень напряженный и большого об^ъема Севжелдорстрой не освоит.

Строительство моста через реку М. Северная Двина.

Переход железнодорожной линией Коноша-Котлас реки М. Северная Двина у г. Котлас осуществляется по проекту Металлическим мостом имеющим следующую схему:

6 x 109,2 + 138,4 + 109,2 мтр.

Общая длина моста	-	947 мтр
Губатура кладки опор	-	16547 м ³
Вес металлических пролетных строений	-	5385 тн.

Строительство опор моста начата Севдвинлагом НКВД в 1940г. и закончено, в основном, к концу 1941 года.

Вследствие неполучения от промышленности металлических пролетных строений ГУЛАДС НКВД, в соответствии с постановлением СНК СССР № 27/11-4696 от 11.XI.1941г., приступил с конца 1941 года к постройке комбинированного моста через реку М. Сев. Двина - перекрытия пролетов между выстроенными опорами постоянного моста деревянными фермами системы ГАН и имеющимися в наличии, а также изготовляемыми силами строительства металлическими фермами, меньших пролетов чем предусмотренные проектом, с сооружением дополнительных деревянных ряжевых и бетонных опор на кессонных основаниях.

Схема комбинированного моста:

6 x 33,6 (ГАН) + 55 п/в металл + 155 п/н металл + 10 x 33,6 (ГАН) + 30,7 (ГАН) + 127 п/м металл + 3 x 33,6 (ГАН).

Постройка комбинированного моста по оси постоянного потребовала сооружения дополнительно двух временных бетонных опор на кессонном основании, 12 деревянных ряжевых опор с защитными ледорезами и 7-ми аванпостных ледорезов.

Строительство комбинированного моста поручено было Севжелдорстрой НКВД, располагавшему более мощной монтажной организацией, чем Севдвинстрой и имевшему больший опыт строительства подобных сооружений.

Постройка комбинированного моста в основном была закончена 25 апреля 1942 года, движение поездов открыто 10 мая 1942 года.

Пропуск весеннего ледохода 1942г. комбинированным мостом показал необходимость усиления моста - установки вместо ферм ГАУ хотя бы двух металлических пролетных строений по 109,2 мтр.

Постановление СНК СССР №1840-860сс от 17/Х1-42г. обязало одну ферму 109,2 мтр для усиления моста изготовить и смонтировать НКВД до весеннего паводка 1943 года и вторую - изготовить Наркомстрой.

В настоящее время мост находится в эксплуатации и по нему производится движение поездов.

Участок Кожва - Воркута.

Этот участок является последней, северной частью Северо-Печорской магистрали.

Постановления Правительства, на основании которых производится строительство этого участка, указаны в разделе Котлас-Кожва.

Участок этот с движением поездов, производящемся на всем его протяжении, еще не передан Дороге и находится в эксплуатации Управления Северо-Печорского строительства.

Начало работ этого участка относится к 1938 году, когда одновременно с развертыванием строительства островного участка Князь Погост - Чибью было организовано отделение в поселке Абезь для освоения прилегающего к этому поселку отрезка магистрали. До 1940 года работы велись слабыми темпами и лишь после постановления от 10 мая 1940г. о форсировании строительства Северо-Печорской магистрали, в третьем квартале 1940 года был организован специальный Северо-Печорский лагерь для строительства участка Кожва - Воркута.

Этот участок является наиболее трудным в строительном и тяжелым в бытовом отношении участком всей Северо-Печорской магистрали.

От Абези и до Воркуты на протяжении 180 км он располагается за полярным кругом и в большей части проходит по открытой тундре. Короткое лето, длинная зима с низкими температурами и сильными ветрами, коротким днем полярной зимы, при весьма ограниченном сроке и необходимости разворота работ на всем фронте, создавали для строительства весьма тяжелые условия.

Завоз рабочей силы, продовольствия, вещевого довольствия, суража, материалов, оборудования и прочих материальных ресурсов на Северный участок строительства мог производиться только водным путем из Архангельска до Нарьян-Мара в устье реки Печоры и далее вверх по Печоре и Усе до мест выгрузки, откуда грузы шли по временным грунтовым дорогам, которые устраивались преимущественно, ледяного типа. Навигация 1940 года в Наркомморфлоте и Наркомречфлоте прошла крайне неудовлетворительно - много грузов до места назначения не дошло и загибало часть на реке Печоре, часть на реке Усе, что создало для строительства в зиму 1940-1941 г.г. дополнительные трудности.

Тем не менее рабочее движение поездов на всем протяжении линии от Кожы до Воркуты было открыто в декабре 1941 года. С тем была закончена первая стадия строительства, в результате которой появилась возможность подвоза материалов непосредственно железнодорожным транспортом в обьектам строительства.

Непрерывность движения поездов этой стадии строительства, по-настоящему образом, не обеспечивалась. Ядро земляного полотна, выполненное, в основном, местными некачественными грунтами для своей устойчивости требовало отсыпки до достаточно мощного слоя качественными привозными дренирующими грунтами. Путь был уложен с большим количеством обходов мест с сосредоточенными объемами работ и трудноемых искусственных сооружений, с уклонами местами превышавшими 40 о/об. Из искусственных сооружений на проектных местах было выполнено относительно небольшое количество, большая часть их была сугубо-временного типа. На обходах, а крупные водотоки (реки Печора, Уса) были пройдены на свайно-ледяных переправах.

Такое состояние пути неизбежно предопределяло перерыв движения поездов в период таяния и пропуска весенних вод.

В 1942 году до весны строительство форсированными темпами вело работы предավодного цикла, что ограничило перерыв движения весной (с июня 1942 года) коротким сроком. В июле 1942 года движение было восстановлено на всем протяжении линии.

В 1942 году одновременно с интенсивно продолжавшимися работами по улучшению состояния земляного полотна, искусственных сооружений и всего комплекса сложного железнодорожного хозяйства, велись перевозки угля маршрутами из Воркуты (за 1942 год в Воркуте погружено 510 тыс. тонн).

В результате работ 1942 года, в течение которого было выполнено 3800 тыс. кубометров земляных работ, из которых 1800 тыс. кубометров было отсыпано в путь поездовой возкой, на 1.1.1943 года линия характеризовалась следующими показателями:

Общее протяжение линии		- 465,6 км
Количество кривых радиуса	600 и более метров	- 257 шт.
	500 - 300 метров	- 367 "
	250 метров	- 59 "
	200 "	- 95 "
Уклоны (протяжением в метрах)	0 - 9 о/оо	- 312,0 км
	9 - 17 "	- 107,5 "
	17 - 20 "	- 25,5 "
	20 - 25 "	- 14,7 "
	25 о/оо и выше	- 6,5 "
Сдвиги	- 107 шт. протяжением	- 39,5 км
Кратковременные обходы	- 27 шт.	- 38,6 "
Долговременные обходы	- 17 "	- 41,9 "
Насыпи высотом менее 1,0 мтр		- 196,6 км
Уклоны большие 20 о/оо в грузовом направлении		- 11,6 "
	- 81 место	
Уклоны большие 25 о/оо в порожнем направлении		- 5,3 "
	- 45 мест	

Искусственных сооружений выстроено на линии 498 штук. Из них больших : мост через р. Сынья Г - на долговременном обходе, комбинированный мост через р. Косью, мост через р. Сед-Иоль на обходе, комбинированный мост через р. Кожим, железобетонный мост через р. Инта, мост через р. Кожим на обходе, комбинированный мост

через р. Уса, мост через р. Перна-Шор на обходе, мост через р. Шелья-Шор на обходе, мост через р. Ошвор на обходе, мост через р. Сейда на обходе, мост через р. Лек-Воркута на обходе, мост через р. Воркута на обходе.

Главный путь на всем протяжении уложен рельсами тяжелых типов. Путьное развитие раздельным пунктом на 1.1.1943г. составляет 81,5 км.

Балластировка, вследствие незаконченности в большей части протяжения земляного полотна, не производилась, но так как ядро полотна, отсыпанное из местных грунтов, покрыто достаточно мощным слоем дренирующих грунтов, то отсутствие балластной призмы на движение поездов влияния не оказывает.

Обустройства связи и СЧБ имеют вполне достаточное развитие и обеспечивают как эксплуатацию, так и работы строительства.

Гражданское строительство выполнено в весьма незначительном объеме. Большинство пассажирских и служебных зданий - временного типа, для жилья используются, по преимуществу, также временные здания.

Все технические здания - депо, мастерские, электростанции и другие выстроены и строятся на проектных депо-возных станциях, в сравнительно благоприятных условиях военного времени, конструкциями Станция с основным депо Печора имеет эксплуатируемые секции технического осмотра, промежуточного ремонта, подвального ремонта, колесно-токарный цех, мастерские и горячие цеха. Имеется бандажная мастерская, пескосушилка, вагоно-ремонтный пункт с горячими цехами, концевой пункт (заменяется строительством), электростанция. Такой же комплекс обустройств имеет и станция Коцмес. Положение с деповыми обустройствами на третьей станции с основным депо - Воркуте - хуже. Из секций депо эксплуатируется лишь секция промежуточного ремонта, остальные находятся в стадии строительства. Введены в эксплуатацию горячие цеха депо и электростанция. Остальные здания депо-возного хозяйства включены в строительство в план 1943 года. В оборотных депо Косью и Сивая Меска эксплуатируются лишь первые очереди секций технического осмотра, раздаточных смазки и пункты технического осмотра.

Проектом предусмотрена постройка 10 пунктов постоянных водоснабжений. В настоящее время имеется 21 пункт, из которых 8 расположены на проектных местах и 13 дополнительных.

Целевой задачей 1943 года является наряду с выполнением государственного плана перевозок угля (которого в 1943г. надлежит перевезти 1700 тыс. тонн), выполнение такого объема работ, которое обеспечивало бы бесперебойное и безопасное движение поездов по линии, возможно больше приблизило бы состояние земляного полотна и искусственных сооружений к проектному, а по обустройствам железнодорожного хозяйства обеспечило бы нормальную работу эксплуатации.

Одновременное выполнение как государственного плана перевозок, так и весьма значительного объема работ представляет из себя задачу большой трудности, которая усугубляется еще недостатком рабочей силы и тяжелыми условиями Заполярья.

В результате работ 1943 года линия должна иметь руководящий расчетный уклон в 17 ‰ (с оставлением инерционных уклонов), значительно лучшее положение в плане, меньшее количество заносимых мест, искусственные сооружения, обеспечивающие пропуск весенних вод, бесперебойно действующие водоснабжения и тяговые обустройства, за исключением капитального ремонта, обслуживающие эксплуатацию.

Пропускная способность линии должна быть доведена до 15 пар поездов.

Общий проектный об"ем земляных работ по главному пути, подлежащий выполнению для доведения руководящего уклона до 17 0/00 в обоих направлениях составляет (с учетом допущенных облегчающих условий, как-то - уменьшение ширины полотна до 4,5 метров, уменьшение шага проектирования, оставление инерционных уклонов, оставление ряда обходов и проч.) по насыпям - 9422,2 тм3 и выемкам - 1844,5 тм3, а всего 11266,7 тм3.

На 1.1.1943г. выполнено 8482,6 тм3. К выполнению остается 2784,1 тм3. Кроме того надлежит выполнить об"ем земляных работ необходимых для путевого развития отдельных пунктов в количестве 300 тм3 и водосточков - 200,0 тм3, а всего 3284,1 тм3.

Путем дальнейшего снижения об"емов земляных работ за счет введения дополнительных облегчений - оставления ряда обходов с радиусом 200 метров, уменьшения досыпки насыпей и других план работ 1943 года определился в об"еме 2800 тм3, из которых 1800 тм3 надлежит отсыпать Поездной возкой, что при большом об"еме перевозок угля представляет большие трудности.

По искусственным сооружениям в план работ 1943 года включены работы по постройке больших мостов через реки Кожим, Уса и Сарма и с об"емом кладки 4598 м3 и открытием на них движения до ледохода, по постройке железобетонных труб - 3316 м3, деревянных мостов и лотков - 354,7 п.м., деревянных прямоугольных труб - 2369,5 п.м., ледорезов - 2118 м3 дерева в деле и ражевых мостов - 457 м3.

По выполнении этих работ искусственные сооружения не будут лимитировать бесперебойность движения поездов.

Для обеспечения пропускной способности линии в 15 пар поездов, в план 1943г. включена укладка 20 км по путевому развитию отдельных пунктов. Перекладка ~~путей~~ пути на главный путь с обходов ~~путей~~ составляет 58 км.

Вследствие недостатка рабочей силы, об"ем работ по гражданскому строительству принят в весьма малом об"еме 60,0 тм3 тигонных зданий на станциях и перегонах.

Работы по водоснабжению приняты в сумме 1260,0 тм3, что вполне обеспечивает нужды эксплуатации, но оставляет незаконченными ряд устройств, окончание которых должно перейти на последующее время.

По строительству долговременных депоовских зданий в план работ включено 56,0 тм3, что полностью обеспечит нужды эксплуатации при пропускной способности линии в 15 пар поездов.

Общи об"ем капиталовложений 1943 года по участку Кожва-Воркута намечен в размере 124,0 мил.рублей.

Как указывалось выше, на Печорстрой возложено обязательство в 1943 году перевести 1700,0 тыс.тонн угля, из которых план первого квартала 1943г. составлял:

в январе	-	86,8	тыс. тонн
в феврале	-	77,0	" "
в марте (26 дн.)	-	70,1	" "

Фактически вывезено -

в январе	-	43,3	тыс. тонн
в феврале	-	50,7	" "
в марте (26 дн.)	-	54,4	" "

(с начала года по 26 марта добыто угля 202,5 тыс. тонн).

Для выполнения запланированных в первом квартале 1943 года перевозок требовалось:

паровозов -

в феврале	-	33	паровозов
в марте	-	45	" "

Фактически имелось:

в феврале	-	34	паровоза
в марте	-	24	" "

вагонов парка НКПС -

в январе	-	1635	вагонов
в феврале	-	1400	" "
в марте	-	1840	" "

Фактически подано -

в январе	-	1783	вагона
в феврале	-	1270	" "
в марте	-	786	" "

Основные причины невыполнения плана перевозок:

1. Перерывы в погрузке и замедленное движение поездов из-за пурги и морозов -

	<u>Январь</u>	<u>Февраль</u>	<u>Март (26 дн.)</u>
--	---------------	----------------	----------------------

Количество пуржистых дней	10	9	10
---------------------------	----	---	----

При морозах в 35-38° с ветром силой до 20 м/сек. возможность погрузки совершенно исключалась и рабочие на погрузку не выводились

2. Отвлечение рабочей силы на расчистку путей после метелей.

3. Слабое поступление порожняка, начиная с третьей декады февраля. За последнюю декаду февраля и 25 дней марта принято 1939 вагонов или в среднем по 54 вагона в сутки, при плане приема по 140 вагонов в сутки. На 26 марта имелось в рабочем парке 1021 вагон парка НКПС или 55,4% потребности.

При существующей пропускной способности дороги, помимо перевозок для нужд Строительства, в апреле может быть вывезено из Воркуты 109 тыс. тонн. При этом рабочий парк вагонов НКПС к началу апреля должен быть доведен до 1940 вагонов, *эта доля НКПС должна*

перевозиться

ЗАМ. НАЧАЛЬНИКА ГУЛЬДС НКВД СССР
ПОЛКОВНИК ГОСБЕЗОПАСНОСТИ
(Б У Я Н О В) *М.И. Мухомов*