Ş 39.2
М 125

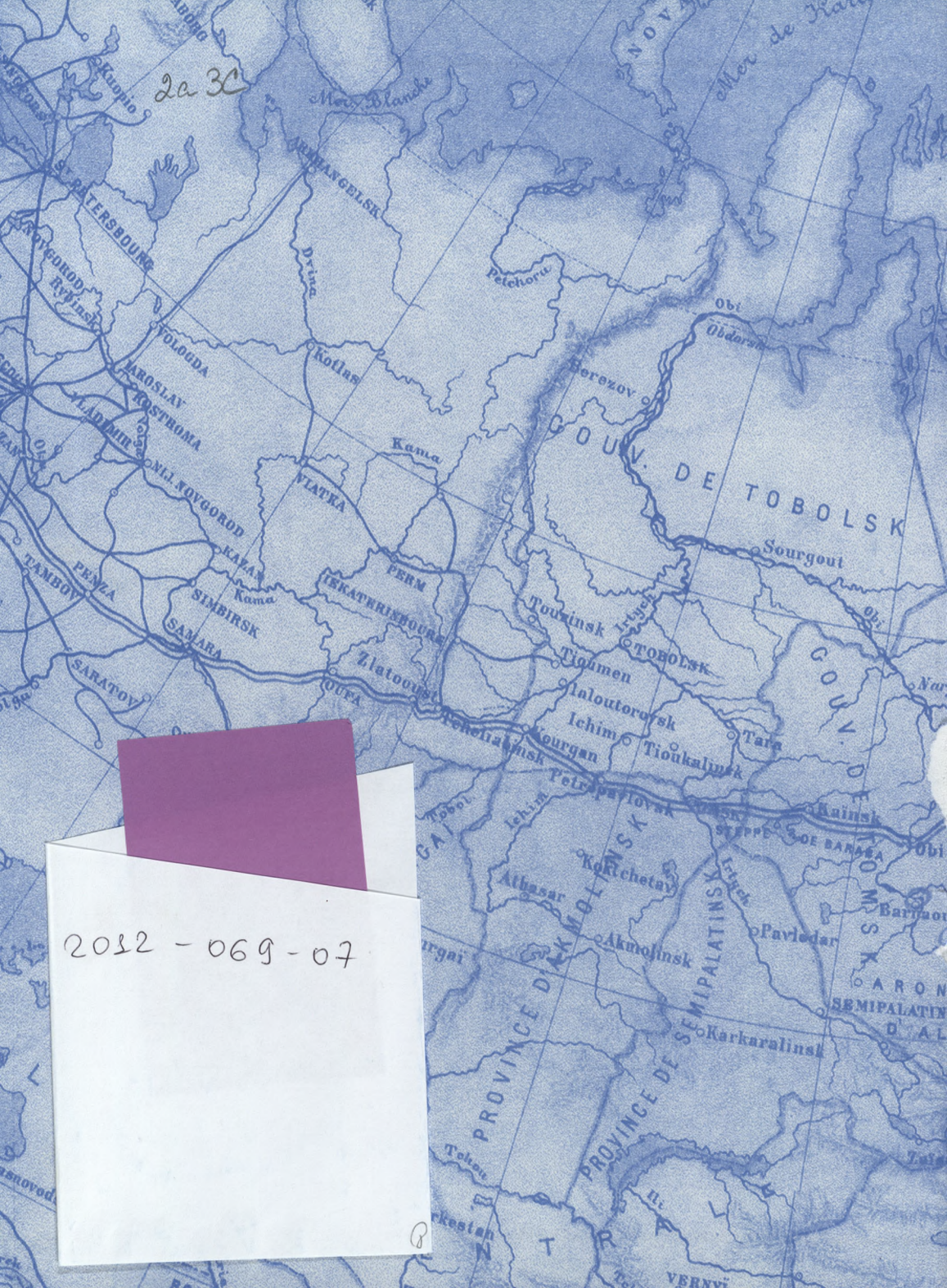




МАГИСТРАЛЬ

начальники железных дорог Западной Сибири

1896-2006


2a 3C
Mer Blanche
Mer de Kara
Kuopio
ST PETERSBOURG
NOVGOROD
Rybinsk
ARKHANGELSK
Drina
Petchora
Obi
Obdorsk
VOLOGDA
Kotlas
Berezov
JAROSLAV
KOSTROMA
VLADIMIR
Volga
Kama
GOUV. DE TOBOLSK
NIJ. NOVGOROD
VIATKA
Sourgout
KAZAN
PERM
TAMBOV
PENZA
SIMBIRSK
Kama
IEKATERINBOURG
Touzinsk
Irtych
TOBOLSK
SAMARA
Tioumen
Zlatoousk
SARATOV
OUFA
Ialoutorovsk
Ichim
Tara
Tcheliabinsk
Kourgan
Tioukalinsk
Petropavlovsk
Tobol
Ichim
Kainsk
STEPPE DE BARABA
Obi
Koktchetav
Athasar
Irtych
Pavlodar
Akmolinsk
PROVINCE D'AKMOLINSK
PROVINCE DE SEMIPALATINSK
Karkaralinsk
Tchou
Ili
VERNYÏ

2012 - 069 - 07



GOUV. DU IENISSEÏ
PROVINCE DE IA
Cercle polaire arctique
Verkhoïansk
Jigansk
Lena
Aldan
Vilioui
Viliouisk
IAKOUTSK
Touroukhansk
Olekminsk
Olekma
Vitim
Kirensk
Ienisseisk
Tchoulym
Kansk
Nijneoudinsk
Minousinsk
Kouznetsk
Verkholensk
Balagansk
Bargousin
TRANSBAÏKALIE
TSCHITA
Verkhneoudinsk
Selenginsk
Troïtzkossavsk
Nagadan
Akcha
Argoun
Selenga
OURGA
MONGOLIE
DÉSERT DE GOBI OU CHAMO

2a 3c

краев.
S 39.2''ГД
М 125

МАГИСТРАЛЬ

начальники железных дорог Западной Сибири

1896-2006

Исторические очерки

Новосибирская гос.
обл. науч. библиотека
201206907
Р-10
350=

NGONB.RU
215803 63017091

Новосибирск

2006 г.

ББК 39.2
М-125

Председатель организационного комитета
начальник Западно-Сибирской железной дороги
А.В. Целько.

Заместители председателя организационного комитета:
заместитель начальника ЗСЖД ***Е.Н. Кулинич***;
начальник службы по связям с общественностью ЗСЖД ***А.А. Варющенков***.

Организационный комитет:
президент ИД «Историческое наследие Сибири» ***Н.А. Александров;***
начальник службы управления персоналом ЗСЖД ***В.А. Воеводский***;
начальник финансовой службы ЗСЖД ***А.Р. Зиятдинов***;
главный редактор ИД «Историческое наследие Сибири» ***А.Ф. Косенков***;
председатель совета ветеранов ЗСЖД ***П.Ф. Мысик***;
начальник ЦНТИ ЗСЖД ***Л.И. Мацукевич***;
директор музея истории ЗСЖД ***Е.Л. Мальцева***;
главный редактор газеты «Транссиб» ***Ю.В. Толстой.***

Редакционно-консультативная группа:
П.Ф. Мысик *(руководитель),* ***В.А. Баулин, А.В. Кураксин, П.И. Фридман, И.П. Цибилев***.

Научно-экспертный совет:
чл.-корр. РАН ***В.А. Ламин*** *(руководитель), д-р ист. наук* ***Е.Г. Водичев***,
д-р ист. наук ***С.А. Красильников***, *д-р ист. наук* ***М.В. Шиловский***.

Руководитель проекта
В.Б. Лазуткин.

Главный редактор
В.И. Клименко.

Авторский коллектив:
Н.А. Александров, А.В. Горшенин, А.Ф. Косенков, *академик РАН* ***В.В. Кулешов,***
В.Б. Лазуткин, *чл.-корр. РАН* ***В.А. Ламин, В.М. Ломов, В.Г. Распутин, М.Л. Талалова,*** *д-р ист. наук* ***В.И. Шишкин.***

В подготовке книги принимали участие:
Архив Западно-Сибирской железной дороги, Архив Министерства путей сообщения России, Бийский краеведческий музей им. В.В. Бианки, Всероссийское общество любителей железных дорог, Государственная публичная научно-техническая библиотека СО РАН РФ, Государственный архив Алтайского края, Государственный архив Кемеровской области, Государственный архив Новосибирской области, Государственный архив Омской области, Государственный архив Томской области, Музей истории Западно-Сибирской железной дороги, Музей Кузбасского отделения ЗСЖД, Народный музей революционной, боевой и трудовой славы омских железнодорожников, Научная библиотека Томского государственного университета, Новосибирская областная научная библиотека, Российский государственный исторический архив, Томская ОУНБ им. А.С. Пушкина, Центральный музей железнодорожного транспорта МПС России.

ББК 39.2
М-125

Магистраль. 1896–2006. Начальники железных дорог Западной Сибири.
— Исторические очерки. — Новосибирск: Издательский Дом
«Историческое наследие Сибири», 2006.—640 с., илл.

ISBN 5-8402-0235-5

© Западно-Сибирская железная дорога, 2006 г.
© Издательский Дом «Историческое наследие Сибири», 2006 г.

ОНИ ОТВЕЧАЛИ ЗА ВСЕ

Знание истории открывает удивительные возможности. Например — собрать в одной книге биографии и судьбы людей, в подавляющем большинстве никогда не встречавшихся друг с другом и, в то же время, навечно и неразрывно связанных главным делом своей жизни: все они руководили железными дорогами Западной Сибири.

Понятие «локомотивы роста» применяется в экономической науке, которая изучает проблему перехода от отсталости и застоя к модернизации и развитию. Символично, что таким локомотивом стал для Сибири Транссиб, а для нашего края — Западно-Сибирская железная дорога. С первых лет существования ей были приданы разбег и размах, последствия которого ощутил буквально каждый житель Сибири. С самого начала проектирования, строительства, а затем и эксплуатации дороги к ней привлекались, как правило, незаурядные люди. В биографиях руководителей железных дорог Западной Сибири нетрудно проследить общие черты, без которых не добиваются ни командных высот, ни производственных успехов, ни доверия и уважения тех, с кем приходится нести груз ответственности за огромное и сложное хозяйство. Не будет преувеличением сказать, что руководителям такого уровня приходится согласовывать каждый свой шаг, каждое свое решение в теснейшей взаимосвязи с проблемами государства. Так было с самых первых дней существования железной дороги.

Через годы и десятилетия появляется возможность оценить реальные масштабы того или иного руководителя. В биографии каждого из них отчетливо читаются черты его времени, его поколения. Все вместе они — история. История не только железной дороги, но и всей страны — часто трагичной, но всегда созидательной, устремленной в будущее. Началось с преодоления транспортной изоляции края, продолжилось бурным его освоением и масштабным развитием. Сегодня, как и вчера, и в будущем, Западно-Сибирская железная дорога останется связующей артерией России Европейской и России Азиатской. Эта роль не потеряла своей актуальности, а в трудные годы испытаний стала главной основой единства всего государства Российского.

Развитие Транссиба и Западно-Сибирской железной дороги как ее главной составляющей станет одной из мощнейших опор государства и приведет, несомненно, к процветанию, на которое надеялись все, принимавшиеся за нелегкое дело строительства и развития одной из самых протяженных и грузонапряженных дорог мира.

«У нас замечательная профессия. Ведь если удалось в жизни почувствовать себя «участником движения» в глубоком смысле этого понятия, твоя жизнь промчится, оставляя долговечные следы. И это счастье, которое хочется беречь», — сказал как-то один из ветеранов Западно-Сибирской железной дороги.

«Магистраль» — книга, призванная сберечь нашу общую историю, наше достояние — образы людей, память о них в назидание и в пример молодым, будущим созидателям России.



«Среди наиболее значимых задач, стоящих перед страной, хотел бы особо выделить еще одну — это развитие транспортной инфраструктуры. С учетом масштабов России и географической удаленности отдельных ее территорий от политических и экономических центров страны — я бы сказал, что развитие инфраструктуры это больше, чем экономическая задача. Ее решение прямо влияет не только на состояние дел в экономике, но в целом — на обеспечение единства страны. На то, чувствуют ли себя люди гражданами единого и большого государства. И могут ли пользоваться его преимуществами.

Для России также важна модернизация дорог — не только соединяющих основные экономические центры страны, но и имеющих транзитное значение. Опорную сеть дорог надо последовательно ориентировать на интеграцию в общеевропейскую дорожную сеть и — через Транссибирский коридор — связать ее с дорожной сетью Дальневосточного региона. Другой проект — это строительство и реконструкция автомагистралей в коридоре «Север–Юг». Кое-что здесь уже делается. Нужно продолжать работу. Такие проекты позволят обеспечить межрегиональные и транзитные потоки на основных направлениях международных перевозок. И что немаловажно — развивать территории, прилегающие к соответствующим магистралям. Современная, хорошо развитая транспортная инфраструктура способна превратить географические особенности России в ее конкурентное преимущество».

В.В. Путин





Транссиб



С.ПЕТЕРБУРГЪ
Архангельскъ
Вологда
Ярославль
Котласъ
Березовъ
Вятка
Казань
Пермь
Екатеринбургъ
Тобольскъ
Самара
Оренбургъ
Астрахань
Омскъ
Томскъ
Красноярскъ
Иркутскъ
Чита
Хабаровскъ
Благовѣщенскъ
Николаевскъ
Якутскъ
Вилюйскъ
Олекминскъ
Жиганскъ
Туруханскъ
Нарымъ
Кинскъ
Тайгаг
Семипалатинскъ
Красноводскъ
ХИВА
БУХАРА
Самарканд
Ташкентъ
Вѣрный
Асхабадъ
Мервъ
Кушка
Хайларъ
Куанчендзы
ПЕКИНЪ
СЕУДЪ
Хорбинъ
Владивостокъ
Сост. Н.А. Петровскій.
ВЕЛИКІЙ
СИБИРСКІЙ ПУТЬ

ТРАНССИБ

Транссиб на перевале двух веков — это не просто рельсовая дорога через весь огромный сибирский материк, который в XIX веке знали почти так же мало, как в XVIII и XVII, но это еще и дорога из столетия в столетие. Только с прокладкой этой дороги, только с «прошивом» Сибири из конца в конец она была наконец-то подтянута к европейской части России накрепко, в одно целое. И только зацепившись этим «арканом» за причальный бок нового столетия, Россия могла чувствовать себя в нем уверенно. И даже обрушившиеся на нее в первые два десятилетия XX века потрясения не столкнули ее в могильную яму, и еще через полтора-два десятилетия она снова встала в строй великих держав. Что было главной опорой страны в Отечественную войну, когда большая часть европейской территории оказалась в руках врага? Огромные пространства на Востоке, великий дух народа и Транссиб. По Транссибу в декабре 1941-го пошли под Москвой в бой сибирские дивизии, по нему выходили из цехов танки и по нему же взлетали в воздух самолеты. А всего-то рельсовая нитка в два ряда, двухпутка, примитивное сооружение, когда на каком-нибудь негромком километре в степи или тайге прикорнет оно на несколько минут в покое, ничем не обремененное, в сторонке от своего хитроумного технического и электронного оснащения, от голосов и сигналов, от пульсирующего беспрерывно пульта управления,— до того простое и древнее, как дважды два, с потеками пота на шпалах, что невольно хочется его приласкать. Но налетит с грохотом состав, тяжелый и длинный, с мелькающим грузом самого разнообразного сорта, оглушит, обдаст порывом скомканного воздуха — и обомрешь, да и выдохнешь в торжественном испуге: да-а, непрост ты, брат, дважды-два! Экая силища, экое чудородье борзое! Что бы мы без тебя делали?! Промчится состав, заглохнет, уже и бесшумно изовьется красиво вдали членистым телом, подразнит всегда манящими пространствами, а уж навстречу другой состав, еще более длинный, еще более торопливый, врывается со свистком — и накроет рельсы, дробно застучит по ним, выбивая чечетку, и, подобрав хвост, даже как бы отпрыгнет с дерзостью от избытка сил. Поневоле начнешь представлять: сколько же их сейчас, в эту минуту, оседлав рельсовый путь, мчится по Транссибу из конца в конец — тысячи, а может, десятки тысяч! Сколько же всего перемещается, какая клокочет жизнь! И какая таинственная тяга, наподобие генетической, влечет нас с боковых окраин по ту и другую сторону пути, из любых далей влечет к станциям, где тормозят поезда.

Рожденные в глухих таежных углах, среди могучих гор, дыбящихся в небо на многих сотнях километров, возле великих рек, несущих воду, которой омывается земля, в океанскую колыбель, рожденные в тундре и на границе с песчаной пустыней, мы все в конце концов пробиваемся к ней, главной дороге. По тропам и проселкам, по речным рукавам и снежным заносам, по путикам и большакам выходим мы из своего детства в тот обжитой и подшитый в одно целое мир, где пролегают рельсы. И садимся в поезд, лучше всего в поезд дальнего следования. Он трогается, и душа наша взлетает. И все стесненное, не успевшее раскрыться, все начальное, не успевшее сказаться, вдруг испытывает счастливый подъем и волнение, в груди становится просторно. В поезде полетного настроения больше, чем в самолете: там тяжесть и тревога от высоты, одна цель — скорее сойти на землю; здесь — широкий и вдохновенный росчерк в книге нашей жизни, доступный огляд неоглядного не только за окнами вагона, но и в своей праздничной душе. Земля расстилается бесконечной материнской дланью, часовые пояса, как невидимые врата, раскрываются без спешки и болезненных толчков. Забудешься, глядя в окно, и, не прерывая душевного смятения под беспрестанную музыку дороги, повздыхаешь, уминая чувственные натеки, да и вспомнишь невольно, что дорога-то эта не с неба упала, как речные пути, и что досталась она тяжеленько Государству Россий-



П.Я. Пясецкий. Флора Западной Сибири. 1890-е годы

скому. И дальняя память, память дедов и прадедов, выстелится дымкой пред глазами и возьмется рисовать смутные картины, навеет то дальнее-предальнее живыми впечатлениями.

Да, но есть ведь еще документы, свидетельства, воспоминания, факты. Не все снесено временем, не все потеряно. И главный свидетель — она, Дорога.

Философ Иван Ильин, говоря о бременах и заданиях, изначально вставших перед русским народом и потребовавших от него особых тягот и испытаний, начинает с главного:

«Первое наше бремя есть бремя земли, необъятного, непокорного, разбегающегося пространства: шестая часть суши в едином великом куске; три с половиною Китая; сорок четыре германские империи. Не мы «взяли» это пространство — равнинное, открытое, беззащитное: оно само навязалось нам, оно заставило нас овладеть им, из века в век насылая на нас вторгающиеся отовсюду орды кочевников и армии оседлых соседей. Россия имела только два пути: или стереться и не быть, или замирить свои необозримые окраины оружием и государственною властью. Россия подъяла это бремя и понесла его; и осуществила единственное в мире явление».

Сейчас уже невозможно и представить себе все тяготы передвижения по сибирским далям на лошадках. Казаки-первопроходцы вонзались в этот край по речным путям, это были люди особого склада и непомерной дюжи, чтобы пройти весь материк от Урала до Тихого океана всего за полвека. Но затем началось обживание, наполнение, укоренение, потребовалась доставка товаров из Европейской России и взаимосвязанность внутри. Большой Сибирский тракт (с восточной стороны он еще назывался Московским, а с западной Иркутским, поскольку кой-как отвечал требованиям тракта только до Иркутска, а от него еще до Кяхты на границе с Китаем, откуда вывозился чай) поддерживать в приличном состоянии было невозможно по той же громоздкой причине, что это Сибирь. Летом проливные дожди, зимой каленые морозы и снежные заносы, осенью и весной, в пору ледоставов и ледоломов через реки движение и вовсе замирало. Ямская гоньба на половину года превращалась в ямское «ползание», когда от станции до станции за тридцать — сорок верст невозможно было добраться и за сутки. В XVII веке назначенный в Иркутск воеводой Полтев скончался в дороге, в XIX с вельможными людьми такое, возможно, не случалось, но здоровья стоило немалого. А уж что происходило за Байкалом, и вовсе никаким фантазиям не поддается. От Сретенска на Шилке до Хабаровска колесного пути хватало всего на восемьсот верст, а еще тысяча верст тянулась по вьючной тропе. Представить нынче, что это был за колесный путь и, в особенности, вьючная тропа, невозможно. Грузы из Москвы добирались до Владивостока за год; почтовый тракт от Верхнеудинска (Улан-Удэ) до Сретенска и вовсе не подчинялся никаким климатическим законам: зима при больших морозах нередко бывала бесснежной, впору для продолжения пути везти на санях телегу, а на телеге сани. Заселение Дальневосточного края происходило медленно, только отчаянные головушки могли решиться на преодоление самых жестоких мытарств. С 1883 года переселенцев из западных областей России принялись перевозить через Одессу морским путем, но и это путешествие занимало около трех месяцев. В Енисейскую или Иркутскую губернии партии переселенцев по нескольку сот человек каждая продвигались, подобно кандальникам, через Екатеринбург и Тюмень также месяцами. Тяжеленьким выходило сибирское новоселье, не все выдерживали. И хотя к концу XIX столетия гужевой товарооборот беспрерывно возрастал (в 1894 году между Иркутском и Томском он достигал почти трех миллионов пудов), это и в малой степени не могло удовлетворить потребностей поднимающегося в рост великана.

Сибирь увязала сама в себе. Назвать ее колоссом на глиняных ногах было бы, конечно, несправедливо, но «ноги» подводили.

К середине XIX века, после походов и открытий капитана Г.И. Невельского и подписания в 1858 году графом Н.Н. Муравьевым Айгунского договора с Китаем, после чего граф стал называться Муравьевым-Амурским, окончательно оформились восточные границы России. Военный пост Владивосток заложен в 1860 году; пост Хабаровка только в 1893 году стал городом Хабаровском; до 1883 года население края не превышало двух тысяч человек. Но встали, уперлись, заняли коронное место на берегу Великого Тихого. В те годы полковник Генерального штаба Н.А. Волошинов с гордостью записал: *«...все державы с завистью смотрят на наш Владивосток»*. Это значило: точат зубы. Побережье, удаленное от центра России за десять тысяч верст, по сути, пустынное, бесконечно лакомое, надо было брать в твердые державные руки без промедления. А взять в твердые руки — значит приблизить. А приблизить — это связать скоростной дорогой, которая не зависела бы ни от капризов погоды, ни от капризов местности, а гнала да гнала необходимое



Станция ямской почтовой связи

Александр III



укрепление, пока побережье Японского моря не превратится в неприступную крепость.

Ничего удивительного, что он же, граф Муравьев-Амурский, генерал-губернатор Восточной Сибири, одним из первых стал ратовать за обзаведение Сибири железными дорогами. Сначала, еще при императоре Николае I, он предложил маршрут «однотропной» «чугунки» от Байкала на Иркутск, Красноярск, Омск, Уфу и Самару, на удивление, уже в то время совпадавший с трассой, по которой впоследствии и прошел Транссиб. А затем дал указание проводить изыскательские работы между Амуром и бухтой де-Кастри в Татарском проливе. Но после поражения в Крымской войне правительству было не до Сибири, страшновато было даже заглядывать в ту бескрайнюю сторону. А стоны из Сибири — дорогу! дорогу! — раздавались все слышнее, и предложения сыпались одно за другим, в том числе от иностранцев, просивших концессии. Не отмалчивались и столичные газеты: нужда в Сибирской дороге ощущалась не только за Уралом — она нужна была всей России. «Русские Ведомости» еще в 1875 году писали: *«...В последние десять лет Россия вдоль и поперек изрезана рельсовыми путями. Но до сих пор железнодорожная предприимчивость исключительно сосредоточивалась в центре России, а равно на южных и западных ее окраинах. Каковы бы ни были жертвы, пора наконец подумать о Сибирском пути. Не говоря уже о том, что этого требует политическая необходимость — связать с центром России обширную восточную окраину; что интересы Сибирского края, точно так же несущего государственные тягости, как и остальные части нашего Отечества, имеют не менее законные права на удовлетворение, чем интересы юга и запада, — осуществление Сибирской дороги есть настоятельная нужда тех самых частей России, на которых до сих пор преимущественно останавливались заботы государства».*

Но на носу уже была Балканская война с Турцией, повытрясшая государственные карманы, после нее потребовались еще годы да годы, чтобы иметь запасы, без которых выходить в Сибирь было бы легкомысленно.

В 1883 году началась, а в 1885 году закончилась прокладка дороги Екатеринбург — Тюмень, рельсовый путь впервые ступил на край Сибирской земли. Событие это произошло без особых торжеств, ибо не здесь намечались главные ворота в Сибирь, но дорога эта значила многое: она связала бассейны двух крупных рек — европейской Камы и сибирской Оби — и значительно облегчила продвижение за Урал переселенческих потоков. А затем, спустя десятилетия, и Транссиб как наиболее удобные выбрал именно эти ворота. Тогда же соединение будущей Сибирской магистрали с сетью Европейской России предполагалось провести через Челябинск, Златоуст, Уфу и Самару. Постройка этой линии началась в 1886-м.

В том же 1886-м почти одновременно от иркутского генерал-губернатора графа А.П.Игнатьева и приамурского генерал-губернатора барона А.Н.Корфа поступили в Петербург серьезнейшие обоснования безотлагательности работ по сибирской «чугунке». На доклад графа Игнатьева Александр III отозвался резолюцией, которая теперь уже не оставляла сомнений в том, что долгожданное это предприятие близко к началу. Она звучала так: *«Уже сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири Я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора».* Ответ на доводы барона Корфа подтверждал высочайшую решимость: *«Необходимо приступить скорее к постройке этой дороги».*

Лед, что называется, тронулся. В данном случае эта поговорка имеет почти буквальный смысл. Сколько десятилетий представлялось, что маятное это дело строительства «чугунки» погребено в си-

бирскую вечную мерзлоту и никогда не оттает. Теперь же становилось очевидным, что ждать остается недолго. 6 июня 1887 года по распоряжению императора состоялось совещание министров и управляющих высшими государственными ведомствами, на котором окончательно было решено: строить. Уже через три месяца начались изыскательские работы по трассе от Оби до Приамурья.

От Томска до Иркутска этими работами руководил инженер путей сообщения Н.П. Меженинов, от Байкала до верховьев Амура, а затем и на Уссурийской дороге — инженер О.П.Вяземский. Имена эти, самые первые, будут сопровождать все строительство Великого Сибирского пути. Однако направление тогда еще не было окончательно выбрано. Существовал южный вариант — по линии Оренбург–Актюбинск–Павлодар–Бийск–Минусинск–Нижнеудинск–Иркутск. Был вариант обхода Байкала с севера, было два варианта обхода Яблонового хребта в Забайкалье.

Были споры о головном пункте, с которого выходить в Сибирь: или Пермь–Тюмень, или Самара–Уфа, или Самара–Оренбург. И даже в решении совещания от 6 июня 1887 года, которое тоже следует считать головным среди всех последующих решений, дорога намечалась не сплошной рельсовой, а смешанной, водно-железнодорожной.

Все эти рабочие и черновые подробности, предшествовавшие окончательному ходу трассы, можно посчитать сегодня излишними: дорога легла как полагается, — ну и зачем теперь, казалось бы, трясти несостоявшиеся варианты? Но это история, атмосфера того времени, сама жизнь, которая никогда не исчезает бесследно и продолжает оказывать влияние на наши дни. В канун столетия Транссиба понадобилось вновь пройти по-пережитому в конце XIX – начале XX веков, вспомнить столкновение мнений и то, чем они разрешались, провести изыскания по давно изысканному, отложившемуся в вечность, поставить в торжественный ряд заслуженные имена, очистив их от наговоров и несправедливостей истории, вглядеться в ошибки, в зигзаги, в которые ударялась или готова была удариться дорога, соотнести с эпохой и ее событиями, то подгонявшими, то тормозившими дорогу, — ведь выпало ей идти не только сквозь Сибирь, но и сквозь революцию 1905 года, сквозь Японскую, а затем и Первую мировую войны, сквозь голод 1892 года в России и Боксерское восстание в Китае в 1900-м. Она ставила мировые рекорды по скорости прокладки, в одни города врывалась под всеобщее ликование жителей, от других, именитых и богатых, вдруг в последний момент отворачивала, повергая местное общество в панику, а третьи засевала после себя семенами богатырского роста. Она вздымалась на мостовых крыльях над могучими реками, пронзала непроходимые горы и, не теряя рельсовой нитки, плыла по Байкалу, а потом застревала в болотах, искала хода, словно заблудившись в чужой земле, в череде неожиданных событий превращалась в разыгрываемую карту. И все прошла, преодолела, все выправила, обросла, как укоренившееся могучее дерево, ветвями к югу и северу, заговорила неумолчным и бодрым рабочим стукотком. Все эти победы и потрясения имели причины и следствия, в которых до сих пор еще разбираться да разбираться, в них участвовали многие тысячи теперь уже в большинстве своем безвестных людей, в них вложены безмерные труды и страдания. Но и у дороги есть память: главное из судьбы своей она сберегла и имена поводырей и любимцев сохранила. И, говоря о ней, не миновать вспомнить и их, снова и снова вернуться к ее ходовым этапам. Ибо по ним и пролегли рельсы.

1891 год стал стартовым в судьбе Транссиба. В феврале кабинет министров принял решение одновременно начинать работы с противоположных концов — от Владивостока и Челябинска. Их разделяло расстояние более чем в восемь тысяч километров. Надо добавить: сибирских километров, когда в одну версту по трудоемкости работ могли уложиться десятки и сотни верст. «Глаза боятся, а руки делают», — сюда и эта поговорка не годилась: объять глазами эти неисчислимые дали, чтобы испугаться, объять их даже представлением было невозможно. Ступали в неизведанность и неизвестность.

Началу работ, первым шагам в постройке Сибирской дороги император Александр III пожелал



П.Я. Пясецкий. Барабинская степь. 1890-е годы

придать смысл и ореол чрезвычайного события. Никогда еще в истории России не принимались за столь громоздкое, дорогое и великое дело, которое включало в себя одновременно и прокладку пути, и переселение из западных областей в восточные, на свежие земли миллионов людей. Никогда еще Россия не приходила в столь энтузиастическое движение, обещавшее и выгоды, и подъем национального духа. Если этого не случилось, по крайней мере не случилось подъема национального духа, то лишь оттого, что и внутренние, и внешние силы вскорости втолкнули Россию в полосу исторических несчастий, которых тогда или нельзя было ожидать, или они не казались неизбежными.

17 марта того же 1891-го последовал, как тогда выражались, с высоты престола рескрипт на имя наследного цесаревича Николая Александровича, прибывшего во Владивосток после морского путешествия по восточным странам. В рескрипте торжественно провозглашалось:

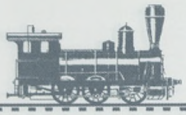
«Повелеваю ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей (целью) соединить обильные дары природы сибирских областей с сетью внутренних рельсовых сообщений. Я поручаю Вам объявить таковую волю мою, по вступлении вновь на русскую землю, после обозрения иноземных стран Востока. Вместе с тем возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению, за счет казны и непосредственным распоряжением правительства, Уссурийского участка Великого Сибирского рельсового пути».

19 марта цесаревич Николай Александрович отвез первую тачку земли на полотно будущей дороги и заложил первый камень в здание Владивостокского железнодорожного вокзала. Фигурально говоря, поезд тронулся, хотя до отправления реального поезда было еще далеко. Известие о начале строительства сквозной железной магистрали через Сибирь громогласно прозвучало по всему миру. Наше внутреннее дело вести по своей территории дорогу затрагивало интересы многих держав. Никто не желал усиления России, втуне лежащая земля, пустынная и непроходимая, недоступность природных богатств, связанная по рукам и ногам инициатива сибирского общества как нельзя более устраивали всех, кто торопливо заканчивал разделение мира на сферы влияния и не хотел лишнего соперничества. Интересы Англии, как морской державы и одной из победительниц в Севастопольской кампании, страдали оттого, что неостановимым делалось продвижение России к Мировому океану, и результаты Крымской войны уже не в состоянии были этому помешать. Япония считала Японское море, а также Корею и Китай сферой своих интересов, и вплотную приблизившаяся к ним Россия вызывала у островной страны крайнее раздражение. Подле Китая «паслись», кроме того, пользуясь его слабостью, и Германия, и Франция, и Америка. В Америке, где от океана к океану проложены были к этому времени уже четыре железнодорожные магистрали, с восхищением отзывались о «фантастическом», как повторялось там, проекте Транссиба. Американцы, как народ предприимчивый и авантюрный, не могли сдержать восторга перед грандиозной задачей, однако политиков США не могла не тревожить Россия, в которой кровь начинает пульсировать по всему ее богатырскому телу. Японская война, а затем и послереволюционные события (после 1917 года) подтвердили эту общую нелюбовь к России и желание поживиться ее лакомыми кусками на Севере и Востоке.

В 1892 году произошло еще одно важное для Сибирской дороги событие: министром финансов был назначен С.Ю. Витте, человек огромной, иногда чрезмерной деятельности, горячий сторонник скорейшего сооружения магистрали. Ничуть не мешкая, он составил план строительства. Еще до него вся трасса поделена была на шесть участков, а Витте предложил очередность их проходки. Первый этап — проектирование и строительство Западно-Сибирского участка от Челябинска до Оби (1418 километров), Средне-Сибирского от Оби до Иркутска (1871 километр), а также Южно-Уссурийского от Владивостока до ст. Графской (408 километров). Второй этап включал в себя дорогу от ст. Мысовой на восточном берегу Байкала до Сретенска на р. Шилке (1104 километра) и Северно-Уссурийский участок от Графской до Хабаровска (361 километр).



П.Я. Пясецкий. Мост через реку Обь. 1890-е годы





Группа уральских рабочих – строителей железнодорожного моста через Обь. 1893–97 гг.

И в последнюю очередь, как самая труднопроходимая, Кругобайкальская дорога от ст. Байкал в истоке Ангары до Мысовой (261 километр) и не менее сложная Амурская дорога от Сретенска до Хабаровска (2130 километров). Позже спохватились, что небольшой участок от Иркутска до ст. Байкал (80 километров) оказался в «излишке» и ни к одной «шубе» не подшит, а посему отнесли его к первой очереди, как того и требовал порядок работ. Кроме того, Комитет Сибирской дороги передвинул сооружение Забайкальского участка от Мысовой до Сретенска также в число первоочередных.

Учреждение Комитета Сибирской дороги в 1893 году было подобно локомотиву, который на всех парах потянул все огромное строительное хозяйство. В него вошли председатель кабинета министров, министры финансов, путей сообщения, внутренних дел, государственных имуществ, военный, морской министры и государственный контролер. Председателем Комитета государь назначил наследника престола Николая Александровича, которому оставалось до коронации чуть больше года. Комитету придавались самые широкие полномочия, в столь авторитетном составе препятствий для него не должно было существовать, и они действительно снимались даже в самых затруднительных случаях. Во все десять лет строительства, а затем и во все годы «дополнения» и выправления трассы, прокладки вторых путей, как и во всех экстремальных обстоятельствах, случавшихся во множестве, Комитет немедленно принимал решения, находил дополнительные деньги, наводил справедливость. И даже прокладку КВЖД по китайской земле едва ли можно поставить ему в вину: сквозной путь в грозовой обстановке накануне войны требовался немедленно, а северный, амурский вариант в условиях вечной мерзлоты со всеми ее «цветочками» и «ягодками», какие никогда и нигде еще не встречались, ускорить было невозможно, и с Амурской дорогой впоследствии намучились не меньше, чем с Кругобайкальским участком. Принимаясь за столь грандиозное и неизведанное предприятие, каким показала себя Сибирская дорога, конечно, нельзя было предвидеть всех сложностей, всех подножек и бед, которые раз за разом сваливались на строителей как наказание за вторжение в эти дремучие заповедные места. Поэтому случалось все — и остановки, и неразбериха, и отступления от намеченного маршрута, и бегство рабочих со стройки, не выдерживавших ни за какие заработки морозов, болот, гнуса и неукротимой стихии. Все случалось, — и чрезвычайные обстоятельства на стройке такого масштаба и вызова были в порядке вещей.

На одном из первых же заседаний Комитета Сибирской дороги заявлены были строительные принципы: *«...Довести до конца начавшуюся постройку Сибирского рельсового пути дешево, а главное, скоро и прочно»; «строить и хорошо и прочно, с тем чтобы впоследствии дополнять, а не перестраивать»; «...чтобы Сибирская железная дорога, это великое народное дело, была осуществлена русскими людьми и из русских материалов».* А главное — строить за счет казны. После долгих колебаний разрешено было «привлечение на постройку дороги ссыльнокаторжных, ссыльнопоселенцев и арестантов различных категорий, с предоставлением им за участие в работах сокращения сроков наказания».

Дороговизна строительства заставила пойти на облегченные технические нормы прокладки пути. Уменьшалась ширина земляного полотна, почти вдвое уменьшалась толщина балластного слоя, а на прямых участках дороги между шпалами и вовсе нередко обходились без балласта, рельсы были легче (18-фунтовые вместо 21 фунта на метр), допускались более крутые, в сравнении с нормативными, подъемы и спуски, через малые реки навешивались деревянные мосты, станционные постройки ставились также облегченного типа, чаще всего без фундаментов. Все это рассчитывалось на небольшую

пропускную способность дороги. Однако, как только нагрузки увеличились, а в военные годы многократно, пришлось срочно прокладывать вторые пути и все «облегчения», не гарантирующие безопасность движения, поневоле устранять.

От Владивостока повели пути в сторону Хабаровска сразу же после освящения начала строительства в присутствии наследника престола. А через год состоялась торжественная церемония начала встречного движения от Челябинска. Первый костыль на западной оконечности Сибирского пути доверено было забить студенту-практиканту Петербургского института путей сообщения Александру Ливеровскому. Уж как сумели разглядеть в нем тогда не проявившем себя студенте фигуру яркую, масштабную, рыцарскую, из тех личностей, которые обогатили и укрепили своим недюжинным талантом и профессиональной дерзостью все многолетнее строительство, все его этапы от начала до конца, как разглядели — уму непостижимо. Он же, Александр Васильевич Ливеровский, двадцать три года спустя в должности начальника работ Восточно-Амурской дороги забил и последний, «серебряный» костыль Великого Сибирского пути. Он же, инженер Ливеровский, возглавил работы на одном из самых трудных участков Кругобайкальской дороги. Здесь впервые в практике железнодорожного строительства он использовал на буровых работах электричество, впервые он же на свой страх и риск ввел дифференцированные нормы взрывчатки направленного, индивидуального назначения — на выброс, рыхление и т.д. Он же, инженер Ливеровский, вел прокладку вторых путей от Челябинска до Иркутска. И он же заканчивал строительство уникального, в 2600 метров, Амурского моста, самого последнего сооружения на Сибирской дороге, сданного в эксплуатацию только в 1916 году.

Надо сказать, что в прежние времена, как только Россия принималась вынашивать великое дело, зачатое ее насущными потребностями, тут же, точно по волшебству, в необходимом количестве являлись яркие и сильные проводники и подвижники этого дела. Вспомним даже и издалека: когда в XIV–XV веках после татарского ига понадобилось заново собирать воедино русские земли и русские души — ученики Сергия Радонежского и ученики его учеников поставили по окраинам Руси сотни монастырей, бескровно и учительно творивших объединительную работу, в том числе за Волгой.

Когда потребовалось открывать Сибирь, сотни, тысячи, десятки тысяч казаков, словно бы прошедших, подобно космонавтам, специальную закалку и выказавших способность к сверхперегрузкам и отчаянному порыву, за полвека, влекомые неудержимой тягой, дошли до Охотского моря.



Деревянный мост на Средне-Сибирской железной дороге. 1890-е годы

Когда Петру Великому в его имперском строительстве понадобились соратники столь же могучего духа и силы, как он сам, — «птенцы гнезда Петрова» слетелись за считанные годы.

В канун Великой Отечественной, когда армия оказалась обезглавленной, а война надвигалась неудержимой лавой, — от сохи и станка явились крестьянские дети и превзошли в ратном деле вымуштрованный веками кастовый генералитет противника.

Так и с Транссибом: да, были уже в то время школы подготовки инженеров, был немалый опыт прокладки дорог в Европейской России, но все это оказалось несравнимо с тем, что потребовали сибирские условия, и на порядок-два оказалось выше приобретенного образования и имеющегося опыта. Это словно на другой планете была работа, малознакомой, «нравной» и гораздой на фокусы. Как в уссурийской тайге случалось: на виду у десятков людей на трассе, среди рабочего шума и гама прыжком выскакивает из-за деревьев тигр, хватает первого попавшегося — и поминай как звали. Или как в Забайкалье в трескучие морозы на реке Онон: ни с того ни с сего огромные, в две-три тонны, глыбы льда с грохотом выдирает из реки и подбрасывает высоко в воздух, устраивая жуткую, дьявольскую канонаду. И много чего другого в том же нежданно-негаданном роде, от чего нельзя было застраховаться и что случалось с неминуемостью наступления каждого нового дня. Все это надо было понять (а никаких наблюдений за поведением пусть не тигров, пусть природных явлений прежде не водилось), изучить и попытаться предотвратить. Что для этого больше требуется — инженерных знаний, человеческой опытности и интуиции или приобретаемой со временем свойскости, — поди разберись.

Инженер-изыскатель и строитель выковался в Сибири в особый отряд рыцарского и верноподданнического служения России. Это была интеллигенция крепкой кости и здорового духа, у которой не могло явиться разрушительного настроения уже по одному тому, что призванием ее было строить, укреплять и облагораживать жизнь, выводить российские окраины, придавленные заброшенностью и дальностью, из их местечковых тупиков на простор знаний и деятельности. Это были образованные и благожелательные люди, спокойные и неутомимые, чьи добрые качества вырабатывались опять-таки профессиональным служением и духовной подтянутостью. Немало могил их осталось вдоль трассы, теперь уже и забытых, немало имен вошло в названия станций, да по нашей привычке к беспамятству потом переименованных, немало их, надорванных непосильной работой, после завершения строительства долго не протянуло. А мы и поклониться им теперь забываем.

Великий Сибирский путь тронулся на восток от Челябинска 7 июля 1892 года. Тронулся довольно споро. Через два года первый поезд был в Омске, еще через год — на станции Кривощеково перед Обью (будущий Новосибирск), почти одновременно, благодаря тому, что от Оби до Красноярска работы велись сразу на четырех участках, встречали первый поезд в Красноярске, а в 1898 году, на два года раньше первоначально обозначенного срока, — в Иркутске. В конце того же 1898-го рельсы дотянулись до Байкала. И тут, перед Кругобайкальской дорогой, представлявшей собой неописуемую природную красоту и столь же неописуемое препятствие из обрывающихся в озеро скал, произошла остановка на добрых шесть лет. Дальше на восток от станции Мысовой путь повели еще в 1895 году с твердым намерением в 1898-м (этот год после удачного начала принят был за финишный для всех дорог первой очереди) закончить укладку и на Забайкальской трассе и соединить железнодорожный путь с речным, выводящим к Амуру. Но здесь начиналась совершенно незнаемая Сибирь, совершенно необъезженная — и планам этим так скоро не суждено было сбыться. Один за другим на строителей обрушились несчастья, которые не только сорвали сроки сдачи участков в эксплуатацию, не только в самом прямом смысле окунули строителей в пучину бедствий, но и способствовали тому, что сооружение следующей — Амурской — дороги надолго было оставлено.

Первый удар нанесла вечная мерзлота. Юбилейный сборник в честь столетия Забайкальской железной дороги вспоминает об этом такой картиной:

«Опыта строительства на вечно мерзлых грунтах с ледяными линзами не было. Водопроводные трубы укладывались в отапливаемых паром или водой галереях. Корпуса железнодорожных мастерских в Чите разваливались. Позже разрушились здания локомотивного депо и бани в Могоче на Амурской дороге (кой-какие первоочередные службы протягивались и туда. — *В.Р.*). *Сплывы откосов выемок, заполнение грунтом водоотводных канав, выпучивание мостовых свай, осадки высоких насыпей даже зимой, разжижение плотных оснований насыпей во время длительных ливневых дождей, разрушение фундаментов зданий и мостов — это далеко не полный перечень странных и неожиданных явлений, с которыми столкнулись строители на вечно мерзлых грунтах на многих участках Забайкальской дороги».*

Наводнение 1896 года, размыв чуть не повсеместно возведенные насыпи, наделало немало бед, но они еще были поправимы. В следующем году грянул настоящий потоп. Воды Селенги, Хилка, Ингоды и Шилки, вырвавшиеся из берегов со скоростью и буйством цунами, сносили деревни, полностью был смыт с лица земли окружной город Доронинск, на четырехстах верстах от железнодорожной насыпи не осталось и следа, разнесло и погребло под илом и мусором строительные материалы. Когда вода наконец спала, жуткое зрелище невиданного опустошения предстало перед строителями — будто это они и вызвали стихию, нагрянув сюда, где человек еще не имел первенства, без спросу и нарушив закон здешних мест.

На этом беды не прекратились. Через год, показывая после наводнения обратную сторону стихии, выпала небывалая засуха: ни трава не поднялась, ни хлебные засевы не дали зерна. Вспыхнула



П.Я. Пясецкий. Омск. 1890-е годы

эпидемия чумы и сибирской язвы. Рабочие разбежались, остатки дороги возвышались могильными холмами.

Только через два года после этих событий, в 1900-м, удалось открыть на Забайкальской дороге движение, но была она вполовину настелена «на живульку» и потребовала для безопасного движения еще трудов и трудов.

А с противоположной стороны — от Владивостока — Южно-Уссурийская дорога до станции Графская (ст. Муравьев-Амурский) была сдана в эксплуатацию еще в 1896-м, а Северно-Уссурийская до Хабаровска закончена в 1899-м.

Оставалась нетронутой отодвинутая на последнюю очередь Амурская дорога, и оставалась недоступной Кругобайкальская. Но Амурской, натолкнувшись на непроходимые места и боясь застрять там надолго, в 1896 году предпочли южный вариант через Маньчжурию (КВЖД), а через Байкал в спешном порядке наводилась паромная переправа и везли из Англии сборные части двух паромов-ледоколов, сначала одного, затем другого, которым и выпало в течение пяти лет принимать в себя железнодорожные составы.

Трудности на Забайкальской дороге оказались чрезвычайными, но считать, что они выпали совершенно неожиданно, нельзя. Всего можно было ожидать от воистину загадочных и мистических сил на огромных малозаселенных и почти совсем не изученных пространствах. Не зря говорят, что в звучании слова «Сибирь» слышится рык — вот он и прозвучал, когда ступили на нее торопливо и больно. Русская история этих диких мест началась с XVII века, когда появились тут казаки, а вслед за ними пашенные крестьяне, но было их немного, на версту по персту, и жили они замкнуто; что выпадало им, какие уроки они извлекали из общения со здешним краем, тут же с ними навсегда и оставалось, не оповещая, как теперь, громогласно всю планету.

В 1913 году в Забайкалье побывал знаменитый норвежский путешественник и ученый Фритьоф Нансен. Был он страстным пропагандистом Великого Северного морского пути, который теперь в одной упряжке с Великим Сибирским железнодорожным путем сулил огромные перспективы. По северным морям, а затем по Енисею Фритьоф Нансен доплыл до Красноярска и пересел на поезд. И проделал весь тот путь, на котором установился Транссиб: от Читы свернул на КВЖД и доехал до Владивостока, затем по Уссурийской дороге до Хабаровска, а там... там Амурская дорога на возвратном пути, в свое время оставленная, но теперь опять подобранная, берущаяся в упряжку. Берущаяся, но еще не взятая, передвигаться приходилось то в вагоне, то на дрезине, на автомобиле, на своих двоих, в лодке — пока не выбрался знаменитый норвежец в сопровождении хозяев на Забайкальскую дорогу, где начиналось уже устоявшееся сквозное движение. Но именно эти гиблые места, штурмуемые строителями, и произвели на путешественника, повидавшего в своих странствиях многое и всякое, самое большое впечатление. С одной стороны, природа, затаенная и мощная, как сфинкс, величественно застывшая в осенней дремоте, переваливающаяся с боку на бок в сезонных преображениях, не рассчитывавшая, что когда-нибудь здесь может появиться человек, и никаких удобств для него не приготовившая, налитая огромной силой, с которой, казалось, некому соперничать, — и, с другой стороны, он, этот человек, неизвестно откуда берущий прямо-таки богатырские жилы и крепи, чтобы быть сильнее и упрямо пробиваться вперед и вперед.

Книгу свою об этом путешествии Нансен назвал уважительно и точно — «В страну будущего». Не однажды он восклицает в ней: *«Удивительная страна! Удивительная страна!»* — и замечает, совсем как бывалый, вместе со строителями испытавший все тяготы их суровой жизни товарищ: *«Климат зимою так суров, что по большей части исключает возможность каких бы то ни было работ, кроме туннельных и мостовых. Да и летом условия не из благоприятных: жарко, и такая масса комаров и мух, ос и всякой мошкары, что единственное спасение от них — дым от костров. Нелегко находить на этих плоских болотистых равнинах и хорошую питьевую воду, и приходилось большею частью довольствоваться стоячею, бо-*



П.Я. Пясецкий. Омск. Старая крепость. 1890-е годы

лотною. А бездорожье приводило к тому, что летом болотистая местность становилась окончательно непроходимою, и самое проложение сколько-нибудь сносных дорог приходилось откладывать до зимы».

На станции Талдан Нансен заглянул в стометровую скважину, пробуренную на болоте в поисках питьевой воды. Воду не нашли, но срез «преисподней» поразил ученого: сверху метровый пласт торфа, затем полтора метра цельного льда, а дальше песок, гнейсовый гранит — и все это до самого дна было каменно замерзшим. Какой же милости можно ждать от этих глубин, где адская кухня в любой момент может преподнести самый неприятный сюрприз? Оттого и «милость», которая в виде рельсового пути творилась на поверхности, постоянно находилась под угрозой, и потому ничего не оставалось, как для защиты возводить гигантские прокладки-насыпи.

Здесь были особо трудные, как принято говорить, экстремальные условия, здесь дороженька доставалась такой ценой, что измерять ее нечем.

Но легкой дороги и нигде-то не случалось, даже в Западной Сибири, где она, казалось, катилась сама собой, если судить по скорости продвижения. Конечно, Ишимская и Барабинские степи выстилались на западной стороне ровным ковром, поэтому рельсовый путь от Челябинска до Оби, как по линейке, ровно шел вдоль 55-й параллели северной широты, превысив кратчайшее математическое расстояние в 1290 верст всего на 37 верст, неизбежных при подходах к городам и речным путям. Довольно легко давались и земляные работы, особенно после того, как привезли из Америки землеройные грейдеры.

Не сравнить Западно-Сибирскую с другими дорогами, но и здесь не обошлось без трудностей, которые происходили из того же, что в ином роде давало преимущества, — из степной местности. В степной местности не было леса — приходилось везти его из Тобольской губернии или из восточных таежных районов. Не было даже гравия, камня — для моста через Иртыш и для вокзала в Омске везли камень по железной дороге за 740 верст из-под Челябинска и за 900 верст на баржах по Иртышу из карьеров. В половодье нельзя было избавиться от воды — все тот же инженер Ливеровский, только что после окончания института поступивший на стройку, догадался вдоль трассы отрывать котлованы. А питьевую воду, воду для паровозных котлов в озерном краю добывали из артезианских скважин, да еще и очищали ее химическим способом от примесей. Снежные заносы под буйными степными ветрами превращали насыпь в белое, уходящее за горизонты, холмистое изваяние — лесопосадками в срочном порядке не загородишься, пришлось набивать тысячи и тысячи деревянных щитов. Да и вышли в степь сибирскую налегке: не хватало одного, другого, третьего, даже гвозди везли с Урала, мастерскими обзавелись не сразу, хозяйственный обоз подтянули позже. Именно здесь, на первом этапе, дорога набиралась опыта, училась ходить по Сибири особым шагом — спорым и вкрадчивым, все учитывающим, ко всему готовым, ставящим ногу так, чтобы из любой ловушки ее можно было выдернуть.

Мост через Обь строился четыре года, а дорога с правого берега Оби (теперь это была уже Средне-Сибирская дорога) устремилась дальше на восток. И до Мариинска, даже до Ачинска серьезных препятствий не встретила — все та же степь, постепенно одевающаяся в леса. Затем — отроги Алтая, Алатау, Саянского хребта. Начиналась кондовая, таежная, суровая Сибирь с резко континентальным климатом, с гористыми участками в сотни верст, с резкими повышениями и понижениями местности, что на языке строителей называлось «перевалистостью», с бездорожьем, с земляными работами, где приходилось орудовать не столько лопатой, сколько топором — так перекручена была почва древесными корнями.

Здесь же от станции Тайга отходила ветка на Томск, где разместилось управление строительством Средне-Сибирской дороги. Надо полагать, оно село в Томске, исходя не только из практических удобств, но и из желания потрафить уязвленному самолюбию города, оставленного в стороне от главной магистрали. Но и управление Забайкальской дороги разместилось почему-то не в Чите, как того требовала география, а в Иркутске. Потом, десятилетие спустя, была почтена и Чита: сюда из захолустного Нерчинска перевели управление строитель-



Станция Средне-Сибирской железной дороги. Конец XIX в.



Зимняя переправа по льду

ством Амурской дороги. Дальше от линии работ, но ближе к линии связи; очевидно, для управленческой жизни это имело не последнее значение.

Вообще Средне-Сибирская дорога, несравненно более трудная, чем Западно-Сибирская, велась, судя по всему, радостнее, азартнее, на подъеме и воодушевлении. Вылезли из болот, и лес, и камень, даже облицовочный, под руками — огромные залежи угля, который пойдет в паровозные топки, сухой мороз и сухая жара, таежная живность, которая и повеселит, и накормит крепкого духа и здорового вида местный народ. Научились организовывать работу, вошли во вкус и ритм ее, почувствовали радость продвижения.

До Красноярска «чугунку» провели быстро, работы шли, повторим, одновременно на четырех участках. Укладывались 18-фунтовые рельсы, но каким-то макаром по Великому морскому пути и Енисею в Красноярск была доставлена из Англии партия 22-фунтовых — не в лад с принципом строить только из отечественных материалов. Привезли за тридевять земель — не возвращать же из принципа обратно. Да и рельсы хороши. Выстелили ими двадцать километров к западу от Красноярска, не пришлось затем и менять.

На восток от Енисея должны были вести дорогу с противоположных концов — от Красноярска и от Иркутска. Но Николаевский железоделательный завод в Иркутской губернии поставлять рельсы не смог. Пришлось землепроходческим способом идти только «встречь солнцу». Красноярский юбилейный сборник к 100-летию своей дороги дает красочную картину работы укладчиков, которые подобно цыганскому табору, с женами, детьми, кошками, собаками, петухами и поросятами, с торговыми лавками и кузнями, ежедневно продвигались примерно на шесть километров по только что выложенным рельсам. И так всю тысячу верст: на полотно развозятся и укладываются шпалы, зарубаются гнезда для рельсов, просмаливаются, выравниваются; на вагонетке, которую тянет лошадка, подвозятся рельсы, раскладываются на шпалах, производится их заболтовка. Следом идут костыльщики, затем рихтовщики, выправляющие изгибы, и в конце — подбивка пути и засыпка балласта. Все — «цыганский табор», оглашая тайгу разноязычием его обитателей, на шесть километров продвигается вперед.

Но прежде-то надо было пройти самую трудоемкую и ломовую работу — навести полотно дороги, надежное, удобное для хода, приятное для глаза. Случались участки, где приходилось поднимать полотно на 17 метров (на Забайкальской дороге высота насыпи доходила до 32 метров — выше восьмиэтажного дома), и были участки, где выемки, да еще и каменные, были сравнимы с подземельями. Мешала река — отводили ее русло, чтобы знала свое место; вставала гора — поклоняли и ее, так что и следа не оставалось.

Русло Енисея не отведешь: проект моста через великую сибирскую реку, которая у Красноярска набрала уже километровую ширь, сделал профессор Московского технического училища Лавр Проскуряков. По его же начертаниям был навешен позднее самый грандиозный на Европейско-Азиатском континенте мост через Амур в Хабаровске длиной более двух с половиной километров. Красноярский мост потребовал, исходя из характера могучего Енисея в пору ледохода, значительного, превышающего принятые нормы увеличения длины пролетов. Расстояние между опорами доходило до 140 метров, и в этих даже и не шагах, а прыжках мост опасно зависал над бурлящей пропастью, держась, казалось, на одном только честном слове проектировщика. Но и высота металлических ферм возносилась на верхние параболы на 20 метров — точно за небо ухватываясь, давая уверенность в прочности. Мост — картинка, да и только! Строил его инженер Евгений Карлович Кнорре, имя знаменитое, связанное с возведением мостов через Днепр, Зап. Двину и Волгу. На Красноярский мост, как и на Обский, ушло четыре года. На Парижской Всемирной выставке 1900 года модель этого моста длиной 27 аршин получила золотую медаль. Теперь в Красноярске рядом с этим отслужившим свой век «ветераном» построен новый, более надежный — и не знают, что делать с прежним. Разбирать руки не поднимаются, без него Красноярск сразу поблекнет; мост, как крылатое и неповторимое чудо, не только дороге служил, не только с берега на берег протягивался, но и откладывался в сердце радостью и красотой.

В Иркутске Ангару не пришлось пересекать, дорога прошла по ее левому берегу, но на въезде в город с западной стороны встал на пути впадающий в Ангару Иркут, река норовистая, горная, бегущая с Саянских хребтов. Первый мост здесь ставился деревянный, слишком тяжело досталась бы доставка металлических конструкций по тракту. Соорудили опоры, забили в дно Иркута сваи. Во время ледостава бурлящей водой вместе со льдом эти сваи повыдергало. Снова с великими мучениями забили, а чтобы защитить их, вокруг ледорезов и опор устроили ряжи. Издатель газеты «Восточное обозрение» И.И. Попов в своих «Записках редактора» вспоминает:

«Помню, когда в 1898 году открывали этот мост и через него был пущен первый локомотив, генерал-губернатор А.Д. Горемыкин предложил мне проехать с ним в этом локомотиве. Я отклонил предложение и посоветовал Горемыкину «не производить испытания моста». Он согласился со мной, и мы со стороны наблюдали, как «испытывали мост». Строитель моста инженер Попов сел на локомотив с револьвером в руке. Потом, после испытания моста, я спросил у Попова, зачем понадобился ему револьвер. «Если бы мост не выдержал, я бы застрелился», — ответил Попов. Мост оседал, трещал, но испытания прошли благополучно, и мост простоял десять лет. Вначале через него не пускали составы, но потом благополучно проходили все поезда».

С выходом Транссиба в срединную часть Сибири, на вершину ее, точнее обозначились не только его собственные, ведомственные обязанности, но и культурные, духовные, просветительские задачи. Вспомогательный «обоз», подцепленный к локомотиву, продирающемуся в глубь восточной страны, все разрастался, и чем дальше, тем больше. Дорога сама по себе, если бы она даже шла налегке, не обременяя себя дополнительными нагрузками, несла задатки широкого преображения этого края — идеи, вкусы, нравы, манеры, новые способы хозяйствования и управления. Но дорога не обошлась этим испытанным путем колонизации, не ограничилась завтрашними результатами, тем, что при перевозках жизнь сама собой устроится, новая, приличествующая времени жизнь, а принялась одновременно со своим ходом укоренять то лучшее, без чего обходиться уже было невозможно.

Транссиб продвигался обширным фронтом, оставляя после себя не одно лишь собственное путевое и ремонтное хозяйство, но и училища, школы, больницы, храмы. Вокзалы, как правило, ставились заранее, до прихода первого поезда, и были красивой и праздничной архитектуры — и каменные в больших городах, и деревянные в малых — и в Омске, Томске, Красноярске, Иркутске, и в Канске, Боготоле, Нижнеудинске, Зиме. Вокзал в Слюдянке, на Байкале, облицованный местным мрамором, нельзя воспринимать иначе как замечательный, на загляденье памятник строителям Кругобайкальского участка. Дорога принесла с собой и сказочные формы мостов, и изящные формы вокзалов, пристанционных поселков, даже будок, даже мастерских и депо. А это, в свою очередь, потребовало приличного вида построек вокруг привокзальных площадей, озеленения, облагораживания. В Иркутске рядом с вокзалом поднялся красавец Николо-Иннокентьевский храм (недавно возрожденный), в Новониколаевске строитель Обского моста Н.М. Тихомиров стал строителем храма в честь святого благоверного князя Александра Невского, рядом с которым и был погребен вскоре после его освящения. К 1900 году по Транссибу было построено 65 церквей и 64 школы, строилось еще 95 церквей и 29 школ — на средства специально созданного Фонда императора Александра III в помощь новоселам-переселенцам. Мало того — Транссиб заставил вмешаться в хаотическую застройку старых городов, заняться их благоустройством и украшением.

Всюду вдоль трассы велась геологическая разведка, на Забайкальской дороге ею руководил будущий академик В.А. Обручев, его коллекция минералов была затем передана в Читинский музей. Тогда же началось вскрытие новокузнецких, анжеро-судженских, черемховских и сучанских углей. Дорога расчищала и углубляла русла рек, строила судоверфи и обзаводилась своим флотом, распахивала поля и засевала их овсом для лошадей и рожью для рабочих, осушала болота, заготавливала лес, вела дипломатию с восточными странами, в частности с Японией, куда могли бы приезжать для излечения и отдыха ее инженеры.



П.Я. Пясецкий. Строительство моста через р. Иртыш. 1890-е годы

Новосибирская гос. обл. ... библиотека

А главное — на огромных сибирских пространствах Транссиб расселял все новые и новые миллионы переселенцев.

Полусонная Сибирь в глубинках своих, точно почувствовав подземные толчки, зашевелилась, заоглядывалась вокруг: что же это такое в жизни и природе происходит? Услышала в самом воздухе неопределенный и влекущий зов и, даже оставаясь на месте, не меняя сразу жизненного уклада, ощутила перемещение: там же, где была, но уже и не там, будто сдвинулась сама ось сибирского материка.

И что бы потом ни происходило в Сибири, какие бы ветры перемен ни врывались в нее, какие бы открытия и обновления ни случались — все это по впечатлению и результатам, по общей побудке и встряске глухоманных мест, по какому-то пронзившему весь организм материка призывному гуду не могло сравниться с тем первым, что объяло необъятное и вострубило новое время, — с прокладкой Великого Сибирского пути.

Транссиб строила вся страна. Вся страна строила и БАМ в 70–80-е годы прошлого столетия, но это всеобщее участие в прокладке БАМа в благополучные времена, при технической мощи государства и всемогущем партийно-административном попечении было неизмеримо другим. «Ударная комсомольская» в избытке обеспечивалась молодыми кадрами всех квалификаций, перед потоками грузов на стройку везде и всюду загорался «зеленый свет», за финансированием дело не могло стоять, властной рукой была спущена разнарядка, какую станцию вместе с поселком какой республике возводить — какую Грузии и Армении, какую Белоруссии и Латвии, какую Азербайджану и какую Узбекистану. И ни одна республика, какой бы чванливой или строптивой она ни была, не смела отказаться, а ехала и строила в своем национальном духе, что в суровых северных условиях очень даже поощрялось. Слово «БАМ» звучало сильно и мужественно, оно было в сводке погоды и в сводке новостей, в отчетах о культурной и литературной жизни, поэтов и художников набиралось там в таком количестве, что они порой всерьез мешали работать. Для бамовцев была создана система самых разнообразных льгот, участие в стройке становилось самой почетной аттестацией при последующем карьерном продвижении.

Это не значит, конечно, что и природа в лад с государством благоприятствовала БАМу, ох, тяжеленько досталась на отдельных участках эта северная, левая рука, протянутая на восток в поддержку правой, транссибовской. Над Северо-Муйским тоннелем на бурятском участке, самом длинном в стране — протяженностью более пятнадцати километров, бились 25 лет. И тем не менее большого изнурения от государства БАМ не потребовал: в первое десятилетие, решающее в прокладке трассы, страна была еще богата.

Есть, однако, мистическое совпадение: как после окончания Транссиба Россия оказалась ввергнута в пучину бедствий, продолжавшихся примерно столько же, сколько длилось строительство, так произошло и после БАМа. Огромная и великая наша страна как-то так, должно быть, устроена и на такой помещается платформе, что всякое серьезное вмешательство в нее непонятно по каким законам вызывает не глубинные сдвиги, не сдвиги земной коры, а поверхностные, социальные, которые ведут или к разрушению врожденных «артерий жизни», как было в революцию и Гражданскую войну после Транссиба, или к запущению и поруганию, как прошлись 90-е годы над БАМом.

Да, но и Транссиб, вне всяких сомнений, строила вся дореволюционная Россия. Все министерства, чье участие в строительстве вызывалось необходимостью, все губернии, и западные, и южные, и северные, дававшие рабочие руки. Так и называлось: рабочие первой руки, самые опытные, квалифицированные, рабочие второй руки, третьей... Разнарядки на эти руки в то время не могло быть, но по всей России сновали вербовщики, заключавшие договора и собиравшие артели для Сибири. Добровольный флот, курсировавший из Одессы во Владивосток, едва справлялся с перевозками переселенцев, рабочих, доставлял мостовые металлические конструкции из Варшавы, всевозможное оборудование из южных губерний, даже хлеб из Петербурга для воинских частей. Едва не вся дорога легла на



П.Я. Пясецкий. Строительство поселка железнодорожников. 1890-е годы



Железнодорожники возле здания паровозного депо. 1890-е гг.

уральские рельсы, мосты, за исключением Крайнего Востока, также возводились из уральского металла. Первоначально заданная сумма затрат в 350 миллионов рублей превзойдена была втрое, и Министерство финансов хоть и с кряхтением, раздававшимся на всю Россию, хоть и с задержками, особенно в военные годы, шло на эти ассигнования. Транссиб, и особенно китайский его участок (КВЖД), подтолкнул Японию к войне, но на Транссиб же смотрели с отчаянной надеждой: только бы успеть, только бы запустить дорогу для перевозки армии и вооружения, только бы не потерять тихоокеанские порты.

В отдельные годы, когда участки первой очереди развернули работы (1895–1896 гг.), на трассу выходило одновременно до 90 тысяч человек. Эту армию составляла довольно пестрая среда из добровольцев западных губерний, местного населения, из каторжников и ссыльнопоселенцев, солдат и частью — на Кругобайкальской и Уссурийской дорогах — из иностранных рабочих. Дорогу вести — не карбаз по-бурлацки в одной упряжи тянуть, поэтому, разбросанные по разным участкам, эти разнородные группы могли или совсем не соприкасаться друг с другом, или соприкасались мало. Военные работали своими отрядами, ссыльные своими. Случалось, однако, что и каторжники попадали на подряды вместе с вольнонаемными и, как показал опыт Уссурийской дороги, работали в этом случае значительно лучше.

Вообще же это была постоянная и двусторонняя, взаимозависимая проблема — недостаток рабочих рук и отношение к рабочим рукам.

Меньше всего от нее, от этой проблемы, страдала Западно-Сибирская дорога. Еще не ушли далеко от заселенных районов Урала и Тобольской губернии, да и Расея за Уралом и Волгой, поставлявшая мастеровитых строителей, овладевших набором профессий не на одной «чугунке», была еще не за тридевять земель. Каждый год на Западно-Сибирской трудилось до 22 тысяч человек, почти половина из них набиралась из местных. Очень выручали старообрядцы (как и на Забайкальской дороге, где они назывались «семейскими»). Рослые, сильные, красивые, кровь с молоком, ни водку, ни махорку не признающие, ворочавшие каждый за двоих, а то и за троих, они приходили семейными артелями, и за взятый ими подряд можно было не беспокоиться. Как только подступала деревенская страда — исчезали и, справив дома сенокос или уборку, появлялись снова. Но крестьяне и всюду смотрели на дорогу, как на сезонный отхожий промысел, и приливали и отливали большими партиями по нескольку раз в году, пока дорога не уходила за горизонты, где подхватывалась другими крестьянскими руками.

В Восточной Сибири, на Средне-Сибирской дороге, плотность населения была значительно меньше, чем в Западной, — полтора человека на квадратную версту. Из Европейской России сюда наезжало в год от трех до одиннадцати тысяч (по данным В.Ф. Борзунова в его «Материалах строительства Транссибирской магистрали»), на Забайкальскую — в два раза меньше, на Уссурийскую — всего ничего: около тысячи. Выход, как всегда, находился там, где желание не спрашивалось. Разрешение на использование ссыльных и арестантов на Уссурийской дороге дано было с самого начала, еще в 1891 году. Затем это позволение распространилось и на западные участки. В Иркутской губернии в начале нового века на дорожные работы было мобилизовано более пяти тысяч ссыльных и около тысячи арестантов. Вместе это составляло чуть меньше половины всех работающих. Для арестантов существовали условия: брали на стройку лишь тех, срок отсидки которых не превышал пяти лет (в таком случае они не склонны были к побегу), с последующими зачетами, т.е. сокращением срока наказания при хорошей характеристике. На Забайкальской, Амурской и Уссурийской дорогах положение спасали солдаты Приамурского военного округа и железнодорожных дивизионов. Вместе с каторжниками с Сахалина. И вместе (на Уссурийской дороге) с китайцами, корейцами и даже японцами.

Закон, провозглашенный в начале строительства, — строить дорогу русскими руками, т.е. руками подданных Российской империи, на Крайнем Востоке выдержать не удалось. Китайцы тысячами сваливались на стройку, как снег на голову, умоляя дать им любую работу. Случалось, что одновременно их собиралось на путях до десяти тысяч. Работнички они были не ахти какие, к тачке приспосабливались только через год, предпочитая таскать

землю в корзинах, дождя боялись панически, тотчас разбегаясь по укрытиям... Но приходилось мириться со всем, другого выхода не было. В 1896 году, когда солдат прислали на стройку меньше, чем запрашивалось, начальник строительства О.П. Вяземский вынужден был отправляться в Японию и заключать договор на доставку на земляные работы 1700 человек. Привезли, устроили, расположили вдоль насыпи — и только за голову хватайся: японцы осторожно и заученно, как золотые россыпи, собирали скребками землю в совки, из совков высыпали в веревочные корзины, вдвоем поднимали на палке корзину на плечи и с трудом взбирались с нею на насыпь. В тачку помещалось содержимое трех таких корзин. Нет работников, и это не работники, пришлось отказываться от японцев, непонятно как построивших свою империю, и передавать их договорные обязательства китайцам: те все-таки были посноровистей.

Позднее, когда вернулись к Амурской дороге, П.А.Столыпин вновь заявил: *«Амурская дорога должна строиться русскими руками»*. Только тогда от услуг китайцев отказались окончательно. Но пришлось увеличивать численность ссыльных и каторжан, доля подневольного труда в сооружении этой дороги потянула на добрую треть всех выполненных работ. Но на Уссурийской дороге русские руки — это были в основном руки солдат. За пять лет строительства их служивые ряды составили почти восемнадцать тысяч человек. В 1900 году по инициативе приамурского генерал-губернатора Н.И. Гродекова был поставлен военным строителям в Хабаровске на пристанционной площади памятник-обелиск с благодарным словом: «Да свидетельствует этот памятник, что воины уссурийские, стоящие грозным оплотом на отдаленном участке империи, умеют служить Отечеству как оружием, так лопатой и топором. Слава русскому солдату!»

Сооружение дорог заканчивается не так, как заканчиваются войны, когда происходит полная мобилизация отвоевавшейся армии. Случаются, правда, и на строительстве железных дорог поражения, как было с БАМом 30–40-х годов прошлого столетия, когда дорогу пришлось оставить, а рельсы с нее отправить в защищающийся Сталинград. Но это случаи исключительные и, как правило, имеющие затем продолжение до победного конца. И к победному концу постепенно происходит переквалификация армии строителей в армию эксплуатационников. Не полностью, конечно, но немалая часть строителей здесь же, на дороге, возле своего дела, запущенного в действие, навсегда и оседает.

Как и на хлебном поле: когда-то впервые проводится по не паханному, по дерну, борозда, а затем теми же руками из года в год разрабатывается и засевается.

С каким настроением строилась дорога, величие и крайняя необходимость которой, благотворный ее ход не могли не осознаваться и рабочими? Были ли воодушевление, духовный подъем, гордость за себя и свое «подвижное» дело («подвижное» и от подвига, который нельзя не признать, и от решительного продвижения к конечной цели) в настоящем и будущем? Взмывала ли от этого дела душа, показывала ли с высоты своей, если взмывала, всю, от начала до конца, струнную протяженность дороги и впряженность в нее десятков тысяч «настройщиков»? «Трудовые будни — праздники для нас» — выпадало ли хоть изредка такое ликующее состояние или все застревало в грубом и расчетливом подряде, в бесконечной изнурительной работе, и все силы забирал тяжкий физический крест?

Не так-то просто ответить на эти вопросы. Разный народ собирался на стройке, разные были условия для работы и разное держалось настроение. Композиторы и поэты на стройку не наведывались и песен о ней не слагали. А.П. Чехов ехал на Сахалин не по «железке», а пробирался по старым дорогам, речным и грунтовым, и интересовали его сахалинские каторжники не на стройке, а в кандалах. Можно не сомневаться, что и сами рабочие, тянувшие Транссиб, в минуты отдыха в сладкой муке надрывали душу популярными тогда в народе и популярными до сих пор словами: «Бежал бродяга с Сахалина звериной узкою тропой», представляя, должно быть: вот еще поднатужатся они, подведут дорогу ближе к Сахалину, и не придется бродяге убиваться на узкой звериной тропе, уж как-нибудь невидимкой можно будет забраться и в вагон.

Из газет того времени мы знаем, с каким восторгом встречали первый поезд и в Омске, и в Красноярске, и в Иркутске, как происходило соединение обоих уссурийских участков, на которое приезжал министр М.И. Хилков, как все отдавались праздничным чувствам, непременно с благодарственным молебном и салютом из орудий, какие звучали речи, где устраивались торжественные обеды с приглашением всех без исключения железнодорожных инженеров. Накрывались в такие дни столы и для рабочих — отдельно, где-нибудь на ближайшей станции. Журналисты там, конечно, отсутствовали, потому и не осталось свидетельств о подробностях этой церемонии — подбрасывали ли рабочие от из-

бытка чувств в воздух шапки и картузы или, донельзя изнемогшие в последние авральные дни, без которых и тогда не обходилось, сразу же после заслуженной чарки проваливались в сон. Было, вероятно, то и другое. Забывались в такие дни и обиды, и несправедливости; победное ликование жителей сибирских столиц, к порогу которых подводили чудодейственные рельсы, не могло не окрылять и их, рядовых строительной армии, не могло не возносить в высоты выше местных горизонтов и не дать попарить там в горделивом огляде своего многотрудного детища.

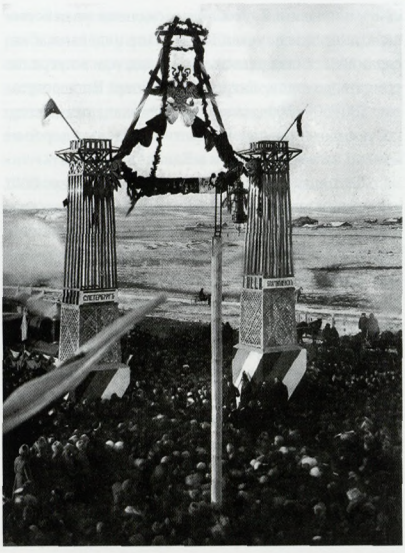
Мы сегодня можем лишь со смутным и все-таки восторженным недоумением взирать на эту великую десятилетнюю страду столетней давности. Десятилетнюю — в ускоренном варианте, окончательный ее ход потребовал времени в два раза больше. Но в том и другом случаях нельзя не прийти в изумление: какую же мощь человеческой энергии надо было вызвать, сконцентрировать и направить, чтобы вручную (вся тогдашняя механизация была плохой помощницей и ни мощностью, ни ловкостью не отличалась) сотворить такую махину, как Транссиб. Перешагивать через могучие реки, передвигать горы, вонзаться в них, перекрывших путь, как в мякоть, нанизывая ходы-тоннели один за другим и десяток за десятком в волшебную гирлянду, а потом в глубоких болотистых зыбунах и вечной мерзлоте выстроить подземное укрепление в тысячи километров, наподобие опущенной вниз Великой Китайской стены, над которой пошла дорога. И всего-то с помощью топора, пилы, кирки, лопаты, тачки. Да еще вагонетки, динамита, лошадки. Американских землеройных машин было мало, да они не везде и годились. На завершающем этапе работ, на восточном участке Амурской дороги, неплохо помогли экскаваторы Путиловского завода... Уж очень они припоздали, лет на пятнадцать бы раньше... Электричество только-только опробывалось и заметного облегчения не давало. Работа каторжная для всех — и для вольнонаемных, и для арестантов. И для инженеров, и для солдат. И для министра путей сообщения М.И. Хилкова, который в японскую войну, когда вынь да подай дорогу для перевозки войск и пушек, а Кругобайкальская еще не действовала, дневал и ночевал на Байкале неделями и месяцами, настилая рельсы или на лед, или в нутро паромов-ледоколов. Каторжная работа! Но и результат: 500–600–700 километров прибавления ежегодно, таких темпов строительства железных дорог не бывало ни в Америке, ни в Канаде.

Но нельзя не сказать и о другом. Это, вероятно, закон мирового масштаба: чем величественнее, благороднее и чище по своему замыслу предприятие, тем больше притягивается к нему всевозможных жучков, паучков и хищников, готовых его точить и потрошить. Из всех звуков, едва доносящихся до нас за дальностью времени со строительства Транссиба, особенно различим и внятен стон рабочего от подрядчика, от работодателя, от того вездесущего пройдохи, служителя собственной наживы, который набирал артели, доставлял их на свой участок, размещал где и как придется, оснащал орудиями труда и вел учет работы, расходов и приходов. И опутывал привезенного издалека беднягу (особенно его) такой паутиной зависимости и надувательства, что выдраться из нее было выше его разумения и сил. Частный подряд, нечистый на руку и на душу, сплетался на стройке в один огромный клейкий и хваткий клубок, крутящийся вокруг норм и расценок, и такую получал власть, что разодрать и разоблачить его зачастую оказывалось невозможно ни начальнику участка, ни даже начальнику дороги, когда те пытались вмешиваться. Замеры работ производились на свой лад, вместо денег на руки рабочему выдавались талоны, нигде более не имеющие хождения, кроме как в лавке того же подрядчика по завышенным ценам, в ведомостях рядом с живыми душами теснились и мертвые, гоголевские, строительные материалы поставлялись некачественные. Разбой творился неприкрытый и наглый.

А много ли случалось расследований? И что они давали? Иркутский генерал-губернатор граф Кутайсов пытался навести порядок и, как теперь говорят, добиться «прозрачности» в царстве частного подряда... и вынужден был отступить. Пришлось бы останавливать работы, чтобы разобраться в этой клоаке, а работы останавливать не годится.



П.Я. Пясецкий. Станция Обь. 1890-е годы



Открытие станции Благовещенск. 1914 г.

На Кругобайкальской дороге с 1901 года, с начала работ и до конца их, шла самая настоящая война между рабочими, с одной стороны, и подрядчиками и администрацией — с другой. Дело доходило до расправы с обидчиками, а затем полиция, как водится, расправлялась с «зачинщиками». В 1910 году с Амурской дороги ушли одновременно из-за невыносимых условий существования пять тысяч человек, прибывших из Европейской России. Легко сказать «ушли» — не в соседнюю деревню пришлось возвращаться. Работы остановились на год.

А ведь была возможность обходиться и без частного подряда, как это происходило на отдельных участках Уссурийской и Амурской дорог. И никто не страдал — ни государство, ни рабочие, ни дорога. Но, видать, и тогда, как и в наше время, не решались поднимать руку даже на мелкие формы капитализма, чтобы не навлечь газетные обвинения в посягательстве... Как все повторяется и как все знакомо! Они-то, эти жучки-паучки, эти расплодившиеся паразиты, и поработали на славу на революцию 1905 года, широко подхваченную почти по всему Транссибу. Запалили ее, разумеется, другие, а они своим безудержным лихоимством устроили ей массовую поддержку. Богатырское дело прокладки Великого Сибирского пути, которое должно было объединить Россию в ее могучей устремленности вперед, внутри оказалось источено грызунами, и доведено было это дело до конца с трудом, с одышкой больного организма и с остановками.

Говорят: выбрали для Транссиба не самое лучшее время, коли пришлось оно на две войны да еще и на две революции. А когда оно в России было бы лучше? Раньше отправляться в Сибирь и опыта не хватало, и казна не велела, а ее тоже войны да беспорядки опустошали. Руки развязались, сила набралась как раз тогда, когда и начали этот поход. Торопились, подгоняемые тревогой, что вот-вот это благословенное мирное время может обрушиться; торопились так, что для экономии времени и средств пошли по чужой земле, — и все-таки не успели. Проигранная война, а затем революция не могли не сбить энтузиазма; отворот дороги на чужую сторону, какими бы мотивами он ни вызывался, не мог иметь нравственного оправдания. Эпическая по своему размаху и героическая по своему характеру, большую часть своего пути прошедшая под знаком легендарной, Великая Сибирская затем поневоле принялась блекнуть и терять ореол «самой-самой», каких никогда и нигде не бывало. Хотя по сути и смыслу, по значению и велению продолжала оставаться ею, «самой-самой». Но уже без блеска, без огненных стрел, вырывающихся из топки паровоза и опаляющих гордостью сердца строителей, без вины виноватая.

А потом по своему же следу пришлось проводить вторые пути, менять рельсы, выправлять маршруты, добавлять разъезды, деревянные мосты заменять металлическими, все временное переводить на постоянное, прочное и скоростное — труды чрезвычайно нужные, но, как всякое повторение, обыденные, негромкие.

А потом возвращение на Амурскую дорогу, да еще по новым изысканиям, по непроходимым топям и вечной мерзлоте, к которым опять отнеслись поначалу легкомысленно и были наказаны, как проклятьем, огромными переделками и затратами. Беспредельно уставшие, закоченевшие в решимости все превозмочь, скромно, в своем кругу, отмечали победы, достойные салютов, но при свечах. И шли дальше. Вошли в мировую войну. Двухпалубный пароход под бельгийским флагом, загруженный в Одессе последними металлическими фермами для моста через Амур, в Индийском океане был потоплен торпедой с германского крейсера. Новые мостовые конструкции доставили только через год. А уж подступали вплотную революция и Гражданская война.

Еще в то время, когда только-только прозвучало в мире известие о начале Транссиба, известный английский экономист Арчибальд Колькхун, сумевший сразу оценить его огромное значение, предрек:

«Эта дорога не только сделается одним из величайших торговых путей, какие когда-либо знал мир, и в корне подорвет английскую морскую торговлю, но станет в руках России политическим орудием, силу и значение которого даже трудно угадать. Сибирь — далеко не та бесплодная равнина, унылое место изгнания, какими обыкновенно рисуют ее европейцы. Напротив, это богатейшая страна, с многими сотнями тысяч акров плодороднейшей земли, с громадным минеральным фондом, — страна, полное промышленное развитие которой может со временем положить начало новой экономической эры. Но не в этом, пока еще отдаленном результате заключается главное значение Сибирской железной дороги, а в том, что она сделает Россию самодовлеющим государством, для которого ни Дарданеллы, ни Суэц уже более не будут играть никакой роли, и даст ей экономическую самостоятельность, благодаря чему она достигнет преимущества, подобного которому не снилось еще ни одному государству».

Как нельзя автора этих слов заподозрить в неискренности, так нельзя заподозрить его и в преувеличениях. Над однобоким и незаконченным строением России (имеется в виду разное развитие ее западной и восточной частей) Транссиб сразу возвысился в государственный механизм первой величины, который потребовал активности всех его частей. С первым же ходом Транссиба Россия сразу принималась за решение двух неотложных задач: наконец-то твердою, петровскою ногою вставала на востоке, подперев надежным плечом дальние окраины и подводя к ним животворный кровоток, и, во-вторых, населяла эти пустынные пространства энергичным народом, садившимся на не знавшие плуга залежные земли. До Транссиба Россия владела Сибирью слепо, и в сотой доле не видя, чем она владеет: что-то там, на востоке, лежит огромное, сырое, необработанное и неподъемное, кажется, богатое до того, что богатство это под летним жарким солнцем сочится, как смола из дерева, из недр земных, но так это далеко, так тряско и долго туда добираться, что, не приведи Господь, мы и ближним вполне удовлетворимся. Теперь же, пробуждая к жизни эти немереные пространства, измерив их и испробовав, старая Россия и сама протирала глаза: бедная, нищая, какой она показывала себя, с постоянными недородами и измученными пашнями, лежит она, оказывается, на пороге тучного края, в который и ходы известны, и наслежено там немало, но все второпях, не зная Сибири и принимая ее за тюрьму.

России повезло: в самое тяжкое время «не войны и не мира», когда страна ослаблена была революцией и несла в себе позорное бремя Портсмутского соглашения с Японией, министром внутренних дел и председателем правительства был назначен бывший саратовский губернатор Петр Аркадьевич Столыпин. Пять лет дано было ему, чтобы залатать многочисленные пробоины в корпусе государственного корабля, всего только пять лет до его убийства, но и за это время он успел сделать чрезвычайно много: наступили укрепление и умиротворение, и появились надежды на прочное будущее. Вот такие люди и нужны были России, чтобы сбылись пророческие слова английского экономиста о роли Транссиба, вызванного к жизни, чтобы сделать Россию самодостаточной и в величии своем независимой.

При Столыпине переселенческие потоки в Сибирь благодаря объявленным льготам и гарантиям, а также волшебному слову «отруба», дающему хозяйственную самостоятельность, сразу намного возросли. Начиная с 1906 года, когда Столыпин возглавил правительство, население Сибири стало увеличиваться на полмиллиона человек ежегодно. Раздирались все новые и новые пашни, валовой сбор зерна поднялся со 174 млн пудов в 1901–1905 гг. до 287 млн пудов в 1911–1915 гг. Зерна по Транссибу пошло столько, что пришлось вводить «челябинский барьер», особого рода таможенный сбор, чтобы ограничить хлебный вал из нарастившей мускулы Сибири. В огромных количествах пошло в Европу масло: в 1898 году его погрузка составила две с половиной тысячи тонн, в 1900-м — около восемнадцати тысяч тонн, а в 1913 году — за семьдесят тысяч тонн. Сибирь превращалась в богатейшую житницу, кормилицу, а впереди предстояло еще раскрывать ее сказочные недра.

Перевозки, в том числе и промышленные, за несколько лет работы Транссиба возросли настоль-



П.Я. Пясецкий. Омск. Въездные ворота. 1890-е годы

ко, что дорога перестала справляться с ними. Как у загнанной лошадки, принялись подгибаться «ноги». Срочно потребовались вторые пути и перевод дороги из временного состояния в постоянное. Газета «Сибирская жизнь» в 1910 году писала: *«Если допустить, что в проекте дороги была какая-либо ошибка, то о ней можно сказать: ошиблись в том, что не рассчитывали на такой быстрый рост, быстрое оживление экономической жизни Сибири, думали, что она после векового сна долго будет «позевывать да потягиваться», а она взяла встрепенулась да сразу и стала на ноги... Будем же помнить, что и в данном случае переустройство является указателем роста, признаком прогресса, символом движения к жизни, а не застоя».*

И он же, П.А. Столыпин, решительно вызволил Транссиб из маньчжурского «плена» (КВЖД), вернув сквозной ход Сибирской дороги, как и проектировалось с самого начала, на российскую землю. В 1908 году десять членов Государственного совета, в том числе министр финансов Коковцев, министр торговли и промышленности Тимашев, сенаторы Витте, Горемыкин, Протопопов и другие, все фигуры влиятельные, опытные в утверждении своего мнения, решительно высказались против законопроекта Думы о строительстве Амурской дороги, обосновывая свою позицию дороговизной стройки и напрасными затратами на «этот пустынный край». Отвечая им, Столыпин говорил:

«Наш орел — наследие Византии — орел о двух головах. Конечно, сильны и одноглавые орлы, но, отсекая нашему русскому орлу одну голову, обращенную на восток, вы не превратите его в одноглавого, вы заставите его только истечь кровью. При наличии соседнего густонаселенного государства эта окраина (Забайкалье и Приамурье. — *В.Р.*), *богатая золотом, лесом, пушниной, большим пространством пригодной для культивирования земли, эта окраина не останется пустой, в нее проникнет чужестранец, если раньше туда не придет русский. Если Россия будет продолжать спать летаргическим сном, эта окраина будет пропитана чужими соками, а когда проснется, останется русской лишь по названию».*

Укладка пути на Амурской дороге, на самом последнем прогоне русского Транссиба, закончена была в 1915 году. Бывший студент-практикант Петербургского института путей сообщения А.В. Ливеровский, забивавший первый костыль при начале Транссиба возле Челябинска, теперь поседевший более чем за двадцать лет беспрерывной работы в Сибири начальник строительства самого восточного, окончательного участка Амурской дороги, забил последний, серебряный костыль. И, должно быть, замер, оборотив мужественное, иссеченное ветрами и невзгодами лицо к западу, где непрерывной и бесконечной нитью пульсировала, гудела и сверкала особым блеском из пота и удали русского человека вся Великая дорога. Это была торжественная минута, одна из тех, самых дорогих, которые вписываются не только в исторические летописи, но и в генетическую память народа.

Все. История строительства Транссиба закончилась, начиналась история его эксплуатации. Начиналось «хождение по мукам» Гражданской войны, когда калечили и взрывали дорогу поочередно то белые, то красные, восстанавливали и снова калечили, чтобы не досталась врагу. Все перемогла она вместе с народом, с тем самым народом, который, как судьбу свою, как памятник своему мужеству и терпению, как «вечный двигатель», пронес ее на руках через всю начертанную ей для службы земную обитель и бережно уложил: работай, матушка!

С той поры и работает. Дала от себя многочисленные побеги к северу и югу, окрепла и возмужала, налилась соками, похорошела, раскинула объятия свои на весь мах сибирских далей. Вместе с народом воевала и вместе строила, выстояла в смуту 90-х годов минувшего столетия, не потеряв достоинства и не отдавшись в чужие руки, нигде и ни в чем не нарушив присягу Отечеству...

Хорошо, «путем» смастерили дорогу, верное ей дали направление и воспитание.

Валентин РАСПУТИН



П.Я. Пясецкий. Встреча первого поезда. 1890-е годы



Строители Транссиба

СТРОИТЕЛИ ТРАНССИБА

Осуществление проекта, значение которого трудно переоценить, потребовало не только монаршей воли, но и людей, способных претворить его в жизнь. Транссиб, можно сказать без преувеличения, строила вся Россия: профессиональные рабочие, крестьяне, вольнонаемные, военные, ссыльные. Десятки, сотни тысяч людей. Но были еще и те, без чьих знаний, организаторских способностей и таланта Транссиб просто не смог бы скрепить единым швом страну, раскинувшуюся от Балтики до Тихого океана. Имена этих людей известны — они проводили изыскания, проектировали мосты и тоннели, руководили строительством самой протяженной железной дороги в мире. О них первое слово.



СРЕДНЕ-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

МЕЖЕНИНОВ НИКОЛАЙ ПАВЛОВИЧ

Начальник экспедиции по производству изысканий и начальник строительства Средне-Сибирской железной дороги (1887–1896 гг.)

Выбирая руководителя изысканий на Средне-Сибирском участке, комиссия не сомневалась: она выделила из всех кандидатов самого достойного и опытного, в чем-то уникального инженера — Н.П. Меженинова. Успех его прежней работы основывался на знаниях и практике, а так же на убеждениях человека-государственника, не только по строю мыслей, но и по делам.

Николай Павлович Меженинов (1838–1915 гг.) — участник и руководитель изысканий и строительства железных дорог на Украине, в Белоруссии, Прибалтике, Крыму, центральных губерниях России, Сибири. За плодотворную инженерно-просветительскую деятельность Николай Павлович награжден орденами Св. Владимира III–IV степеней, Св. Анны II степени, Св. Станислава I степени и нагрудным знаком «За содействие духовному просвещению Сибири».

Н.П. Меженинов родился в 1838 году в старинной дворянской семье рязанского помещика. После окончания в 1861 году со степенью кандидата физико-математического факультета Московского университета (по отделению чистой математики), а в 1863 году института инженеров путей сообщения, его назначают начальником дистанции седьмого округа путей сообщения.

Отработав три года эксплуатационником, Меженинов целиком посвящает свою жизнь сооружению железных дорог. Строит линии в обществе Курско-Киевской железной дороги; принимает участие в производстве изысканий железной дороги Конотоп-Бахмач-Минск; руководит правительственными изысканиями железной дороги и инспектирует постройку станции Ландварово Роменской железной дороги, а затем строительство Уральской горнозаводской дороги от Перми до Екатеринбурга; возглавляет строительство самого сложного участка Оренбургской дороги от Самары до Оренбурга; работает на строительстве Харь-

ковско-Николаевской, Полесской, Джанкой-Феодосийской дорог; руководит правлениями сначала Харьковско-Николаевской, затем Закавказской железных дорог…

К 1887 году, когда его назначили начальником изысканий Средне-Сибирской железной дороги, Н.П. Меженинов получил богатый опыт изыскателя, строителя, администратора, его деятельность на этих поприщах удостоилась самых восторженных отзывов:

«Уже одно простое перечисление должностей, которые Николай Павлович занимал в течение 30 лет, показывает нам с яркой очевидностью, к какому роду деятельности он принадлежит. Мы видим его всюду, где является потребность в широком применении научных знаний, многосторонней опытности, неутомимой энергии, где происходит созидательная деятельность. Заканчивается такая деятельность на одном месте — Николай Павлович стремится уже на другую окраину нашего обширного отечества, и всегда в роли изыскателя, строителя, руководителя». (Торгово-промышленный календарь, 1899 г.)

Средне-Сибирская экспедиция Н.П. Меженинова приступила к рекогносцировочным изысканиям будущей трассы в августе 1887 года. Через три месяца Н.П. Меженинов представил две записки: «О местных средствах и условиях сооружения Средне-Сибирской железной дороги», и «К вопросу о направлении Сибирской железной дороги», в которых предлагал строить Средне-Сибирскую линию как продолжение Уфа-Златоустовской. Тем самым он указывал на необходимость строительства Западно-Сибирской железной дороги. Минфин долго не соглашался с этим предложением, но в конце концов позиция Меженинова возобладала.

«Великий Сибирский путь, — писал изыскатель, — *должен быть сплошным от Европейской сети железных дорог до бассейна Амура и должен начинаться от Златоуста и направляться на Челябинск, Курган, Петропавловск, Омск, Каинск, Колывань, пересекая Обь в 80 верстах выше Томска, далее на Мариинск, Ачинск, Иркутск».*

Несмотря на содействие со стороны местной сибирской администрации, как в производстве изысканий, так и в сборе различных сведений, выполнить поставленную перед экспедицией задачу на самом протяженном участке Сибирской дороги было сложно. Тем более, что экспедиция состояла всего из пяти изыскательских партий. Но за два года, к сентябрю 1889-го, проект дороги был представлен.

Изыскатели обследовали множество самостоятельных направлений. Прокладывая линию вдоль Московского тракта от Томска до Иркутска, используя богатый опыт многих поколений ямщиков, отыскивавших для своих лошадей кратчайший путь между населенными пунктами, Меженинов собрал множество



Изыскательская партия

сведений о количествах возможного груза, условиях найма рабочих, стоимости шпал и земляных сооружений, количестве и качестве рельсов и другого сорта железа, а главное — все это заложил в смету, довольно точно отвечающую действительности. В одном из отзывов о Меженинове говорилось, что *«г. Меженинов прежде всего специалист, инженер-строитель, а потому и будет дорожить технической цельностью, дешевизной, или изяществом постройки, или возможно большей производительностью и доходностью сооружения»*. (В.П. Картамышев. «Сибирская железная дорога». — Томск, 1889 г.)

Партии изыскателей под руководством К.Я. Михайловского и Н.П. Меженинова проделали огромную исследовательскую работу, результаты которой требовали некоторых уточнений, после чего можно было приступать к сооружению магистрали. Варианты трассы были переданы Императорскому русскому техническому обществу, а затем в Совет министров. Вариант Меженинова максимально приближал линию участка к Сибирско-Московскому тракту. Вариант Михайловского, названный позднее правительственным (поскольку отвечал государственным приоритетам подключения районов перспективного промышленного и земледельческого развития), приближал магистраль к хлебным районам Алтая и угольным копям Кузнецкого бассейна; хотя при этом линия неизбежно отступала от городов Каинска, Колывани и Томска.

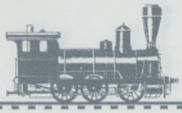
В марте 1888 года особая комиссия Технического общества представила Совету министров материалы о проведении окончательных изысканий, необходимом бюджете и штате.

В декабре 1890 года вопрос о направлении магистрали был практически решен — от Челябинска, с переходом Оби у Кривощекова, Томи — у Тутальской, с продолжением на Мариинск, минуя Томск. Комиссия также выработала технические условия (ТУ), назначила конкретных исполнителей изысканий, проектирования и строительства, определила самостоятельные управления Западно-Сибирского и Средне-Сибирского участков магистрали. Две группы, которые должны были проводить работы, поступили под руководство инженеров К.Я. Михайловского и Н.П. Меженинова.

К началу 1891 года по результатам предварительных изысканий определились два варианта трассы от Челябинска до Оби: с переходом Оби у деревни Дубровино и с переходом



Инженеры-строители железнодорожного моста и Средне-Сибирской железной дороги. Третий слева – Н.М. Тихомиров. 1893–95 гг.



у села Кривощеково. Первый вариант, отстаиваемый Меженинoвым, охватывал пространство от Оби до Томи, этот участок относился к Западно-Сибирскому участку дороги и в точках пересечения рек не имел необходимых результатов законченных исследований. После совместной оценки подготовительных изысканий по первому и второму варианту выяснилось, что западную границу Средне-Сибирской дороги необходимо перенести на правый берег Оби, где стоял сосновый бор и кучка хат переселенцев.



Кран для погрузки вагончиков. 1895 г.

Но только 21 февраля 1891 года Комитет министров принял решение о начале работ по сооружению железной дороги от Миасса до Челябинска и о начале изысканий на участке от Челябинска до Томска. Таким образом, Средне-Сибирская дорога получила характер продолжения Самаро-Златоустовской и Западно-Сибирской железных дорог, как это отстаивалось в записках Н.П. Меженинова.

В 1892 году Николая Павловича назначили начальником экспедиции для проведения подробных изысканий и составления проекта Средне-Сибирского участка от Оби до Иркутска, а чуть позднее — начальником работ по сооружению этой дороги. Высочайший профессионализм Меженинова позволил ему с пятью инженерами на пять партий и одиннадцатью техниками за год исследовать участок более чем в 1600 верст. Изучение ландшафта, регистрация и анализ социологических, экономических и демографических данных посвящены были главному — расчету траектории трассы.

Работы по сооружению Средне-Сибирской железной дороги на участке Обь–Красноярск начались в мае 1893 года. Средне-Сибирскую дорогу разбили на 16 строительных участков, состоящих из одной или двух строительных дистанций. 20 июля 1894 года в селе Кривощеково в присутствии томского губернатора Г.А. Тобизена, управляющего Контрольной палатой М.К. Шпейра и начальника строительства Средне-Сибирского участка железной дороги Н.П. Меженинова был отслужен молебен, и состоялась торжественная закладка первого камня в правобережный устой железнодорожного моста.

Н.П. Меженинов полностью соответствовал тому содержанию, которое вкладывается в слово «строитель». Он не просто строил, он устраивал новую жизнь, и не только материальную, но и духовную. При прокладке железных дорог Меженинов строил в городах и поселках, находящихся и вырастающих вдоль трассы, гимназии, больницы, церкви, библиотеки, переселенческие пункты, высаживал сады, всячески содействуя духовному просвещению обживаемого края, за что ему 15 июня 1901 года был пожалован нагрудный знак «За содействие духовному просвещению Сибири».

Скончался Н.П. Меженинов 27 ноября 1915 года в Санкт-Петербурге.

ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. К.Я. МИХАЙЛОВСКИЙ. Н.Г. ГАРИН-МИХАЙЛОВСКИЙ, В.И. РОЕЦКИЙ

21 февраля 1891 г., одновременно с решением о строительстве участка от Миасса до Челябинска кабинет министров постановил начать изыскания трассы от Челябинска до Томска. Большинство авторов проектов Транссиба намечали его прохождение через Томск. Впервые эту традицию нарушили военные топографы. В 80-х гг. XIX века они засняли на карту участки Оби и наметили четыре возможных мостовых перехода через Обь у Ташары, Дубровина, Колывани, Кривощекова, выделяя в качестве конкурентоспособных Колыванский и Кривощековский, как наиболее предпочтительный.

Начальником изыскательских работ Запсиба назначается известный инженер К.Я. Михайловский. Согласно инструкции, *«на обязанность начальника изысканий возлагается производство в течение 1891–92 гг. технических изысканий и составление общего проекта железной дороги от города Челябинска до соединения с исследованной уже линией, от г. Томска до г. Иркутска, и ветвей от главной линии до г. Томска и к рр. Тоболу, Ишиму, Иртышу, Оби и Томи»*.

7 июля 1892 года состоялось торжественное открытие строительства начального звена Транссиба от Челябинска до Омска протяженностью 743 версты. Первый костыль в Челябинске забил студент-практикант Петербургского института путей сообщения А.В. Ливеровский, который в 1915 году, в Хабаровске, уже будучи начальником строительства Восточно-Амурской магистрали, забьет и «серебряный» костыль Великого Сибирского пути.

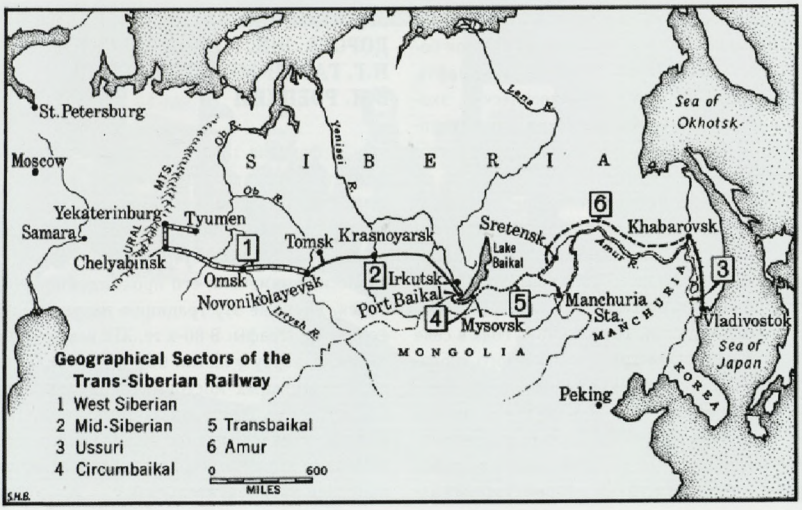
В своей докладной в МПС К.Я. Михайловский уведомлял:

«…По совершению молебствия, при многочисленном стечении народа приступлено было от Челябинска к работам Сибирской дороги… Инженеры, все служащие, а также рабочие почтительно выражают верноподданнические чувства готовности положить все силы для успешного осуществления великого начинаемого дела».

Годом позже, 20 июля 1893 года, строители появились на следующем участке — от Омска до Кривощекова (580 верст). Еще целый год оставался до прихода в село Кривощеково первого поезда, а Транссиб уже устремился дальше на восток. К декабрю 1894 года он достиг села Болотного, а затем Мариинска — восточной границы нынешней Западно-Сибирской железной дороги.

Разделив дорогу на девять строительных участков, а те на 31 дистанцию различной протяженности — в зависимости от сложности работ, приступили к изысканиям, по окончании которых 7 июля 1892 года состоялось торжественное открытие строительства Западно-Сибирской железной дороги.

На протяжении Западно-Сибирской железной дороги было построено 9 водопропускных труб, 261 деревянный мост, 4 моста с металлическими пролетами на каменных опорах через реки Тобол, Ишим, Иртыш, Обь. Для защиты путей от снежных заносов было изготовлено 91 245 погонных саженей переносных щитов с кольями. Было возведено множество пассажирских зданий станций, основных



Карта-схема проекта строительства Транссиба

и оборотных паровозных депо, жилых домов, скверов, садов. Только для служащих и рабочих-ремонтников построили 168 сторожевых домов, 67 казарм и 110 полуказарм.

МИХАЙЛОВСКИЙ КОНСТАНТИН ЯКОВЛЕВИЧ

Начальник работ по изысканиям и строительству Западно-Сибирской железной дороги (1887–1896 гг.)



Трудно найти другого человека, внесшего больший вклад в развитие железнодорожного транспорта России, чем Константин Яковлевич Михайловский. Сорок шесть лет бывший артиллерист отдал железным дорогам России, пройдя путь от начальника дистанции до члена Совета министра путей сообщения.

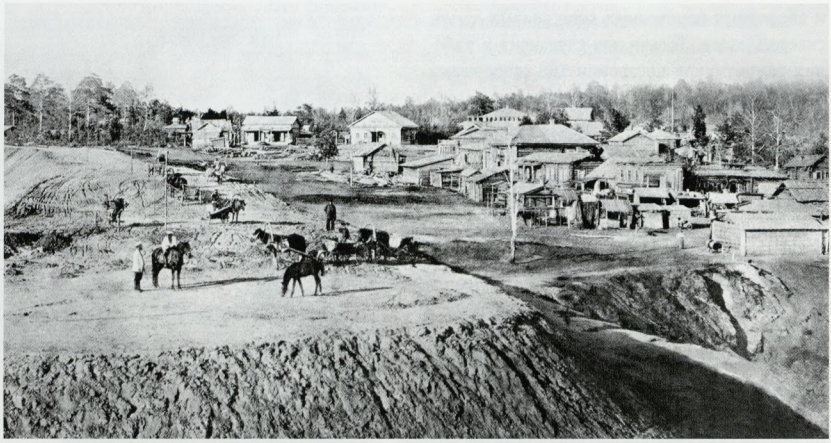
К.Я. Михайловский родился в 1834 году в Черниговской губернии в семье польского дворянина. По окончании Первого кадетского корпуса, а затем Михайловского артиллерийского училища, в 1853 году он попал на Крымскую войну, позже служил в Санкт-Петербургском арсенале. После пяти лет службы в артиллерии поступил в Михайловскую артиллерийскую академию. Учась в академии, вольнослушателем посещал лекции по математике в Петербургском университете, а по окончании академии поступил в Институт корпуса путей сообщения. В 1861 году Константин Яковлевич окончил институт и поступил в распоряжение Корпуса инженеров путей сообщения на должность начальника 6-й дистанции 3-го отделения 2-го округа путей сообщения. Отныне его судьба почти на полвека неразрывно связана с железными дорогами Российской империи. В чине поручика-инженера Михайловский направляется на строительство Мариинской водной системы.

В последующие годы Константин Яковлевич принимал участие в изыскании и строительстве многих железных дорог: Московско-Курской, Курско-Киевской, Курско-Харьковской, Балтийской, Рязано-Козловской, Вильно-Ровенской, Оренбургской и Полесской. Кроме того, он возводил оригинальный Сызранский мост через Волгу, сооружал каналы — Свирский и Мариинский.

С 1885 года Михайловский назначается на самостоятельные посты начальника работ по сооружению железных дорог: Самаро-Уфимской, Уфа-Златоустовской, Златоуст-Челябинской, Западно-Сибирской и Екатеринбург-Челябинской соединительной ветви.

Хорошей школой для Константина Яковлевича стала Самаро-Златоуст-Челябинская железная дорога. Трасса имела очень сложный рельеф, пересекала Уральский хребет и прихотливые горные речки, одолевала множество скалистых подъемов и спусков. Строить приходилось в трудных условиях, когда пологих участков было меньше, чем спусков и подъемов, когда выемки приходилось делать в глинистых грунтах или сплошных известняках, когда строевой лес приходилось сплавлять по Волге и Белой и везти на расстояние до 200 верст, а песок для балласта доставлять за десятки верст. Помимо сооружения собственно железнодорожного пути, пришлось еще сооружать множество вокзалов, больниц и других необходимых объектов.

На одном из самых сложных участков трассы — переходе через Обь, К.Я. Михайлов-



Работы по строительству моста и железнодорожного полотна у села Большое Кривощеково. 1894 г.

ский предполагал организовать особую изыскательскую партию (Пятую Обскую) во главе с инженером В.И. Роецким для определения места железнодорожного моста через Обь. Шестая (Колыванская) партия Н.Г. Гарина-Михайловского должна была заняться правобережной территорией от Оби в сторону Томска и Мариинска до соединения Западно-Сибирской и Средне-Сибирской железных дорог.

Средств на организацию шести полноценных изыскательских партий не хватило, Обскую партию Роецкого включили на правах отдельного отряда в состав 5-й Колыванской партии Гарина-Михайловского.

В сентябре о результатах изысканий К.Я. Михайловский информировал руководство Министерства путей сообщения, а оно, в свою очередь, одобрило Кривощековский вариант мостового перехода через Обь и поставило на утверждение Комитета министров вопрос о начале строительства Западно-Сибирской железной дороги.

После утверждения проекта Транссибирской магистрали К.Я. Михайловского назначили начальником строительства головного ее участка — Западно-Сибирской дороги. Он возглавил большой коллектив начальников участков и дистанций — выпускников Петербургского института путей сообщения. «Команда» ежедневно решала массу возникавших проблем, и от их взаимодействия, в первую очередь, зависел успех всего предприятия. Практически все зарекомендовали себя прекрасными специалистами и авторитетными руководителями.

К.Я. Михайловский был не только первоклассным инженером-путейцем и великолепным организатором, но и заботливым руководителем. Он внимательно следил за деятельностью молодых инженеров и техников, создавал им условия для профессионального роста, смело доверял руководство строительными участками и дистанциями. Усердную и добросовестную работу Константин Яковлевич всегда отмечал и настойчиво добивался для отличившихся начальников строительных дистанций и участков, производителей работ по строительству мостов, даже купцов или граждан, всячески содействовавших сооружению магистрали, наград и поощрений.

После завершения строительства Западно-Сибирской магистрали министр путей сообщения князь М.И. Хилков испросил у императора Николая II соизволения на перевод К.Я. Михайловского на должность члена Совета министра.

«Озабочиваясь возможно дольше сохранить за собою право пользоваться Вашими обширными познаниями, громадным Вашим строительным опытом и тем неуклонно

прямым и горячим отношением к делу, которое было мне в Вас особенно дорого, — написал министр К.Я. Михайловскому, — *я пришел к заключению о необходимости предоставить Вам другое место, не требующее столь постоянной личной работы… Посему в пятницу, 23-го сентября я испросил Высочайшего Императорского Величества соизволение о назначении Вас членом Совета министра с окладом содержания по 8000 рублей в год.*

Независимо от сего, Государю Императору, во внимание к Вашей выдающейся многолетней деятельности в области железнодорожного строительства, благоугодно было назначить Вам сверх указанного содержания по должности члена Совета министра, еще дополнительно лично присвоенное содержание в размере 3000 рублей.

Счастлив о такой Монаршей милости сообщить Вашему Превосходительству, твердо надеюсь в будущем продолжать пользоваться Вашим столь ценным для меня сотрудничеством.

Прошу Вас, милостивый государь, принять уверения в совершенном уважении и преданности.

Ваш покорный слуга князь М.И. Хилков».

К.Я. Михайловскому присвоили очередной чин действительного тайного советника и назначили начальником управления МПС по сооружению железных дорог России.

Заслуги К.Я. Михайловского перед Россией отмечены многими высокими правительственными наградами. Он был кавалером орденов Св. Владимира II и IV степени, Св. Станислава трех степеней, Св. Анны трех степеней, его наградили также бронзовой и серебряной медалями.

Согласно прошению, 2 марта 1907 года Михайловский был уволен со службы по болезни именным императорским указом.

Имя выдающегося инженера-путейца, организатора и руководителя строительства многих российских железных дорог неразрывно связано с историей крупнейшей Западно-Сибирской железной дороги как головного участка Транссиба.



ГАРИН-МИХАЙЛОВСКИЙ НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВИЧ

(1852–1906 гг.)

Начальник Пятой Колыванской партии изыскателей

Гарин-Михайловский Николай Георгиевич (1852–1906 гг.) вместе с В.И. Роецким сделал выбор наиболее экономичного варианта мостового перехода через Обь, что способствовало в самом скором времени возникновению и быстрому росту города Новониколаевска.

Родился Николай Георгиевич 8 февраля 1852 года в старинной дворянской семье, когда-то одной из наиболее богатых и знатных в Херсонской губернии. Его крестным был сам царь Николай I.

После окончания в 1878 году Института инженеров путей сообщения Гарин-Михайловский строил порт и дороги в районе Бургаса (Болгария). С тех пор Н.Г. Михайловский всю жизнь строил тоннели, мосты, проклады-

вал железные дороги. Работал в Батуме, Уфе, в Казанской, Вятской, Костромской, Волынской губерниях и в Сибири. Принимал самое деятельное участие в создании Великой Сибирской железной дороги. Он одновременно был изыскателем, проектировщиком и строителем. Кроме того — замечательным писателем и публицистом. Из-под его пера вышла известная всей стране тетралогия «Детство Темы», «Гимназисты», «Студенты» и «Инженеры».

Н.Г. Гарин-Михайловский рассматривал сооружение железных дорог как необходимое условие развития экономики и безопасности государства и всячески выступал за удешевление постройки линии за счет разработки оптимальных вариантов и внедрения совершенных методов строительства. Так, на Урале при сооружении туннеля он сократил железнодорожную линию на десять с лишним километров, сэкономив при этом свыше одного миллиона рублей. При изысканиях от станции Вязовой до станции Сатка сократил линию на семь с половиной верст, что сберегло около 400 тысяч рублей, новый вариант линии вдоль реки Юрюзань дал экономию казне до 600 тысяч рублей...

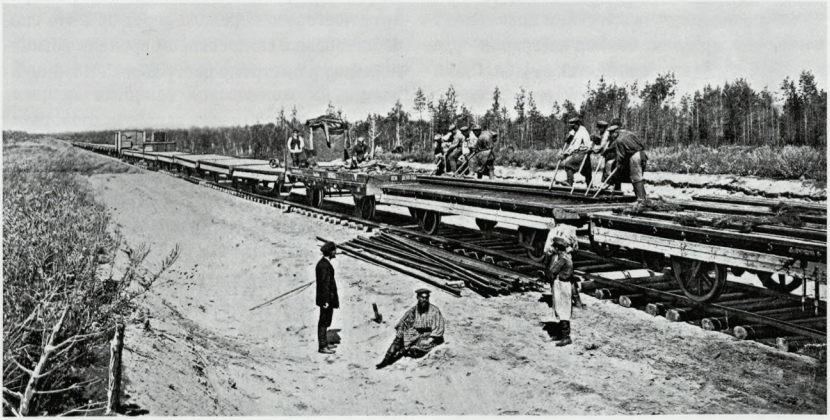
Н.Г. Михайловский организовал первый в России товарищеский суд с участием рабочих и служащих над инженером, принявшим за взятку гнилые шпалы.

«Н.Г. Михайловский — первый из инженеров-строителей подал свой обличительный голос инженера и писателя против практиковавшихся доселе порядков, и первый делает попытку ввести новые». («Волжский Вестник», 18 августа 1896 г.).

Руководство Пятой изыскательской партией на участке Челябинск–Обь Западно-Сибирской железной дороги в 1891 году, особенно при поисках лучших вариантов в ходе строительства, было «звездным часом» инженерного творчества Николая Георгиевича Гарина-Михайловского.

Задание начальнику Пятой партии Н.Г. Михайловскому формулировалось лаконично:

«По переходе реки Иртыш линия должна направиться вдоль реки Оми в пределы Каинского округа Томской губернии — на город Каинск. Далее от сего последнего города должно быть сделано два варианта: первый — непосредственно на город Томск, а второй — в обход сего города. В сем последнем случае от Каинска линию следует направить, придерживаясь почтового тракта, на город Колывань, переходя реку Обь, или вблизи этого города, или между сим последним и станциею «Дубровино» в удобном для устройства пристани месте. Затем линия должна пересечь водораздел между реками Обь и Томь и, пройдя последнюю в расстоянии около 80 верст южнее города Томска, окончиться близ стан-



Укладка железнодорожного полотна. 1894 г.



Станция Средне-Сибирской железной дороги. 1896 г.

ции «Беркульской» Средне-Сибирской железной дороги, между городами Томском и Мариинском. Если город Томск останется в стороне, то к нему должна быть проектирована ветвь. Ветви к рекам Тоболу, Ишиму, Иртышу, Оби и Томи должны быть проектированы от ближайших к этим рекам станций или остановочных пунктов».

И задание было выполнено в «лаконичные» сроки — как уже было сказано, всего за два месяца.

Если отвлечься от ежечасных трудностей при изысканиях и строительстве, не все обстояло гладко и безоблачно и в повседневной жизни. О сложностях не только производственного, изыскательского характера, но и взаимоотношений Н.Г. Гарина-Михайловского с непосредственным начальником К.Я. Михайловским отчасти говорит письмо представителя Министерства финансов в комиссии для производства изысканий направления Западно-Сибирской железной дороги Н.А. Андрущенко из Томска министру путей сообщения С.Ю. Витте от 4 октября 1891 г.:

«Представляю донесение мое за № 5 относительно направления магистральной линии непосредственно на Томск. Коснувшись взглядов томичей по поводу направления магистральной линии, я считаю не лишним доложить о впечатлении, вынесенном мной из разговоров с гг. инженерами... По вопросу о способе сооружения железной дороги среди господ инженеров существует раскол: одни, во главе с К.Я. Михайловским, стоят за подрядный способ — это преимущественно поклонники его; другие, усомнившиеся в дешевизне постройки Златоустовской железной дороги, и антагонисты по прежним работам К.Я. Михайловского — за хозяйственный. Ярым представителем этих последних признается Н.Г. Михайловский-2, человек, по общим отзывам, честнейших правил, энергичный и способный, работавший на Самаро-Златоустовской железной дороге и сделавший там сбережение для казны до 800 тыс. рублей уничтожением излишне проектируемого тоннеля».

Что характерно: Н.А. Андрущенко обоих «антагонистов» — и Михайловского-1, и Михайловского-2 — почитает яркими представителями технической интеллигенции и обоих считает правыми в отстаивании своих мнений. И это не удивительно — инженерный корпус путейцев с первого выпуска Санкт-Петербургского института путей сообщения зарекомендовал себя как самозабвенных тружеников, честнейших людей, грамотных специалистов с необычайно широким кругозором и глубиной познаний, преданных делу и отчизне граждан.



РОЕЦКИЙ ВИКЕНТИЙ-ИГНАТИЙ ИВАНОВИЧ
(1861–1896)
Старший инженер-изыскатель, заместитель начальника Пятой Колыванской партии Н.Г. Гарина-Михайловского, руководитель отдельного изыскательского отряда

В.И. Роецкий родился 1 февраля 1861 года в семье поляков-мещан. После окончания в 1884 г. Петербургского университета и в 1887 году — Петербургского института инженеров путей сообщения и службы в 145-м Новочеркасском пехотном полку начал гражданскую службу инженера-путейца и изыскателя. Здесь он показал себя с наилучшей стороны и привлек внимание К.Я. Михайловского, который в своем прошении к управлению железных дорог назвал его в числе 12 инженеров, которым с 15 апреля 1891 года поручалось проведение изысканий по трассе Челябинск–Мариинск.

Самым трудным участком изысканий был подход к Обско-Енисейскому водоразделу. Обсуждалось множество вариантов. Большую роль в выборе места для железнодорожного моста было суждено сыграть В.И. Роецкому. Именно его отряд, входивший в состав Пятой изыскательской партии, проводил подробные изыскания в этом районе.

Обследовав берега Оби вверх и вниз от Колывани, В.И. Роецкий изучил возможные переходы в самых узких местах реки у Скалы, Дубровина, Ташары, Орска, Кривощеково и ряда других селений. Обследования выявили явные преимущества перехода у Кривощеково перед другими вариантами: меньшую ширину русла и разлива реки, протекавшей к тому же в этом месте в скалистой «трубе», что гарантировало постоянный характер течения.

Осенью 1891 года В.И. Роецкий, оставшись за начальника Пятой партии, завершил изыскания и предоставил К.Я. Михайловскому пояснительную записку с обоснованием преимуществ «кривощёковского» варианта мостового перехода Оби. Большую помощь Роецкому в определении створа моста оказали руководитель геологического комитета по исследованию трассы А.П. Карпинский и томский гидролог Державин.

В процессе изысканий выявилось, что варианты пересечения Оби с прокладкой железной дороги через населенные пункты у Московско-Сибирского тракта чрезвычайно сложны по гидрогеологическим условиям из-за широкой левобережной поймы, по которой проходило старое русло реки. В месте перехода у села Кривощеково Обь имела прямое без островов русло со скальным основанием и высокими берегами при небольшой пойме левого берега. Строительство мостового перехода у Кривощекова позволило значительно сократить длину самого моста, объемы земляных работ насыпей подходов и регуляционных сооружений, упростить возведение опор на скальном основании.

«Из рассмотренных им (Роецким. — *Ред.*) *переходов он остановился на переходе на Кривощеково...* — написал в своей пояснительной записке от 11 ноября 1993 г. Н.Г. Гарин-Михайловский. — *Здесь Обь, как говорят местные жители, протекает в скалистой*



Вид на строительство железнодорожного моста с правого берега Оби. 1895 г.

трубе, не позволяющей никуда отклониться. Благодаря этой трубе, реке в этой местности обеспечен постоянный характер. Укажу еще только на тот факт, что у д. Скала ширина реки при меженном горизонте 750 саженей, с разливом весной 3 версты, а у Кривощеково русло реки 360 саженей, с разливом — 550 саженей. Очевидно, моста меньше ширины реки при межени нельзя сделать, а тогда на Кривощеково мост получится на 390 саженей меньше, что одно составит экономию, считая по 8 тыс. руб. погон моста, до 3 млн. руб.».

К.Я. Михайловский вместе с подрядчиком по строительству мостов генералом Л.И. Березиным побывал в Кривощеково и, осмотрев место перехода, согласился с выводами В.И. Роецкого. В конечном счете, все инстанции одобрили итоги изысканий, и Комитет министров утвердил сроки начала строительства Западно-Сибирской железной дороги с возведением железнодорожного моста через Обь у села Кривощёково.

Постоянное перенапряжение подточило силы В.И. Роецкого. В 1896 году ему дали отпуск и отправили на лечение. Однако по дороге болезнь резко обострилась, и он скоропостижно скончался.

МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ. Н.А. БЕЛЕЛЮБСКИЙ, Г.М. БУДАГОВ, Н.М. ТИХОМИРОВ

Мост через Обь, в котором применен целый ряд оригинальных технических решений, строился по проекту знаменитого русского инженера-мостовика Н.А. Белелюбского. Строительство моста поручили инженеру Г.М. Будагову. 30 апреля 1893 г. Будагов прибыл из Колывани с группой специалистов в Кривощеково, а 1 мая на правый берег Оби высадился первый отряд мостостроителей. Тут же начались подготовительные работы. На обоих берегах Оби поставили пристани. Открылась строительная контора, готовилась строительная площадка. Производителем работ назначили инженера Е.Е. Зенкевича, а его помощником инженера В.А. Линка. Подряд на строительство моста взял известный мостостроитель генерал Л.И. Березин.

Одновременно, под руководством инженера В.К. Жандра, шло строительство станции Обь. Возводились депо, ремонтные мастерские, вокзал, водонапорная башня, пассажирская, товарно-пассажирская и багажная платформы, паровозный сарай, мастерские и кладовые.

Инженер А.С. Конопчинский весной 1893 года возглавил строительство 9-го участка Западно-Сибирской железной дороги в направлении Обь-Каинск. Летом приступили к строительству основной линии на 1-м участке Обь–Красноярск под руководством Э.А. Бабиенского.



БЕЛЕЛЮБСКИЙ НИКОЛАЙ АПОЛЛОНОВИЧ

(1845–1922 гг.)

Инженер-проектировщик, выдающийся ученый в области строительной механики и мостостроения, крупный теоретик строительной механики, в течение нескольких десятилетий конца XIX–начала XX века — глава отечественного мостостроения

По окончании Петербургского института инженеров путей сообщения был оставлен в институте преподавателем по строительной механике, мостам и гидравлике. Читал лекции также в Горном институте, Институте гражданских инженеров и в Академии художеств. Не порывая с научной и преподавательской деятельностью, Белелюбский занимался проектированием железнодорожных мостов почти через все крупные реки России: Волгу, Днепр, Десну, Неман, Обь, Каму, Оку, Неву, Иртыш, Белую, Уфу, Волхов, Неман, Селенгу, Ингулец, Чусовую, Березину и др. — всего более 50 мостов. И еще столько же мостов спроектировано под его руководством или с его экспертизой... Общая длина мостов, построенных по его проектам, превышает 17 км. Мост через Волгу у Сызрани, построенный в 1880 году, по тем временам являлся самым большим мостом в Европе.

Все сооружения Н.А. Белелюбского отличались смелостью технических решений, улучшенной конструкцией, экономичностью, высокой надежностью.

Белелюбский разработал способ быстрой замены деревянной конструкции мостов металлической без остановки движения, разработал конструкцию свободно опирающихся поперечных балок с устройством в них особых распорок — так называемый «русский способ» при строительстве мостов. Он первым в мире применил в мостостроении литое железо, создал методику расчета загруженности мостов поездами, внес большой вклад в изучение использования новых строительных материалов: цемента и железобетона. В проекте моста через Волгу на Октябрьской железной дороге в 1888 году Н.А. Белелюбский применил свободное опирание поперечных балок на балансиры — модель этого шарнирного опирания поперечных балок была удостоена медали на Эдинбургской выставке в 1896 г. Он нашел способ наращивания кессонов при строительстве опор мостов, впоследствии названный термином «кессон-туфелька». Им были заложены основы для широкого применения типовых пролетных строений мостов.

Белелюбский не только проектировал мосты, но и проводил их экспертизу, возглавлял государственную комиссию по приемке в эксплуатацию. Так, например, в марте 1899 г. он принял с предварительным проведением статических и динамических испытаний мост длиной 900 метров через Енисей.

Н.А. Белелюбский вел большую педагогическую работу по подготовке специалистов для железных дорог страны, а его «Курс стро-

ительной механики», изданный впервые в 1885 г., оставался долго самым популярным учебником для студентов и настольной книгой нескольких поколений инженеров.

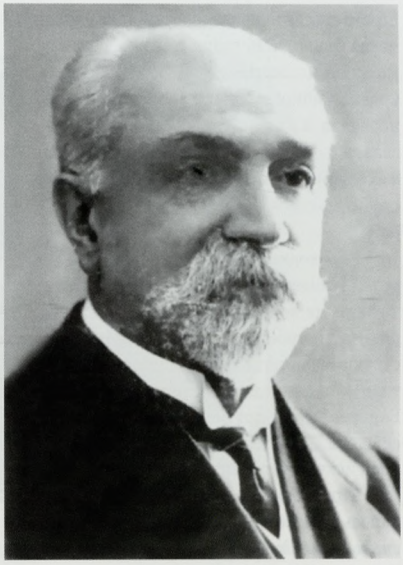
Он говорил студентам:

«Вы — будущие инженеры. Нет прекрасней доли. Вы будете проектировать и строить мосты. Это дело на века. Ищите лучших конструкций, приемов и способов строительства. Но не забудьте одного — быть хозяином своих строек. Не владельцами, а хозяевами, ибо строите для государства, для народа. Стройте рачительно, бережно, экономно, прочно. И ново. Каждое время приносит свою полезную новизну, каждый инженер должен сделать в своей практике шаг вперед. Во всяком случае, он должен хотеть это сделать, иначе он не инженер, не хозяин своего дела».

По инициативе Н.А. Белелюбского было создано Общество вспомоществования недостаточным студентам, учреждено Общество изыскания средств для технического образования женщин. Он стал первым председателем Совета Петроградских женских политехнических курсов.

Н.А. Белелюбский являлся членом Международной ассоциации железнодорожных конгрессов, принимал участие в их работе в Брюсселе, Милане, Париже, Петербурге, Лондоне, Вашингтоне, Берне. О мировом признании выдающегося инженера свидетельствует избрание его почетным доктором инженерных наук Германии, почетным членом Общества гражданских инженеров Франции, почетным членом Института бетона в Англии. На восьми международных выставках: в Эдинбурге (1890 г.), Чикаго (1893 г.), Стокгольме (1897 г.) и пяти, проходивших в Париже,— творчество Н. А. Белелюбского было представлено книгами, чертежами и моделями построенных по его проектам мостов. В 1900 г. Н.А. Белелюбского удостоили высшей награды Парижской выставки.

После Октябрьской революции он оказывал практическую помощь НКПС в подготовке кадров для транспорта.



БУДАГОВ ГРИГОРИЙ МОИСЕЕВИЧ

(1852–1921 гг.)

Инженер-путеец

Григорий Моисеевич Будагов после окончания в 1874 году Петербургского института инженеров путей сообщения возглавил участок на строительстве Оренбургской железной дороги, участвовал в строительстве Волжского моста у Сызрани. И хотя в прямые обязанности его входили ведение бухгалтерского учета и испытания цемента, он учился всему, что использовалось при возведении мостов. Благо на учителей ему везло. В разное время это были корифеи мостостроения К.Я. Михайловский, В.И. Березин, Е.К. Кнорре. В 32 года инженер Г.М. Будагов был удостоен ордена Св. Владимира IV степени «За отличную усердную службу и особые труды по постройке Екатерининской железной дороги и моста через Днепр».

В ходе строительства железных дорог Урала и обследования Сибири Будагов работал помощником инженера по строительству мостов на железной дороге Уфа–Златоуст и на Десне. В 1893–1896 гг. Будагов возглавлял



Виадук на Средне-Сибирской железной дороге. 1898 г.

строительство железнодорожного моста через Обь. В 1896 году его назначили помощником начальника строительства Средне-Сибирской железной дороги, и он переехал в Томск. С 1899 г. Будагов — главный инженер Московско-Казанской железной дороги, в 1911 г. руководил строительством Алтайской железной дороги.

Необходимость постройки мостов через крупные сибирские реки подвигла, чуть ли не весь корпус русских инженеров-мостостроителей на разработку конструкций пролетных строений, опор и методов их возведения. Мосты через Обь, Енисей, Амур и другие крупные реки и по сей день являются памятниками инженерного искусства на Транссибе.

Строительство моста через Обь начиналось на левом берегу у села Кривощеково, ставшего к 1893 году станцией Транссиба. Приехав в Кривощеково, Будагов тотчас же развернул подготовительные работы по строительству жилья, причалов, разработке карьеров, заготовке конструкций кессонов и пр. Мост был уникальный, здесь впервые решили применить консольную систему соединения пролетных строений, позволяющую экономить до десяти процентов металла.

Спустя год, 20 июля 1894-го, *«в полдень, в присутствии губернатора, тайного советника Тобизена, строителей Михайловского и Меженинова, многочисленной публики и при огромном стечении народа состоялась торжественная закладка железнодорожного моста через реку Обь у села Кривощеково»*. Была заложена первая опора моста. Подходы земляного полотна отсыпались вручную грабарками, монтаж пролетных строений производился на сплошных подмостках. На реке с огромных плотов-барж возводились каменные опоры. Для этого на обоих берегах выше моста разработали карьеры, проложили дороги, на берегах устроили причалы для разгрузки грузов, поступающих по реке. Все работы на мосту были закончены за три года и десять дней.

Эксплуатация моста подтвердила правильность выбора места перехода и принятых при строительстве решений. В течение нескольких месяцев Г.М. Будагову удалось сплотить собравшихся из разных концов России людей многих профессий в единый трудовой коллектив, дружно и с высокими темпами возводивший огромный мост, станцию, подъездные пути, жилые кварталы, многие другие необходимые объекты.

За строительством моста он не забывал и о создании нормальных жизненных условий для своих рабочих и их семей. В конце 1893 года открыл бесплатную школу для детей рабочих-строителей в Кривощекове и содержал ее на собственные средства. С полным основанием можно сказать, что начало школьному образованию в Новониколаевске положила именно эта первая школа, получившая название Будаговской. В эту школу Будагов пригласил и первых профессиональных учителей: супругов Козловых — Николая Васильевича и Стефаниду Павловну. При школе работала народная библиотека дешевых изданий с залом для чтений, любительских спектаклей и концертов, выступлений самодеятельного хора. В 1896 г. на средства рабочих и служащих открылась вторая школа для детей железнодорожников на станции Обь.

ТИХОМИРОВ НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ

(1857–1900 гг.)

Инженер-путеец



Н.М. Тихомиров после окончания Петербургского института инженеров путей сообщения занимался строительством, изысканиями и проектированием Самаро-Уфимской, Оренбургской железных дорог.

С весны 1893 года его работа связана со строительством Западно-Сибирской железной дороги. Приказом по Министерству путей сообщения от 2 марта 1893 года его назначили начальником дистанции 1-го разряда, он участвовал в сооружении моста через Ишим у Петропавловска по проекту Н.А. Белелюбского.

По окончании работ на этом участке Николая Михайловича перевели на строительство соединительной ветки между Уральской и Сибирской железными дорогами. И снова — строительство моста здесь, на Екатеринбург-Челябинской ветви. За отличную, усердную и ревностную службу Тихомиров был награжден орденом Св. Станислава III степени. После успешного завершения работ на этой линии его назначили начальником 9-го участка (Каргат–Кривощеково) службы ремонта пути.

В августе 1895 года Н.М. Тихомиров поселился с семьей в новониколаевском доме Г.М. Будагова, руководившего строительством моста. Тихомирову предстояло завершить строительство последнего пролета моста.

Мост через Обь стоил около двух миллионов рублей. 27–31 марта 1897 года были проведены «всесторонние» испытания, а 5 апреля открыто «правильное» движение через мост.

«В этот период, — вспоминала впоследствии жена Тихомирова Мария Ананьевна, — *он спал часа два-три в сутки и на мои вопросы: «Когда же ты будешь отдыхать?» — отвечал: «Погоди, вот организую все — налажу и контору, и кадры, покатится правильное движение — тогда и отдохну...»*

Мост связал два самых крупных и значимых участка Транссиба — Западно-Сибирскую и Средне-Сибирскую железные дороги. Именно железнодорожному мосту обязан своим рождением город Новониколаевск. Параллельно с мостом строились примыкающие с востока и запада участки железной дороги, трехкилометровая ветка от пристани к станции Обь, основное депо, ремонтные мастерские, вокзальное здание, водонапорная башня.

По завершении мостовых работ Николаю Михайловичу приказом Министерства путей сообщения было определено руководить строительством собора во имя Александра Невского. В апреле 1897 года заложили фундамент собора. 29 декабря 1899 года состоялось освящение храма.

В «Путеводителе по Великой Сибирской дороге», изданном в 1901 году, приводится описание поселка Новониколаевского:

«В центре поселения, раскинувшегося почти на десять верст вдоль берегов реки Оби и ее притока реки Каменки, сооружен на суммы, пожертвованные Его Императорским Величеством, и на жертвы и приношения частных лиц... красивый каменный храм, долженствующий служить памятником Царю-миротворцу на Великом Сибирском пути... Храм каменный с тремя престолами, главный — во имя Александра Невского и два боковых — во имя Св. чудотворца Николая Мир-

ликийского и великомученика Георгия Победоносца».

Н.М. Тихомиров, словно предчувствуя раннюю кончину (он прожил всего 43 года), не щадя себя, торопился сделать как можно больше. Его деятельность на духовном поприще неустанна: в 1897 году он принимает участие в Первой всеобщей переписи населения, за что получает награду — медаль; организует первое в Новониколаевске добровольное пожарное общество, строит пожарную каланчу с надписью «Один за всех и все за одного».

27 октября 1900 года Н.М. Тихомиров умер от кровоизлияния в мозг. На его могиле возле храма была установлена гранитная плита с надписью золотыми буквами: «Здесь покоится прах строителя храма сего, Тихомирова Николая Михайловича (1857–1900)».

Не много найдется людей, оставивших после себя мосты и храмы.

Рубеж XIX и XX веков для России был очень сложным периодом. Весь мир, казалось, решал вопросы: «что делать?», «кто виноват?» и «куда идти?» Интеллигенция тоже делала свой выбор. Большинство инженеров, приехавших на стройку железной дороги и моста, делали не только свое прямое дело, но и направляли все душевные силы и средства на добрые дела во благо людей и города Новониколаевска.

Инженеры Н.П. Меженинов, Г.М. Будагов, В.А. Линк, Н.М. Тихомиров, Н.А. Белелюбский вместе со священниками Диомидом Чернявским, Василием Посельским, Николаем Завадовским, Григорием Диотроптовым, Александром Васильевым, диаконом Иоанном Златомрежевым, предпринимателями и меценатами Федором, Григорием и Гавриилом Маштаковыми, первыми врачами Востоковыми, учителями Козловыми и П.А. Смирновой составляли духовную и культурную элиту города, их усилиями преодолевались трудности не только в физическом, но и в духовном становлении города.

«ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ»

В изыскательских экспедициях, при прокладке путей, при возведении мостов проявились лучшие качества целой плеяды талантливых русских инженеров того времени. На строительстве Транссиба по инициативе будущего крупного ученого, профессора А.В. Ли-



Инженеры-строители на испытании железнодорожного моста через Обь. 2-й слева – Н.А. Белелюбский, 2-й справа – Н.М. Тихомиров. 1897 г.



Вид на строительство железнодорожного моста

веровского были применены взрывчатые вещества для разработки выемок в скальных породах. И по сей день уникальны мосты Транссиба через реки Обь, Енисей и Амур — самый длинный на Евро-Азиатском материке. Они возведены по проектам талантливых русских инженеров Н.А. Белелюбского, Л.Д. Проскурякова и Г.П. Передерия.

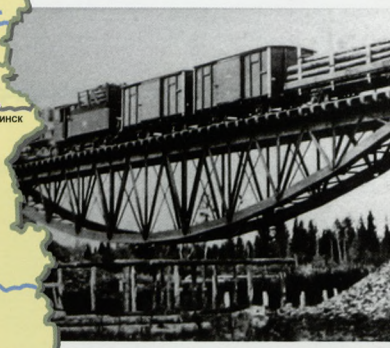
Еще в ходе строительства железных дорог Урала и в начале обследования Сибири приобрели практический опыт возведения подобных сооружений будущие строители Транссиба: Г.М. Будагов, Э.А. Бабиенский, Н.Г. Гарин-Михайловский, В.К. Жандр, Н.П. Меженинов, К.Я. Михайловский, Н.М. Тихомиров, В.И. Роецкий. При этом тщательно изучался зарубежный опыт железнодорожного строительства. Русские инженеры регулярно командировались в США, Канаду и Пруссию. Ими были взяты на вооружение *«американский способ упрощенного железнодорожного строительства, метод быстрой укладки рельсов, возведения эстакад вместо высоких насыпей, … прусский опыт организации переселений»*. При этом они творчески применяли чужой опыт к условиям Сибири. Так, был принят по предложению Н.П. Меженинова ширококолейный путь, а не узкоколейный, как в тех же американских штатах.

Многие технические решения, найденные отечественными инженерами, а также простыми мастеровыми людьми при строительстве магистрали, не имели аналогов в мировой практике. Воистину самоотверженный, героический труд десятков тысяч безымянных строителей создал эту трассу, и по сей день называемую восьмым чудом света. Не без оснований С.Ю. Витте указывал, что устройство Сибирской магистрали делает честь русскому железнодорожному строительству.

Значение построенной дороги трудно переоценить. По существу, с нее началось экономическое возрождение Сибири и Дальнего Востока: в поселки, расположенные вдоль трассы, усилился приток населения, одновременно увеличился спрос на сельскохозяйственную и промышленную продукцию, оживились культурные связи огромного пространства с Европейской Россией. Россия начала превращаться в единый хозяйственный организм. Вдоль Сибирской магистрали возникали новые города, за первые десятилетия ее существования население Сибири увеличилось почти в два раза. Новониколаевск, Красноярск, Иркутск, Хабаровск и Владивосток стали крупными промышленными центрами. Сибирь стала настолько «близкой», что в 1899 году отменили сибирскую ссылку. Экономическая эффективность Транссиба превзошла самые смелые ожидания.


Légende:
Limite d'Etat
Limite de gouvernement ou de province
Chemin de fer en exploitation
Chemin de fer en construction
Voie fluviale
Voie Trans-continentale
MER DU NORD
MER MÉDITERRANÉE
OCÉAN ARCTIQUE
MER D'OKHOTSK
MER DU JAPON
MER JAUNE
MONGOLIE
CHINE
PERSE
AFGANISTAN
GOUV. DE TOBOLSK
GOUV. DE TOMSK
GOUV. DU IENISSEI
GOUV. D'IRKOUTSK
PROVINCE DE IAKOUTSK
PROVINCE DE L'AMOUR
PROVINCE DE TOURGAI
PROVINCE DE L'OURAL
PROVINCE DE SEMIPALATINSK
PROVINCE DE AKMOLINSK
TRANSBAIKALIE
MANDOURIE
CORÉE
Mer Baltique
Mer Adriatique
Mer Noire
Mer Caspienne
Mer de Kara
Mer Blanche
Mer Jaune
Golfe de Pelchili
Cercle polaire arctique
Est de Paris



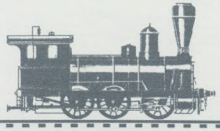




Потомственный дворянин Витебской губернии. Родился в 1844 году.

- Май 1866 г. – окончил Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения Императора Александра I.
- Май 1866 г. – май 1868 г. – начальник 4-й дистанции II отделения II округа путей сообщения.
- Май 1868 г. – декабрь 1883 г. – служил в обществах частных железных дорог при сооружении и эксплуатации Курско-Харьково-Азовской, Московско-Ярославской, Петергофской и Балтийской железных дорог, а также в Техническо-инспекторском комитете железных дорог.
- Декабрь 1883 г. – август 1889 г. – управляющий, затем начальник Муромской железной дороги, а затем, с переходом ее в 1885 году в казну – начальник этой дороги.
- Август–октябрь 1889 г. – помощник начальника Закавказской железной дороги.
- Октябрь 1889 г. – февраль 1893 г. – начальник Самаро-Уфимской железной дороги, переименованной в 1890 году в Самаро-Златоустовскую.
- Февраль 1893 г. – август 1894 г. – начальник Орловско-Грязской и Ливенской железных дорог.
- Август 1894 г. – сентябрь 1896 г. – помощник начальника работ по сооружению Западно-Сибирской железной дороги и заведующий временной эксплуатацией этой дороги.
- **Сентябрь 1896 г. – январь 1900 г. – начальник Западно-Сибирской дороги.**
- **Январь 1900 г. – август 1906 г. – начальник Сибирской железной дороги.**
- Март 1903 г. – март 1906 г. – попечитель Томского технического железнодорожного училища.
- Сентябрь 1906 г. – уволен от службы, согласно прошению, по болезни.







Владислав Михайлович Павловский

Начальник
Западно-Сибирской железной дороги
с сентября 1896 г. по декабрь 1899 г.;
Сибирской железной дороги
с января 1900 г. по декабрь 1905 г.

С ДУМОЙ О РОССИИ

Потомственный дворянин Витебской губернии Владислав Михайлович Павловский родился в 1844 году.

По окончании Санкт-Петербургского Института инженеров путей сообщения Императора Александра I получил чин коллежского секретаря, в 1873 г. стал титулярным советником со старшинством. Указом Правительствующего Сената, по Департаменту Герольдии, 16 января 1886 г. № 201, произведен за выслугу лет в коллежские асессоры, со старшинством с 8 сентября 1885 г. С 1892 г. он — коллежский советник, с 1901 г. — действительный статский советник, а с 1905 г. — тайный советник.

Императором Австрийским пожалован золотым крестом, за заслуги, с короною, на принятие и ношение коего Высочайшее соизволение последовало 16 марта 1874 г.

За отлично усердную и ревностную службу Всемилостивейше пожалован орденом Святой Анны 3 степени 24 апреля 1888 г.

За отлично усердную и ревностную службу Всемилостивейше пожалован орденом Святого Станислава 2 степени 2 апреля 1895 г.

За отлично усердную и ревностную службу Всемилостивейше пожалован орденом Святой Анны 2 степени 13 апреля 1897 г.

За отлично усердную и ревностную службу Всемилостивейше награжден орденом Святого Владимира 4 ст. 18 апреля 1899 г.

Государыня Императрица Мария Федоровна Всемилостивейше соизволила выразить Высочайшую искреннюю благодарность за любезное содействие в руководстве по сооружению церкви при станции Петропаловск … Управляющего делами Комитета Сибирской железной дороги от 10 января 1901 г. за № 85.

Государь Император в 12 день июня 1901 г. Всемилостивейше соизволил пожаловать нагрудный знак за содействие духовному просвещению Сибири, Высочайше установленный 19 апреля 1906 г.



Станция Обь. Конец XIX в.



Первая опора моста через Обь. 1895 г.



«Народная летопись», 1906 г.

Сибирь.

— Въ министерствѣ торговли и промышленности разработанъ проектъ сооруженія Алтайской жел. дор., имѣющей цѣлью эксплоатацію частныхъ богатствъ Алтайскаго округа кабинета Его Величества, которая до послѣдняго времени, за отсутствіемъ путей сообщенія, является убыточной. Желѣзная дорога проектируется длиною въ 288 верстъ.

„Спб. Об.".

— Сибирской желѣзной дорогой полученъ приказъ, которымъ предписывается, чтобы на всѣхъ главныхъ станціяхъ были поставлены и стояли подъ парами карательные поѣзда, имѣющіе 800 солдатъ. (Г. С.)

— Постановленіемъ временнаго Иркутскаго генералъ губернатора Курбатовъ, Шутовъ и Малѣевъ, обвиняемые въ убійствахъ и грабежахъ, преданы военному суду безъ права кассаціи.

„Спб. Об.„.

— Почему в последнее время я столько думаю о России, почему мне так тревожно? — проговорил вслух Владислав Михайлович, поравнявшись с храмом во имя Святого Благоверного Великого Князя Александра Невского, который с насыпи был особенно хорош в свете солнца одного из последних дней августа 1906 года. За последний год тайный советник Павловский привык разговаривать сам с собой, когда тайно, когда открыто, и если окружающие иногда этому все еще удивлялись, он не удивлялся совершенно. Всю свою жизнь он провел не только в неустанных делах, но и в непрестанных беседах, уговорах, приказаниях, монологах, порою жестких, с самим собой. Трудился, как пчела, не зная ни сна, ни отдыха, в отпуске побывав всего четыре раза. На второй год службы 28 дней, через 6 лет — 3 месяца, а потом почти 30 лет без отдыха, и только в 1902 году ушел на 3,5 месяца, да в прошлом году по болезни отдыхал целых 4. Вот и все. Не так и плохо, отдыхать раз в десять лет. Большинство работников железной дороги и этого лишены. А как они живут? Тяжелый труд и беспросветная жизнь. Даже машинисты получают всего 500–700 рублей в год. Как у начальника дороги двухнедельное жалование. Чего уж там говорить про большинство железнодорожников, те получают в два раза меньше. Из 30 рублей за квартиру отдай не меньше 10–12, за отопление и освещение 6, а на 12 рублей кормись. «На пропитание семьи из трех человек по норме требуется 26 рублей», — успокаивал очередной статистический сборник. 26 рублей, усмехнулся Павловский. Попробовали бы на них прожить те, кто сосчитал эту норму! И это при 11,5-часовом рабочем дне.

— Господи, прости нас грешных! — Павловский поклонился в сторону собора, не крестясь, поскольку исповедовал католичество, как все его предки. Невольно залюбовался храмом. Павловского порядком побросала жизнь по всей России, и к любому вероисповеданию и храму он относился без предубеждений, с одинаковым почтением. Жена Мария Николаевна, дети — Лев, Иван, Екатерина, Ольга православные, и это никак не отразилось на прочности семьи, ее материальном благополучии и духовном единстве. И сам он, сколько мог, содействовал постройке храмов вдоль железной дороги! Вот и этот православный храм воспринимал как свой собственный.

Возле собора стояли десятка два запряженных повозок, христарадничали попрошайки, истово молились грешники, прихожане толпились перед входом. Владислав Михайлович помянул добрым словом императора Александра III, в память которого был сооружен сей храм, и пошел дальше. На реке вдали виднелись лодчонки с рыбаками, тащилась баржа, на причале суета… Павловский поймал себя на том, что мысль его одна — об этой железной дороге, которая для него стала главной дорогой жизни.

Он не упустил возможности пройтись пешком до этого чудо-моста, а заодно проститься с Обью. Он полюбил это место не толь-



Орден Святого Станислава II степени

ко потому, что интуицией железнодорожника понимал, что за городом большое будущее — не зря Гарин-Михайловский остановил свой выбор на строительстве моста именно тут. Он полюбил Новониколаевск именно за этот мост, который соединял огромные пространства России по одну сторону Оби с такими же огромными пространствами — по другую, да еще, как ни странно, за православный собор, который соединял так же надежно землю с небом.

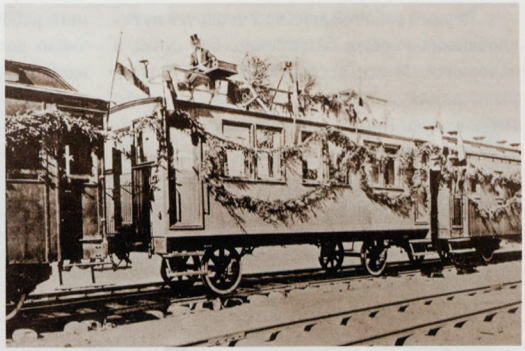
А всего-то сто лет назад, в начале царствования Благословенного Александра Павловича, тут были лишь заповедные места. Московский тракт и от него тропки, тропинки, дорожки. И ни одной железной дороги. «Страна без дорог — просто местность, а страна с дорогами — уже государство. Туда тысячи километров и туда тысячи. Там Россия, и там Россия. Россия везде, где есть железная дорога. Россия — сама дорога». Павловскому понравились собственные мысли. Они не раздражали, как раздражало практически всё в последний год, когда он понял, что возврат к деятельной жизни невозможен. Дунул ветерок, и снова стало тревожно, и не только за себя, а за Россию. Возле моста он спустился к реке по деревянной добротной лестнице. Хотя трава, и деревья, и сам воздух уже говорили о приближении осени, да и рельсы не слепили глаза, как в разгар лета, денек выдался на удивление погожий. «Словно прощаюсь», — подумал Владислав Михайлович, не в силах оторвать взгляд от моста, который, как зверь, в семь прыжков преодолевал ширь Оби. «Омар», «Ас», «Куаи» — как только не называют Обь аборигены! И, пожалуй, лучше других именно самоеды — «Куаи» («душа»). Однако пора возвращаться. Тайный советник направился в номера для приезжающих «Байкал». «Вот я уже и обычный гражданин, — подумал Павловский. — Обыватель. Даже не верится. Сорок лет отдано железной дороге. Только этой, почитай, 10 лет. И трех месяцев не прошло, как 31 мая отметил 40 лет службы в Министерстве путей сообщения. Как быстро промелькнули они! А казалось всегда, что тащатся медленнее черепахи. И где? На железной дороге, на которой поезда двигались с фантастической скоростью до 30 верст в час! На лошадках по Московскому тракту в Барабинской степи, по равнине-то, даже зимой на санях скорость редко превышала 15 верст в час, а уж 18 верст — это просто чудо, что за лошади должны были быть. Да и то так гоняли разве что фельдъегеря да курьеры. Во всяком случае, чтоб им промчать от Петербурга до Иркутска 6000 верст зимой, надо было затратить ровно три недели, а уж про почту и говорить нечего — не меньше месяца!»

Возле станции Павловский невольно обратил внимание на то, что за последние годдва стало больше нищих и совсем уж мрачных личностей, которых и за граждан-то нельзя было почитать. «Да, России второй раз пережить «пятый» год вряд ли удастся. Как и мне. Страну едва не разодрали, как в старину, двумя березами. И меня, и всех нас заодно. Ведь душа и на той стороне — с государством и властью, и на другой — с людьми и безвластьем. И все они с отчаянной решимостью несут крест свой, и тем самым крест России. А если каждый сбросит свой крест, то рухнет и Россия.

Как там Ипполит Константинович? После



Паровозное депо. 1895 г.



Первый скорый поезд Сибири

1905 года министерство закручивает гайки, а вот раскручивать все равно придется Иванковскому. И тут не Закавказские дороги, тут куда труднее. А не станет раскручивать и послаблять, не знаю даже, что и выйдет. Он резкий и прямой, не знаю, не знаю…»

Зимой прошлого года Павловскому выдали справку, он взглянул на нее раз и запомнил на всю оставшуюся жизнь:

«1) Начальник Сибирской жел. дороги тайный советник, инженер п.с. Павловский участвовал в эмеритальных взносах более 39 лет; приобрел право на пенсию по 1717 р. в год.

Службы инженера Павловского с правами на пенсию из Государственного Казначейства около 27 лет, в том числе на постройке Сибирской ж. дороги около 8 лет.

По своей должности начальника Сибирской ж.д. тайный советник инженер п.с. Павловский получает жалованья 4800 р.; столов. 4800 р.; квартирн. 2400 р. и разъездн. 3000 р.; всего 15000 р. в год.

В случае признания болезни инженера Павловского дающею ему право воспользоваться пенсиею по ст. 87 или 88 уст. о пенс. Ему можно было бы просить усилен. пенсию в размере 6400 р. (при ст. 88) или 4260 (при ст. 87) в год».

С 15 000 рублей, конечно, не сравнить, ну, да и траты теперь не те. И дети, все четверо, уже взрослые, самостоятельные. Да и мне ли роптать? Вон все железнодорожники, как государственные служащие, и те, единственные из всех сибирских рабочих, по положению 1894 года имеют право получать после 35 лет работы пенсию годовым размером с месячный заработок. Это, в лучшем случае, полсотни рублей! На месяц выходит — поделить 50 на 30 — аж целый рубль и шестьдесят шесть копеек, да еще 6 в периоде. Не надо гневить Господа. Выздороветь бы только. А там еще поглядим… Хоть и седьмой десяток пошел, да в самом начале десяток. Чехов пишет о жизни через сто лет. Неужто и тогда будет такая же пенсия?

Ночью Владислав Павлович долго ворочался, не мог уснуть. Вся жизнь проходила перед его глазами, как в синематографе. Недаром первая фильма была о паровозе, прибывающем на станцию. Чем вот только он напугал так всех, такое милое, такое чудное создание?

«Надо бы съездить в Витебск, на могиле родителей не был столько лет… Чуть ли не всю жизнь прожил вдали от них». Сорок с лишним лет назад отец произнес на его именинах: «Владислав! Тебе скоро выбирать дорогу в жизни. Дорога тогда становится путем, когда человек видит цель впереди и идет ей навстречу, невзирая ни на какие тяготы и лишения. Не забывай: ты потомственный дворянин! Наши предки сотни лет служили России, и путь, выбранный и освоенный ими, не должен прерываться».

Путь, путь… — это загадочное слово обрело тогда для Владислава четкие контуры железнодорожного пути. Скоро он заявил родителям, что решил связать свою судьбу с железными дорогами России. На что и получил батюшкино благословение и вспомоществование.

По окончании полного курса наук в Институте инженеров путей сообщения, 23 мая 1866 года, в возрасте 22 лет, Павловский был удостоен звания инженера с правом производства строительных работ и с правом на чин коллежского секретаря, в коем и был утвержден с 31 мая 1866 года.



Орден Святого Владимира IV ст.

Первый рабочий день во 2-м округе путей сообщения прошел безупречно, без сучка и задоринки. И все последующие дни и годы были днями и годами безупречной службы Павловского. Ни единого выговора — прецедент для любого, кто трудился и будет еще трудиться на железной дороге, особенно в руководящей должности. *«Случаев, лишающих права за беспорочную службу установленных, не подвергался»* — такая запись дорого стоит. Потому, наверное, не было заметных провалов и «ям» в работе, что отдавал ей все время, все силы, и работа забрала и физические его силы и, прежде всего, душевные. Ушел вовремя, пока окончательно не свалили усталость, болезнь, нервные расстройства. Конечно, сейчас нужны молодые кадры, энергичные, целеустремленные, инициативные. И, скорее всего, более жесткие и без лишних сантиментов. Дорога обновляется, забот на ней прибавляется, люди становятся все менее и менее ответственными, время суетливое грядет, ох, грядет! Ивановскому не просто будет справиться с обязанностями начальника дороги, ведь тоже не первой молодости. Хотя — пятьдесят один только. Лет десять, точно, еще поработает, если не больше.

Надо же, всего 15 лет прошло с того времени, как в середине февраля 1891 года Николай Александрович Романов обнародовал Высочайший рескрипт, адресованный ему отцом. В том рескрипте император Александр III повелевал «приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги». 19 мая того же года Николай Александрович насыпал лопатой землю в тачку и свез ее к полотну дороги, заложил первый камень рельсового пути. С того дня закипела работа на необъятном просторе от Тихого океана до Урала. И уже через пять лет — 15 октября 1896 года сдали в эксплуатацию Западно-Сибирскую железную дорогу, а 15 февраля 1897 года началось движение до Красноярска. Это уже было при Павловском, и он помнит буквально все: даты, лица, события. Разве можно забыть хоть что-то из истории России? Эксплуатация дороги велась одновременно с ее строительством. В 1896 году на Западно-Сибирской железной дороге работали 142 паровоза, а к 1901 году их число достигло уже 600. Эти паровозы требовали дозаправки дровами и водой через каждые 150 верст. Вагонный парк в 1896 году состоял из 82 пассажирских, 127 товарных вагонов и 1416 платформ, а через пять лет уже насчитывал 850 пассажирских, 6300 товарных вагонов и 250 платформ.

Сначала не все шло гладко и так, как хотелось бы. Дорога имела одну колею, поэтому на ней предусматривались специальные разъезды. Прежде чем отправить поезд, необходимо было запрашивать по телеграфу разрешение соседней станции. Если телеграфная связь прерывалась, то можно было отправлять только те поезда, которые ходили точно по расписанию, при этом их снабжали красным сигналом. Меры по укреплению техники безопасности и низкая скорость поездов не всегда спасали от аварий. Это не могло не привести к низкой пропускной способности железной дороги. Она составляла 3,5 пары поездов в сутки. По линии шли один пассажирский и два товарных состава навстречу друг другу.

В конце XIX века в Сибирь потоком хлынули переселенцы из малоземельных крестьян Европейской России, оседая в основном в Томской губернии. За 20 лет, в 1885–1905 гг., их число превысило 1,5 миллиона человек. А с началом строительства Сибирской железной дороги только с 1895 по 1899 год в Сибирь пришло 675 тысяч переселенцев. В иные годы приток переселенцев составлял до 230 тысяч. Перевозить только их одних, больше 600 человек в день, было непростым делом.

По инициативе Переселенческого управления, учрежденного в системе Министерства внутренних дел в 1896 году, на больших станциях и в крупных населенных пунктах вдоль магистрали (Омск, Барабинск, Кривощеково, Обь и т.д.) были созданы специальные врачебно-продовольственные пункты помощи переселенцам. В этих пунктах имелись аптеки, круглосуточно дежурили врачи, а в самых крупных из них устраивались больничные помещения с несколькими десятками коек. Медпомощь оказывалась бесплатно, без денег отпускались и лекарства. Продовольствие про-



Временное депо на станции Иртыш. 1893 г.

давалось переселенцам по максимально низким, закупочным ценам. Обеспечивались они и дешевой горячей пищей. В начале XX века подобных пунктов на Сибирской железной дороге насчитывалось свыше 30.

Тогда же для удобства пассажиров на станциях уже имелись залы ожидания, багажное отделение, буфеты, почта и сберкасса. В начале века железная дорога стала заниматься даже «просветительской» деятельностью. На каждой станции имелись агенты по продаже книг, и им вменялось в обязанность продавать книги желающим. Управляющий делами Комитета Сибирской железной дороги А.Н. Куломзин потребовал от начальников станций, чтобы по приходе пассажирских поездов агенты открывали шкафы, вывешивали на видном месте ценники и предлагали книги желающим.

А сколько храмов воздвигнуто за последние годы вдоль всей дороги! Стараниями Павловского, в том числе. И, видно, специально распространяемыми легендами. Будто бы к Николаю Александровичу Романову, возвращавшемуся из Владивостока в Петербург, в Тайге обратился один из солдат караульной службы с жалобой, что негде, мол, совершать религиозные обряды, и государь-наследник тут же распорядился начать строительство храма. Чего только не придумают! Хорошо хоть, на благое дело. Николай Романов возвращался из Японии в столицу в 1891 году, когда Тайги еще и в проекте не было.

Сколько вспоминается всего! И все больше — она, Сибирская. Пожалуй, если начать вспоминать, протяженностью воспоминания будут никак не меньше самой железной дороги. Как не вспомнить август 1898 года, когда рельсовый путь дошел до Иркутска? Уже 1 января 1899 года вся линия от Челябинска до Байкала была переведена в постоянную эксплуатацию. И случилось это на целый год раньше намеченного срока. А, с другой стороны, как забыть маевки железнодорожников 1902 и 1903 года? А первомайские демонстрации в 1904? Не говоря уж о январских митингах после «кровавого воскресения» 9 января 1905 г. в Петербурге. И кто прав? Простые трудящиеся, работяги, как называют их все, — с красными флагами, проливающие свою кровь? Или казаки, а за ними власть, а значит, и я, — с нагайками, проливающие кровь, но чужую?..

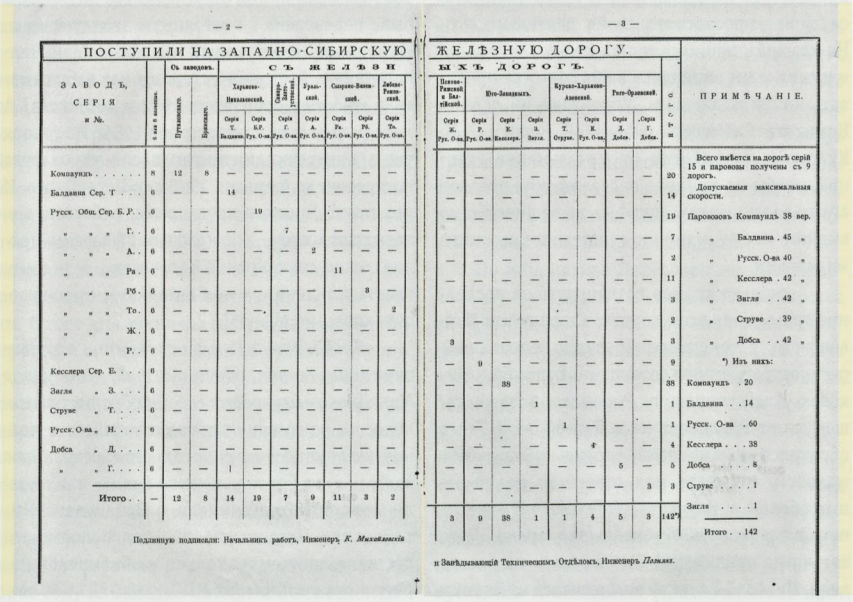
«Требовательный в исполнении каждым служащим своих обязанностей, Владислав Михайлович благодаря своей доброте, отзывчивости на нужду каждого служащего и полной доступности, снискал себе искреннюю любовь и глубокое уважение их», — так писали, говорили, вспоминали о Владиславе Михайловиче Павловском еще долго после его отставки, причем не только на Сибирской дороге, но и в кабинетах МПС.

Не много найдется людей, чей жизненный путь был бы ровным, как, скажем, дорога Санкт-Петербург–Москва, да еще без той пресловутой загогулины, якобы оставшейся от пальца при начертании на бумаге сего пути. Плодотворная деятельность Павловского, начавшаяся с первых дней его службы, была посвящена всецело только железнодорожному делу и принесла железной дороге много полезного. Будучи энергичным и неутомимым исполнителем принятых на себя обязанностей, он в течение всех 40 лет сделал немало. Но особенно нелегкая задача выпала на долю Владислава Михайловича за время его десятилетней службы на Сибирской дороге, где, начиная с временной эксплуатации Западного участка и вплоть до отставки, ему пришлось немало потрудиться. Здесь, наряду со строителями великой Сибирской дороги, ему пришлось быть одним из первых тружеников и исполнителей Высочайших начертаний по оживлению и развитию обширного и богатого края. Так, немало трудов выпало на долю Павловского при организации переселенческого движения по дороге. Принимая в этом самое горячее участие с первых же дней службы на Сибирской дороге, он существенно помог в деле организации переселенческих пунктов и установки более совершенного и успешного передвижения переселенцев.

Большого внимания от Владислава Михайловича потребовало также порученное ему дело церковного строительства и устройства школ по вверенной ему дороге. Всей душою отдался Павловский этому благому делу. Благодаря его трудам, а также и заботам бывших строителей дороги К.Я. Михайловского и Н.П. Меженинова, уже к началу нового века на Сибирской дороге насчитывалось 16 вполне благоустроенных храмов и 27 школ.

Когда в 1900 году соединились воедино две дороги, Западно-Сибирская и Средне-Сибирская, Павловскому в течение нескольких лет, одновременно с формированием новых штатов, пришлось много потрудиться по увеличению пропускной способности дороги. Особенно усилилась эта потребность в связи с мобилизационным движением войск, вызванным событиями на Дальнем Востоке и войной с Японией, но в эти годы внимание правитель-

Ведомость наличия паровозов на Западно-Сибирской железной дороге. 1896 г.



— 2 —

ПОСТУПИЛИ НА ЗАПАДНО-СИБИРСКУЮ ЖЕЛѢЗНУЮ ДОРОГУ.

ЗАВОДЪ, СЕРІЯ и №.	Съ заводовъ. Путиловскаго.	Брянскаго.	Съ желѣзныхъ дорогъ. Харьково-Николаевской. Серія Т. Бадмина.	Серія Б.Р. Гус. О-ва.	Самара-Златоустовской. Серія Г. Гус. О-ва.	Уральской. Серія А. Гус. О-ва.	Сызрано-Вяземской. Серія Ра. Гус. О-ва.	Серія Рб. Гус. О-ва.	Либаво-Роменской. Серія То. Гус. О-ва.	Изъ Ново-Ранжевской и Балтійской. Серія Ж. Гус. О-ва.	Юго-Западныхъ. Серія Р. Гус. О-ва.	Серія К. Кесслера.	Серія Б. Заигла.	Курско-Харьково-Азовской. Серія Т. Струве.	Серія К. Гус. О-ва.	Рига-Орловской. Серія Д. Добса.	Серія Г. Добса.	Итого.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Компаундъ	8	12	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	Всего имѣется на дорогѣ серій 15 и паровозы получены съ 9 дорогъ.
Балдвина Сер. Т	6	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	Допускаемая максимальная скорость.
Русск. Общ. Сер. Б. Р.	6	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	Паровозовъ Компаундъ 38 вер.
„ „ „ Г.	6	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	„ Балдвина . 45 „
„ „ „ А.	6	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	„ Русск. О-ва 40 „
„ „ „ Ра	6	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	„ Кесслера . 42 „
„ „ „ Рб	6	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	„ Заигла . . 42 „
„ „ „ То	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	„ Струве . . 39 „
„ „ „ Ж	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	„ Добса . . 42 „
„ „ „ Р	6	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	
Кесслера Сер. Е	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	9	*) Изъ нихъ:
Заигла „ З.	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—	—	—	—	—	38	Компаундъ . 20
Струве „ Т.	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	Балдвина . . 14
Русск. О-ва „ Н.	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	Русск. О-ва . 60
Добса „ Д.	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	Кесслера . . . 38
„ „ Г.	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5	Добса 8
										—	—	—	—	—	—	—	3	3	Струве 1
Итого	—	12	8	14	19	7	9	11	3	2	3	9	38	1	1	4	5	3	142*) Заигла 1
																			Итого . . 142

Подлинную подписали: Начальникъ работъ, Инженеръ *К. Михайловскій* и Завѣдывающій Техническимъ Отдѣломъ, Инженеръ *Позняк*.

ства было приковано к Сибири и Дальнему Востоку. Пользуясь возможностью, министр путей сообщения М.И. Хилков нацелился *«в самом непродолжительном времени превратить Транссиб в мировой транзитный путь»*. Министра месяцами не видели в столице, поскольку он «не вылезал» из командировок, руководя работами в Сибири. Благодаря стараниям Хилкова и, разумеется, всей его команды, удавалось проводить на перегоне от Челябинска до Иркутска до 10 поездов с вооружением. Газета «Таймс» писала: *«Князь Хилков является для Японии более опасным противником, чем Куропаткин*... Хилков не только знал, что делать, и — редчайшее дарование — он знал, как делать, и при нем железная дорога с самого начала доказала свою эффективность, а ее служащие компетентность»*.

Естественно, первой и главной опорой министра на важнейшем отрезке Транссиба был начальник Сибирской дороги В.М. Павловский и весь многочисленный штат железной дороги, от его помощников до машинистов и осмотрщиков вагонов.

Железная дорога всегда славилась «командой», особенно в ранге заместителей и помощников начальников дорог. Без их деятельного участия и беззаветного служения Дороге и Отечеству немыслим был хоть какой-то успех и в освоении новых пространств, и эксплуатации дорог, и развитии железнодорожных сетей и железнодорожного движения вообще. Ярче всего иллюстрируют это примеры, когда, оказавшись у руля власти, они руководили дорогой не хуже штатных начальников. Многие из них в дальнейшем становились начальниками железных дорог, министрами, но многих, увы, поглотила река забвения.

К числу таковых относится первый заместитель начальника Сибирской дороги, статский советник, инженер путей сообщения Павел Антонович Штукенберг, в 1905 г. временно исполнявший обязанности начальника Сибирской железной дороги.

*А.Н. Куропаткин — в 1898–1904 гг. военный министр.

К сожалению, архивы не только не сохранили сведений о служебной карьере, характере, особенностях личности, они не раскрыли нам даже основных дат жизни этого человека. О Штукенберге мы знаем только разве то, что он был в последние годы работы В.М. Павловского на Сибирской железной дороге его помощником и первым заместителем в сложное время, во многом определившее судьбу не только железных дорог, но и всей России, — время Русско-японской войны и Первой русской революции.

П.А. Штукенберг принадлежал к роду выходцев из Германии, давших России много славных имен. Географ Иван Феодорович Штукенберг (1788–1856) прославился выдающимися трудами по гидрографии и статистике России; его сын — инженер-путеец Антон Иванович Штукенберг (1816–1887) был одним из строителей Николаевской железной дороги, связавшей Санкт-Петербург и Москву; внук Александр Антонович Штукенберг (1844–1905) стал геологом и палеонтологом, основавшим в Казанском университете одну из лучших геологических школ России, а еще два внука стали видными железнодорожниками: Павел Антонович и Владимир Антонович. Последний, в бытность свою начальником Ташкентской железной дороги, поддержал профессора Ю.В. Ломоносова и инженер-технолога А. Липеца в проектировании «нефтевоза», как тогда называли локомотивы, оснащенные двигателями внутреннего сгорания. Тогда же В.А. Штукенберг разработал проект конверсии паровозов в тепловозы.

О Павле Антоновиче Штукенберге известно, что он временно исполнял обязанности начальника Сибирской железной дороги, пока В.М. Павловский находился в четырехмесячном отпуске, а затем в течение нескольких месяцев так и не смог по болезни приступить к работе. Это было не самое легкое время в истории страны, истории революционного и железнодорожного движения, в частности.

7 месяцев проработать в качестве временно исполняющего обязанности начальника железной дороги — это фактически 7 месяцев быть начальником дороги. Ведь известно

очень много случаев, когда штатные начальники руководили вверенными им дорогами по полгода-году, а затем переводились на новые участки работы. Так, МПС чуть ли не весь XX век «прогоняло» своих руководящих работников по служебной лестнице, которая растянулась вдоль всей железнодорожной сети России, и подбирало кадры в министерскую «обойму». И эти кадры знали всё: географические и национальные особенности каждой местности России; климат, и, прежде всего, что угрожает дороге — подтопление или снежные заносы, отсутствие угля или воды; физическое состояние дорог, их пропускную способность, состав и перечень грузов; наличие трудовых ресурсов.

Сохранился единственный документ, в котором упомянуто имя Штукенберга и несколько воспоминаний о забастовочном движении среди железнодорожников Сибирской дороги поры 1905 года. Это доклад начальника управления железных дорог (за его подписью) от 7 декабря 1905 г. за № 4269.

«По виду сообщенного в письме управляющего делами комитета Министров, статс-секретарь Барона Нольде, от 30 ноября с.г. № 157, отзыва наместника ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА на Кавказ по вопросу о назначении инженера Шайкевича на должность начальника Закавказских жел. дорог, имею честь испрашивать разрешение Вашего Превосходительства считать последовавшие по докладам моим а) от 9 ноября с.г. № 3957 о поручении начальнику Закавказских ж.д. действительному статскому советнику, инженеру п.с. Ивановскому временного исполнения обязанностей начальника Сибирской жел. дороги… распоряжения с 1 декабря сего года.

Вместе с сим имею честь испрашивать разрешение:

1) на освобождение помощника и первого заместителя начальника Сибирской ж.д., статского сов., инженера п.с. Штукенберга с 1 декабря с.г. от временного исп. обяз. начальника означенной дороги, с оставлением его в занимаемой им на этой дороге должности и

2) на производство инженеру Ивановскому с 1 декабря сего года на время исполнения им обязанностей начальника Сибирской железной дороги содержания в порядке, указанном в 562 и 563 с. уст. о сл. прав., с отнесением сего расхода на общие сбережения по смете Сибирской жел. дороги и с прекращением ему с того же времени производства содержания по должности начальника Закавказских жел. дорог».

На докладе пометка, сделанная век назад:

«Приказ 21 декабря 1905 г. № 157. Высочайший приказ 31 декабря 1905 г. № 100».

Период 1904–1906 гг., при общем затишье на большинстве российских железных дорог, был периодом обостренного внимания МПС к Сибири и Дальнему Востоку, поскольку, по планам правительства и министра М.И. Хилкова, Транссиб должен был стать в скором времени «мировым транзитным путем».

М.И. Хилков заставил управления железных дорог заниматься экономической стороной существования путей сообщения. В планы министра входило также и разрешение наболевшей проблемы «троевластия». На протяжении четверти века железной дорогой руководили фактически три ведомства: МПС, Минфин и Госконтроль. МПС осуществляло технико-эксплуатационные и хозяйственные вопросы и собственно административно управляло государственной сетью дорог. Минфин определял тарифы, финансирование и сметы строительных дорог. Госконтроль следил за расходованием финансов, железнодорожной отчетностью, ведением баланса доходов и расходов на казенных дорогах. Настала пора трехголовому змею сносить лишние головы, поскольку решить в правительстве любой, даже второстепенный вопрос, было практически невозможно. Зато железные дороги едва поспевали кланяться на три стороны и отчитываться перед каждой о проделанной работе. Все это усугублялось режимом жесточайшей экономии, проводимым правительством в связи с войной с Японией и ухудшением экономического положения России. Общий промышленный кризис поразил многие отрасли промышленности, в том числе и резко снизил доходы МПС.

Экономия во все годы достигается за счет населения. Заработки железнодорожников за последние пять лет снизились более чем на 10 процентов. А цены на самые насущные предметы и продукты питания: хлеб, мясо, масло, дрова ползли вверх. Образовавшиеся «ножницы» кромсали и без того скудный бюджет семьи железнодорожника. И все это усугублялось системой штрафов и общим ухудшением условий труда. Вместо денег стали выдавать талоны. И если рабочие были в инфляционных «ножницах», начальник железной дороги оказался в тисках обещаний по трудовому договору и невозможностью самому повышать подчиненным зарплату.

В городах царила антисанитария, начались эпидемии тифа, холеры.

Подписание Портсмутского мирного договора с Японией, в котором констатировалось поражение России в Русско-японской войне, ударило по всему обществу.

Война с Японией началась с подвига, который признали даже японцы. У Чемульпо крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» вступили в неравную схватку с японской эскадрой. Ввиду угрозы захвата «Варяг» был затоплен, а «Кореец» взорван. После героической обороны, сумев отразить в течение года четыре ожесточенных приступа неприятеля, пал Порт-Артур. После этого полоса военных неудач преследовала русскую армию, пока ее не разгромили при Мукдене, а флот — при Цусиме.

После поражения в войне граждане России считали себя униженными и оскорбленными. Доклады о недовольстве всех кругов населения поступали и в Министерство внутренних дел, и на стол руководителям всех ведомств, организаций и предприятий. Решительные меры не принимались, так как общество находилось в точке кипения.

Недовольство существующими порядками превратило железнодорожников в опору социал-демократического движения. В депо и на станциях возникают марксистские кружки. Детонатором социального взрыва на Сибирской дороге стало «кровавое воскресение» 9 января 1905 г. в Петербурге. 12 января в депо станции Обь состоялся бурный митинг протеста, а 1 мая на открытом митинге раздались призывы к свержению самодержавия. Демонстрацию разогнали казаки. В июне около 500 железнодорожников станции Обь провели забастовку, требуя повысить заработную плату.



Станция Чулым. 1899 г.

Главных требований рабочих было четыре:

— восьмичасовой рабочий день;

— увеличение заработной платы;

— участие в разрешении конфликтов с администрацией;

— улучшение условий труда.

Переговоры шли с большим трудом. Рабочие потребовали освободить всех политических заключенных и предоставить гражданские свободы.

Железную дорогу парализовало.

Обстановка стремительно накалялась. В начале августа рабочие и служащие станции Обь приняли обращение «К товарищам по линии Сибирской дороги» с призывом к всеобщей забастовке для свержения самодержавия и прекращения войны. 7 октября началась всеобщая Октябрьская политическая стачка, к которой через неделю присоединились томичи. 17 октября начали забастовку железнодорожники станции Обь. После митинга его участники с красными знаменами прошли на станцию Обь и, объединившись с ремонтниками, двинулись к центру города, но, встретив роту солдат, повернули к лесопильному заводу. Новый митинг собрался 21 октября. Черносотенцы испросили у новониколаевского полицмейстера разрешения на расправу с бунтовщиками, но тот не поддержал их и пригрозил направить против них солдат. 23 октября стачечный комитет прекратил забастовку.



Вид на вокзал станции Обь со стороны привокзальной площади. 1900 г.

В эти же дни железнодорожники организовали свой профессиональный союз. В 1905–1906 гг. профсоюзные организации были созданы в паровозных депо и мастерских на станциях Омск, Каинск, Обь, Тайга. Одними из первых руководителей профсоюзов железнодорожников были Д.А. Шамшурин (станция Обь), Я.Н. Овчуков, В.И. Бушуев, В.С. Кидяев (паровозное депо Обь).

17 октября император подписал манифест, в котором обещал дать российскому народу демократические свободы и избрать Государственную думу.

В конце ноября стали требовать свержения самодержавия, немедленного созыва Учредительного собрания, свободно избранного всем народом, отмены смертной казни и военно-полевых судов, полной амнистии политическим заключенным за политические убеждения.

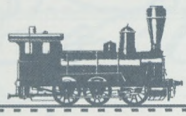
Избирали забастовочные комитеты, создавали боевые дружины. У боевиков появилось оружие.

29 ноября по телеграфу передали указание Николая II, которое предоставляло право, в случае забастовок почтово-телеграфных служащих и железнодорожников, *«прибегать к применению чрезвычайных мероприятий без испрошения на то центральной власти»*. Вслед за этим последовал приказ министра о запрещении рабочим и служащим МПС самовольно оставлять работу. На места пришло требование распустить железнодорожные комитеты.

Столица слала телеграммы, в которых угрожала привлечь к строгой ответственности «за недостаточно решительные действия». Министр требовал полного отчета о принимаемых мерах для прекращения революционных беспорядков.

Ситуация сложилась очень серьезная. На многих дорогах во главе забастовщиков стояли руководители среднего звена дороги, служащие.

Волнения на железных дорогах приняли такой массовый характер, что царь своим указом от 25 октября 1905 года освободил М.И. Хилкова от должности министра путей



сообщения. Собственно, царь принял отставку Совета министров во главе с С.Ю. Витте.

28 октября министром путей сообщения назначен бывший начальник Юго-Западной дороги К.С. Немешаев. Вскоре его снимают с поста, хотя он и круто взялся за наведение порядка на сети и воистину железной рукой навел его на железных дорогах России. Следующим министром становится Н.К. Шаффгаузен-Шенберг-Эк-Шауфус, работавший до этого начальником Николаевской дороги и начальником управления железных дорог Минфина. Шауфуса тут же производят в генерал-лейтенанты, и он с места в карьер стал насаждать в министерстве воинскую дисциплину.

В ноябре после окончания всеобщей октябрьской забастовки, в атмосфере бодрого настроения и обостренных надежд на улучшение положения рабочих, на Сибирской дороге решено было созвать общедорожный союзный делегатский съезд. Центральной по своему географическому расположению была станция Тайга — там и решено было провести этот съезд.

От Иннокентьевской в Тайгу потянулись делегаты восточных станций, «западных» делегатов, всегда смотрящих на восточных коллег чуть-чуть свысока, пришлось приглашать специальными телеграммами. Председатель общедорожного сибирского товарищеского суда А.А. Качальский пригласил всех, от Челябинска до Новониколаевска.

Съезд поставил на обсуждение множество вопросов улучшения рабочего быта, о закреплении восьмичасового рабочего дня, фактически уже проведенного на всех крупных железнодорожных станциях и депо Сибири, о полной отмене сверхурочных работ, об уравнении женщин в правах по службе и по окладу с мужчинами, об отмене ограничений и приеме на железнодорожную службу по вероисповеданию и национальностям, об отмене детского труда, об устройстве яслей, об освобождении рожениц от 4 до 6 недель, о полной отмене штрафов.

На следующий день на съезд поступили телеграммы о репрессиях на железных дорогах Европейской России, и съезд от греха подальше перекочевал из Тайги в Томск. Очевидно, вняв разумным доводам руководства дороги, съезд согласился пойти на некоторые уступки. Управление дороги обязалось по всем пунктам требований дать ответы, и в таком виде резолюции съезда разослать по линии для сведения служащих. Правда, постановление съезда вызвало резкую критику наиболее решительно настроенных железнодорожников, но это уже ничего не могло изменить, да и сама революционная волна 1905 года пошла на убыль.

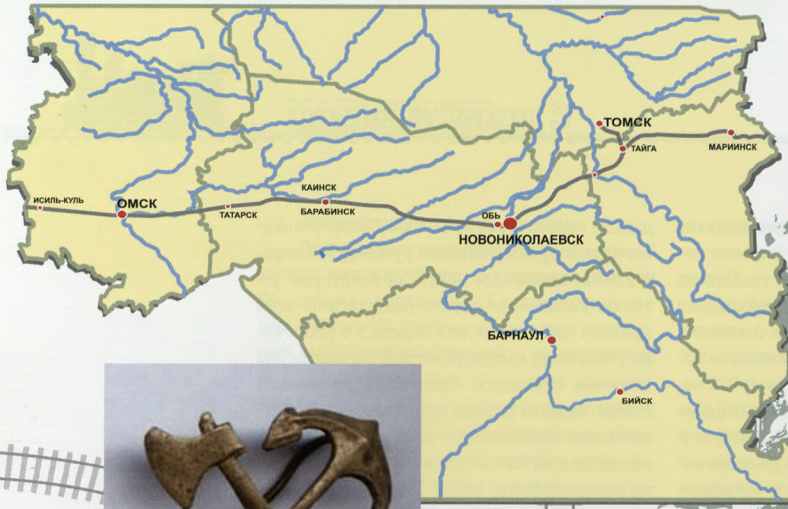
Это была, быть может, единственная попытка администрации дороги на всей железнодорожной сети найти общий язык с рабочими и служащими, но и она, к сожалению, оказалась неудачной.

В начале декабря железнодорожники ряда станций избрали стачечные комитеты, которые приняли решение прекратить движение пассажирских поездов и перевозку частных грузов, а пропускать лишь воинские эшелоны.

В начале января 1906 года на Сибирской магистрали появился генерал Меллер-Закомельский с карательной экспедицией. Жандармерия Тайги и Томска передала ему списки всех участников волнений, в том числе и делегатов общедорожного сибирского съезда.

В течение двух месяцев производятся показательные порки, аресты руководителей железнодорожников, а также массовые увольнения активных участников выступлений. Арестованных делегатов съезда, 12 человек, выслали на озеро Чаны в село Юдино. Среди них были: из Тайги Вышинский, Фальков и Качальский, из Боготола Стабровский и Трубачев, из Каинска Петров, Райер, Баиманов и др.

После этих карательных санкций движение рабочих практически сошло на нет. Теряются и следы П.А. Штукенберга, а до выхода В.М. Павловского в отставку должность начальника железной дороги с 1.12.1905 г. по 25.08.1906 г. исполняет бывший начальник Закавказских железных дорог, действительный статский советник, инженер путей сообщения И.К. Ивановский.







Потомственный дворянин. Родился в 1854 году.

- В 1882 г. окончил Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения Императора Александра I.
- Июнь–сентябрь 1882 г. – техник 3-го железнодорожного батальона по военному ведомству на постройке Жабинско-Пинской железной дороги.
- Сентябрь 1882 г. – март 1883 г. – начальник дистанции Жабинско-Пинской железной дороги.
- Март 1883 г. – май 1885 г. – производитель работ 2-го разряда по постройке Полесских железных дорог.
- Февраль–август 1889 г. – причислен к Министерству путей сообщения.
- Август 1889 г. – май 1891 г. – откомандирован в распоряжение военного ведомства для работ по постройке Самаркандского участка Закаспийской военной железной дороги.
- Май 1891 г. – февраль 1892 г. – начальник дистанции по эксплуатации Закаспийской военной железной дороги.
- Февраль–август 1892 г. – начальник службы ремонта пути и зданий Закаспийской военной железной дороги.
- Август 1892 г. – август 1899 г. – помощник начальника Закаспийской военной железной дороги.
- Июнь 1899 г. – январь 1901 г. – начальник Закаспийской военной железной дороги.
- Январь 1901 г. – февраль 1902 г. – начальник Сызрано-Вяземской железной дороги.
- Февраль 1902 г. – декабрь 1905 г. – начальник Закавказских железных дорог.
- Декабрь 1905 г. – август 1906 г. – временно исполняющий обязанности начальника Сибирской железной дороги.
- **Август 1906 г. – январь 1909 г. – начальник Сибирской железной дороги.**
- С января 1909 г. – начальник Южных железных дорог.





Ипполит Константинович Ивановский

Начальник
Сибирской железной дороги
с августа 1906 г. по январь 1909 г.

«НЕ СЛУЖБА, А ПОДВИГ»

Всю жизнь Ипполит Константинович мечтал, как он говорил — «алкал и жаждал», жить в средней полосе России, где мягкая вода, мягкая трава и мягкие облака. Ивановский был пресыщен югом, не Ривьерой, разумеется, а жгучим и порою диким: в Средней Азии, в бескрайних и зыбких песках Закаспия провел безвылазно 13 лет. Песок вроде бы тоже мягкий, и так ласково струится между пальцами, но он и цветом, и всей своей структурой, и даже запахом способен иссечь за многие годы не только тело, но и душу. Хорошо, некогда было предаваться печали, все время занимали труды. А вечная нехватка воды! Местные женщины из-за её недостатка «мылись» весьма экзотичным способом: в песчаную бурю раздевались донага и подставляли себя обжигающему ветру, высекающему из всех пор сало и грязь. А мужчин и не видел, чтоб те хотя бы так «парились». После этой южной экзотики Ивановский был согласен даже на северные дороги и болота, но где-нибудь в европейской части.

Жить в умеренном климате — не прихоть баловня или неженки, а элементарная потребность человека, страдающего серьезными приобретенными на «железке» заболеваниями, вдовца, обремененного к тому же тремя весьма болезненными детьми. А когда после кратковременного, чуть более года, пребывания в Центральной России его вновь бросили на юг, в Закавказье, кратким утешением за три года новой нелегкой жизни (хотя Тифлис, конечно же, не Ашхабад!) было разве что признание его потомственным дворянином. Волокита по этому поводу тянулась долго, и ожидание отняло немало сил. Вот оно, долгожданное свидетельство за № 2324, которое теперь больше нужно не ему, а его детям:

«По указу ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА, дано сие из Департамента Герольдии Правительствующего Сената Статскому Советнику Ипполиту Константиновичу Ивановскому в том, что определением Правительствующего Сената 5 июня 1903 года он признан в потомственном дворянском достоинстве, с правом на внесение в дворянскую родословную книгу во вторую часть оной. Установленные пошлины за свидетельство представлены.

С. Петербург июня 27 дня 1903 года».



Станция Обь. 1906 г.

Ивановский не хотел после лютой жары ехать в лютый холод. Но откуда было ему знать, что в это время начальник Управления железных дорог 9 ноября 1905 г. готовит доклад за № 3957:

«Начальник Сибирской ж.д., тайный советник, инженер п.с. Павловский, согласно постановлению С.-Петербургского Столичного Врачебного Управления, 25 авг. с.г. признан страдающим душевным расстройством и подлежащим действию 573 ст. уст. о сл. прав.

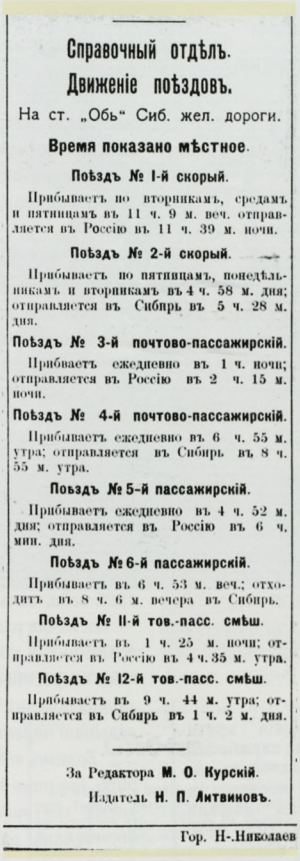
Вследствие сего имею честь испрашивать разрешения Вашего Превосходительства на поручение временного, впредь до выздоровления или увольнения инженера Павловского от службы, — исполнения обязанностей начальника Сибирской ж.д. состоящему штатным по Министерству п.с. инженером V класса начальнику Закавказских ж.д., действительному статскому советнику, инженеру п.с. Ивановскому, с освобождением его от должности начальника Закавказских ж.д. и с оставлением его штатным по Министерству п.с. инженером V класса.

Что же касается производства инженеру Ивановскому содержания, то об этом будет представлен Вашему Превосходительству особый доклад.

Начальник Управления Шауфус».

На подписи резолюция г. министра п.с.: *«Согласен».*

И тут же в течение месяца следует новый доклад от 7 декабря 1905 г. за № 4269.



Справочный отдѣлъ.

Движеніе поѣздовъ.

На ст. „Обь“ Сиб. жел. дороги.

Время показано мѣстное.

Поѣздъ № 1-й скорый.

Прибываетъ по вторникамъ, средамъ и пятницамъ въ 11 ч. 9 м. веч. отправляется въ Россію въ 11 ч. 39 м. ночи.

Поѣздъ № 2-й скорый.

Прибываетъ по пятницамъ, понедѣльникамъ и вторникамъ въ 4 ч. 58 м. дня; отправляется въ Сибирь въ 5 ч. 28 м. дня.

Поѣздъ № 3-й почтово-пассажирскій.

Прибываетъ ежедневно въ 1 ч. ночи; отправляется въ Россію въ 2 ч. 15 м. ночи.

Поѣздъ № 4-й почтово-пассажирскій.

Прибываетъ ежедневно въ 6 ч. 55 м. утра; отправляется въ Сибирь въ 8 ч. 55 м. утра.

Поѣздъ № 5-й пассажирскій.

Прибываетъ ежедневно въ 4 ч. 52 м. дня; отправляется въ Россію въ 6 ч. мин. дня.

Поѣздъ № 6-й пассажирскій.

Прибываетъ въ 6 ч. 53 м. веч.; отходитъ въ 8 ч. 6 м. вечера въ Сибирь.

Поѣздъ № 11-й тов.-пасс. смѣш.

Прибываетъ въ 1 ч. 25 м. ночи; отправляется въ Россію въ 4 ч. 35 м. утра.

Поѣздъ № 12-й тов.-пасс. смѣш.

Прибываетъ въ 9 ч. 44 м. утра; отправляется въ Сибирь въ 1 ч. 2 м. дня.

За Редактора **М. О. Курскій.**

Издатель **Н. П. Литвиновъ.**

Гор. Н.-Николаев

Расписание движения поездов на станции Обь в газете «Народная летопись». 1906 г.

«По виду сообщенного в письме управляющего делами комитета Министров, статс-секретарь Барона Нольде, от 30 ноября с.г. № 157, отзыва наместника ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА на Кавказ по вопросу о назначении инженера ШАЙКЕВИЧА на должность начальника Закавказских жел. дорог, имею честь испрашивать разрешение Вашего Превосходительства считать последовавшие по докладам моим

а) от 9 ноября с.г. № 3957 о поручении начальнику Закавказских ж.д., действительному статскому советнику, инженеру п.с. Ивановскому временного исполнения обязанностей начальника Сибирской жел. дороги… распоряжения с 1 декабря сего года.

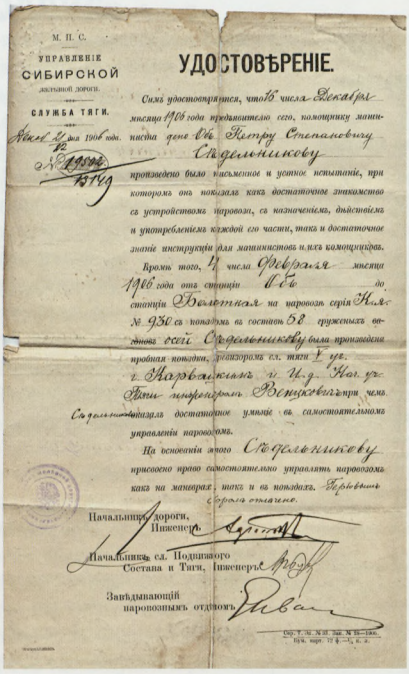
Вместе с сим имею честь испрашивать разрешение:

1) на освобождение помощника и первого заместителя начальника Сибирской ж.д., статского сов., инженера п.с. Штукенберга с 1 декабря с.г. от временного исп. обяз. начальника означенной дороги, с оставлением его в занимаемой им на этой дороге должности и

2) на производство инженеру Ивановскому с 1 декабря сего года на время исполнения им обязанностей начальника Сибирской железной дороги содержания в порядке, указанном в 562 и 563 с. уст. о сл. прав., с отнесением сего расхода на общие сбережения по смете Сибирской жел. дороги и с прекращением ему с того же времени производства содержания по должности начальника Закавказских жел. дорог.

Начальник Управления».

Удостоверение паровозного машиниста. 1906 г.



М. П. С.
УПРАВЛЕНІЕ СИБИРСКОЙ желѣзной дороги.
СЛУЖБА ТЯГИ.

Ново-Н. 9 мая 1906 год. № 1906/5149

УДОСТОВѢРЕНІЕ.

Симъ удостовѣряется, что 6 числа Декабря мѣсяца 1903 года помощнику машиниста дано Ов. Петру Степановичу Сафелникову

произведено было письменное и устное испытаніе, при которомъ онъ показалъ какъ достаточное знакомство съ устройствомъ паровоза, съ назначеніемъ, дѣйствіемъ и употребленіемъ каждой его части, такъ и достаточное знаніе инструкціи для машинистовъ и ихъ помощниковъ.

Кромѣ того, 13 числа Февраля мѣсяца 1906 года отъ станціи Ново-Н. до станціи Болотная на паровозѣ серіи Ов. № 930 съ поѣздомъ въ составѣ 58 груженыхъ вагоновъ своей Сафелникову была произведена пробная поѣздка, длиною въ 4 ст. г. Барабинскъ г. Ист. Зап. ж. д. Кіевъ императора Вѣнцеславля чехъ.

Сафелникову показалъ достаточное умѣніе въ самостоятельномъ управленіи паровозомъ.

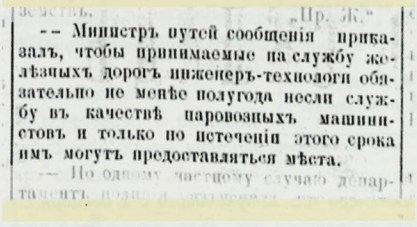
На основаніи этого Сафелникову присвоено право самостоятельно управлять паровозомъ какъ на маневрахъ, такъ и на поѣздахъ, безъ всякаго ограниченія.

Начальникъ дороги, Инженеръ

Начальникъ ст. Подпишего Состава и Тяги, Инженеръ

Завѣдывающій паровозными отдѣломъ

Инженерам предписывалась практика в качестве машиниста... Газета «Народная летопись». 1909 г.



-- Министръ путей сообщенія приказалъ, чтобы принимаемые на службу желѣзныхъ дорогъ инженеръ-технологи обязательно не менѣе полугода несли службу въ качествѣ паровозныхъ машинистовъ и только по истеченіи этого срока имъ могутъ предоставляться мѣста.

На докладе пометка:

«Приказ 21 декабря 1905 г. № 157. Высочайший приказ 31 декабря 1905 г. № 100».

Когда Ивановского направили временно исполнять обязанности начальника Сибирской дороги взамен заболевшего нервным расстройством инженера Владислава Михайловича Павловского, он подумал — ладно, это временно, на несколько месяцев, можно даже детей не тащить с собой в Сибирь. Он еще раз перечитал строки доклада: *«...Ивановскому временное, впредь до выздоровления или увольнения тайного советника, инженера п.с. Павловского от службы, — исполнение обязанностей начальника Сибирской ж. дороги».*

Но когда «временное» затянулось на 9 месяцев и когда Владислав Михайлович Павловский по болезни ушел в отставку, а Ивановского назначили начальником дороги, Ипполит Константинович был сильно раздражен.

Прошло больше двух лет, с долгими лютыми зимами. В 1906 году дети, как сговорились, все заболели. Надо напомнить о себе, решил Ивановский. Не напомнишь — не вспомнят. 21 мая 1907 года он пишет на имя господина начальника Управления железных дорог рапорт, в котором старается, по возможности, не давать воли своим чувствам. Слава Богу, с начальством Ивановскому везло. Во всяком случае, в довоенное и дореволюционное время.

«Тяжелые условия службы на Закавказских и Сибирской железных дорогах, начиная с 1905 года, сильно расстроили мое здоровье, — так начал рапорт действительный статский советник, — *причем к обычной в таких случаях неврастении присоединилась еще и сахарная болезнь, определенная врачами как результат нервных потрясений.*

Болезнь эта со времени жизни моей в Сибири заметно прогрессирует и в настоящее время, как видно из прилагаемого анализа, достигла до шести с лишком % сахара, что признано местными врачами угрожающим для здоровья и требующим немедленного радикального лечения.

Кроме последнего, по мнению врачей, мне необходим отдых при условии полного устранения от служебных занятий.

Ввиду изложенного, прошу ходатайства Вашего Превосходительства пред Г. Министром Путей Сообщения о разрешении мне 3-х месячного отпуска внутри Империи и за границу, которым полагал бы воспользоваться с конца июня, после рассмотрения в совете Управления проекта сметы на будущий 1908 год».

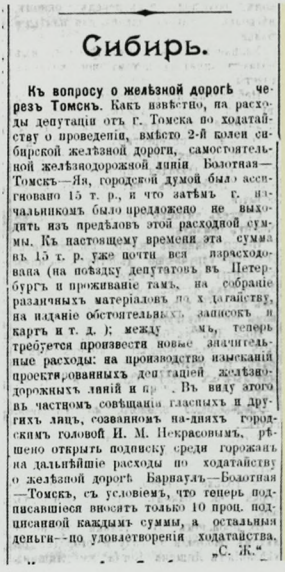
Сколько раз побывал Ивановский за время службы в отпуске — установить трудно, но если судить по его предшественнику на посту



Открытие Томской ветки

начальника Сибирской дороги В.М. Павловскому, — не так уж и много. Три-четыре раза, не больше. Скорее всего, именно по этим двум причинам (еще есть и третья, о ней позже) — болезни и длительному перерыву между отпусками, отпуск Ивановскому предоставили, правда, не на три месяца, а только на два, и за границу (скорее всего, для лечения, как это было принято тогда, «на водах») не пустили.

Ивановский телеграфирует с Центральной телефонной станции Челябинска начальнику Управления железных дорог в Петербург: *«Отправляясь сегодня 7 июля в разрешенный мне двухмесячный отпуск, управление дороги передал помощнику начальника дороги инженеру Осипову».*



Сибирь.

Къ вопросу о желѣзной дорогѣ черезъ Томскъ. Какъ извѣстно, на расходы депутаціи отъ г. Томска по ходатайству о проведеніи, вмѣсто 2-й колеи сибирской желѣзной дороги, самостоятельной желѣзнодорожной линіи Болотная—Томскъ—Ея, городской думой было ассигновано 15 т. р., и что затѣмъ г. начальникомъ было предложено не выходить изъ предѣловъ этой расходной суммы. Къ настоящему времени эта сумма въ 15 т. р. уже почти вся израсходована (на поѣздку депутатовъ въ Петербургъ и проживаніе тамъ, на собраніе различныхъ матеріаловъ по ходатайству, на изданіе обстоятельныхъ записокъ и картъ и т. д.); между тѣмъ, теперь требуется произвести новые значительные расходы: на производство изысканій проектированныхъ депутаціей желѣзнодорожныхъ линій и пр. Въ виду этого въ частномъ совѣщаніи гласныхъ и другихъ лицъ, созванномъ на-дняхъ городскимъ головой И. М. Некрасовымъ, рѣшено открыть подписку среди горожанъ на дальнѣйшіе расходы по ходатайству о желѣзной дорогѣ Барнаулъ—Болотная—Томскъ, съ условіемъ, что теперь подписавшіеся вносятъ только 10 проц. подписанной каждымъ суммы, а остальныя деньги—по удовлетворенія ходатайства.

„С. Ж."

Вопросы о железнодорожной линии через Томск постоянно поднимались на страницах газет. «Народная летопись». 1909 г.

Третья причина: революционное движение в стране, и особенно на дорогах, так взволновавшее самого государя императора, сошло на нет, успокоилось, можно было на время оставить дорогу и без первого руководителя — пусть, действительно, отдохнет и наберется сил. Мало ли что там впереди?

Не прошло и года, и — видимо, здоровье на пределе и чаша терпения переполнилась — Ипполит Константинович шлет господину начальнику Управления железных дорог 26 марта 1908 года новый, отчаянный, рапорт, за № 227. И здесь уже он, как последний аргумент, указывает на действительно слабое здоровье своих детей.

«Вашему Превосходительству известно, при каких обстоятельствах я прибыл из Тифлиса в С.-Петербург в конце 1905 года, будучи твердо уверен, что с 1 января 1906 года буду назначен на Северные дороги, как о том имел уведомление за подписью Вашею.

Ввиду решения б. Министра Путей сообщения Тайного Советника Немешаева не выделять вновь построенных железных дорог в отдельное управление, мне было им предложено — либо возвратиться в Тифлис, либо принять управление, единственною в то время свободною, Сибирскою ж. дорогою. На мое заявление г. Министру, что я совершенно не могу возвратиться в Тифлис, ввиду того, что прибыл в С.-Петербург со всей семьей и ликвидировал в Тифлисе все свое имущество, Тайный Советник Немешаев сказал мне, что, входя в мое затруднительное положение, он обещает мне перевод в Европейскую Россию при первой подходящей вакансии, которая откроется. Отправившись в Томск в начале декабря 1905 г., я прибыл туда 1 января 1906 г. и вот уже 2 года и 3 месяца состою в должности Начальника Сибирской ж. дороги.

Дети мои, сыновья — Борис 15 лет, Лев 11 и Николай 8 л., родившиеся в Ашхабаде и выросшие на юге, не могли освоиться с суровым климатом Сибири и каждую зиму подвергались серьезным заболеваниям. Младший болел плевритом в 1906 г., причем ему потребовалось сделать операцию (прокол грудной клетки); средний сын перенес несколько бронхитов, а старший, как видно из прилагаемого свидетельства, 2 раза серьезно болел воспалением легких, причем врачи не находят возможным дальнейшее пребывание его в суровом климате Сибири.

Таким образом, я должен расстаться с моим старшим сыном, поместив его в одну из гимназий Европейской России, что для меня будет чрезвычайно трудно, ибо я вдов и не имею близких, которым мог бы поручить воспитание моего сына.

В течение 26 лет моей службы на железных дорогах, я провел около 22 лет на окраи-



Станция V класса
Дупленская



Эмблема на вагоне экспресса. 1903 г.

нах (16 лет в Средней Азии, 3,5 г. в Закавказье и 2 г. в Сибири), что, надеюсь, дает мне некоторое нравственное право ходатайствовать о переводе меня в лучшую обстановку, тем более, что личная моя болезнь — диабет, приобретенная, по-видимому, вследствие нервных потрясений по тяжелой и ответственной службе начальника нескольких казенных дорог, требует пребывания в более мягком климате.

Считал бы себя вполне удовлетворенным, если бы, при возможности, мог получить назначение на одну из дорог Московского узла, или в г. Риге.

Начальник дороги
инженер Ивановский».

Пройдет еще девять месяцев, сменятся все времена года, каждое из которых соседствует с зимой, прежде чем Ивановскому предложат вакансию начальника дороги — не какой-нибудь центральной, а опять-таки Южной. «На юга» он отправится под самый Новый 1909 год, и из трескучих морозов с северо-восточным сухим ветром попадет в серую распутицу с пронизывающим до костей влажным ветром. Но это уже другая история. Ничего не поделаешь: на железной дороге от немилостей природы деться некуда. Такова судьба, такова дорога.

Это всего лишь одна сторона жизни И.К. Ивановского. И она связана, прежде всего, с его личной жизнью и, разумеется, не исчерпывает и малой толики всех коллизий дорожной службы. Но и она ярко свидетельствует о тяжком труде и высочайшей самоотдаче, которой требовала железная дорога от каждого работника. А с другой стороны, разве личная жизнь, здоровье, работоспособность железнодорожника самым тесным, самым непосредственным образом не связаны с «личным делом» дороги и ее «здоровьем»?

В качестве иллюстрации того, что проблем на железной дороге хватает всегда, служит переписка того же И.К. Ивановского со своим руководством в Санкт-Петербурге. Ипполит Константинович старался преодолеть инерцию и косность не только в своих подчиненных, но и в своих руководителях. Вот его письмо с грифом «Секретно»:

«Его Превосходительству А.А. Фон-Вендриху, Господину Начальнику Управления железных дорог от 4 апреля 1907 г. за № 213 из г. Томска.

Милостивый Государь, Альфред Альфредович.

Позволяю себе поделиться с Вами теми мыслями, которые возникли у меня из практики моей службы, по поводу некоторых ненормальных отношений (подчеркнуто Фон-Вендрихом. — *Ред.*), *установившихся за последние годы между Управлением железных дорог и местными Управлениями.*

В основе этих ненормальных отношений (подчеркнуто Фон-Вендрихом), *по моему глубокому убеждению, лежит отсутствие аттестации о высших служащих местных Управлений со стороны Начальников дорог, как ближайших ценителей службы указанных лиц.*

Не знаю — ведутся ли какие-либо аттестации о службе этих лиц в Управлении железных дорог и на основании каких сведений

они составляются, но вижу постоянно, что Начальники Служб и Отделов и их помощники перемещаются с дороги на дорогу без всякого запроса о том заинтересованных Начальников дорог и часто получают повышения, иногда к великому недоумению последних.

При личных докладах моих бывшим Начальникам Управления о высших служащих, мне приходилось наталкиваться на мнение начальства, диаметрально противоположное тому, которое я составил себе о ближайших своих сотрудниках на месте. Зная наверное, что Начальник Управления часто даже не видел того лица, о котором идет речь, я естественно приходил к убеждению, что мнение его о данном лице составляется не по отзыву Начальника дороги, а по докладу того Начальника Отдела Управления железных дорог, которое ведает делами той или другой службы местного Управления.

В этих случаях я с огорчением видел, что аттестация исходит не от лица, ежедневно имеющего дело со своим сотрудником, а от того, кто отнюдь не может составить себе верного суждения об аттестуемом, находясь от него на значительном расстоянии и не имея в распоряжении почти никаких данных для составления правильной аттестации.

Прошлая служба моя в должности Начальника дороги, в течение шести лет, убедила меня в достаточной степени, что доклады мои Начальнику Управления с аттестациями о тех или иных высших служащих местных Управлений впоследствии оправдывались, причем позднее убеждение в справедливости этих аттестаций, конечно, отзывалось на деле крайне печально. Я полагаю, что то же самое случалось во многих случаях и с другими Начальниками дорог.

Разовью мою мысль далее. В составе местных Управлений имеются: Юридическая Часть, Коммерческий Отдел, Служба Сборов и Пенсионная Касса; в силу сложившихся обстоятельств Начальники названных Отделов положительно не считают Начальника дороги своим прямым Начальником и вполне убеждены, что прямые их Начальники, от которых вполне зависит служебная карьера, суть, — г. Щукин, г. Спасовский, г. Шабуневич и г. Покотилов. С этими лицами они находятся в постоянной, оживленной переписке, получают от них советы и разные указания. Это я говорю, имея на то документальные данные. В результате является совершенно неожи-



В железнодорожных мастерских

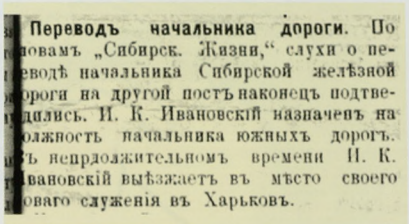
данное для Начальников дорог перемещение названных лиц, без всякого ведома и запроса Начальника дороги. В редких случаях последний узнает частным образом о готовящемся перемещении и тогда, в видах интереса службы, старается довести до сведения Начальника Управления железных дорог свое, как он полагает, компетентное мнение. Указанные непосредственные сношения заведующих Отделами в Управлении железных дорог, по-моему, крайне вредны и не должны иметь места, ибо они подрывают дисциплину в самом ее корне, вселяют уверенность в вышеуказанных Начальниках Служб и Отделов, что они совершенно могут не заботиться о том, какого мнения о их службе Начальник дороги, и демонстративно игнорировать это мнение, что в моей практике неоднократно и имело место.

Не приводя примеров из службы моей на Сызрано-Вяземской и Закавказских железных дорогах, укажу только на те случаи, которые имели место на Сибирской железной дороге.

Начальник Коммерческого Отдела инженер Умский был перемещен с Сибирской дороги совершенно неожиданно для меня, в то время, когда я находился в С.-Петербурге для рассмотрения сметы. Бывший Начальник Управления железных дорог инженер Думирашко однажды сказал мне: «А мы взяли у Вас Умского», — и только.

Столь же неожиданно для меня был перемещен на Северные железные дороги Начальник Службы Сборов г. Бондаренко, на место коего, как я совершенно случайно узнал, предполагалось назначить г. Окшевского, что я успел, однако, вовремя опротестовать.

Столь же неожиданно я узнал от инженера Кнорринга, что помощник Начальника Коммерческого Отдела г. Селихов тоже перемещается с Сибирской железной дороги, вследствие чего Коммерческий Отдел Сибирской дороги остается одновременно и без Начальника, и без помощника; при этом выяснилось, что г. Шабуневич в письме к г. Селихову выражал сожаление, что г. Селихов



Переводъ начальника дороги. По словамъ „Сибирск. Жизни," слухи о переводѣ начальника Сибирской желѣзной дороги на другой постъ наконецъ подтвердились. И. К. Ивановскій назначенъ на должность начальника южныхъ дорогъ. Въ непродолжительномъ времени И. К. Ивановскій выѣзжаетъ въ мѣсто своего новаго служенія въ Харьковъ.

Заметка в газете «Народная летопись». 1909 г.

не может быть назначен Начальником Коммерческого Отдела Сибирской дороги и высказывал мнение, что оставаться на должности помощника на Сибирской ему неудобно. Выражение такого соболезнования, видимо, истекало из того, что я в секретном рапорте бывшему Начальнику Управления железных дорог выражал мнение, о невозможности назначить г. Селихова на пост Начальника Службы вообще.

Заведующий делами местного Комитета Пенсионной Кассы г. Виноградов был назначен помимо моего желания, после забракования представленного мною кандидата, прекрасно лично мне известного; хотя в отношении г. Виноградова могу сказать, что он вполне оправдал оказанное ему доверие со стороны Начальника Управления железных дорог, но, тем не менее, он довольно откровенно полагает, что Начальник его — г. Покотилов, как это думают и все его сотоварищи на других дорогах.

Подводя итоги сказанному, я позволяю себе высказать заключение, что указанные мною в настоящем письме ненормальности ведут только ко вреду дела и потере авторитета Начальника дороги, работа которого в настоящее время, смело можно сказать, является не службой, а подвигом, — последний же возможен лишь при особо широком доверии к нему, которым непременно должно пользоваться это лицо, пока оно стоит во главе Управления той или иной железной дороги.

Прошу принять уверения в совершенном почтении и истинной преданности.

И.К. Ивановский».





Потомственный дворянин. Родился в 1863 году.

- 1886 г. – окончил курс наук в Санкт-Петербургском практическом технологическом институте со степенью инженер-технолога.
- 1890 г. – окончил курс наук в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I со званием гражданского инженера.
- Июль 1890 г. – март 1892 г. – производитель работ 3-го разряда по производству изысканий для железной дороги через Главный Кавказский хребет.
- Март–июнь 1892 г. – инженер для технических занятий при конторе начальника работ по постройке Чиатурской узкоколейной ветви Закавказской железной дороги.
- Июнь 1892 г. – сентябрь 1896 г. – начальник дистанции Закаспийской военной железной дороги.
- Сентябрь 1896 г. – январь 1898 г. – начальник технического отделения службы пути Южно-Уссурийской железной дороги.
- Январь 1898 г. – апрель 1899 г. – помощник и заместитель начальника службы пути Уссурийской железной дороги.
- Апрель–декабрь 1899 г. – откомандирован в распоряжение правления общества Китайско-Восточной железной дороги.
- Декабрь 1899 г. – январь 1902 г. – начальник службы пути ссурийской железной дороги.
- Январь 1902 г. – февраль 1906 г. – помощник начальника Средне-Азиатской железной дороги.
- Февраль–сентябрь 1906 г. – помощник начальника Сибирской железной дороги.
- Сентябрь 1906 г. – январь 1909 г. – первый заместитель начальника Сибирской железной дороги.
- **Январь 1909 г. – февраль 1913 г. – начальник Сибирской железной дороги.**
- С февраля 1913 г. – член от Министерства путей сообщения в Комитете управления железных дорог, представитель Министерства путей сообщения по технической части в Центральном Комитете по регулированию перевозок грузов по железным дорогам, третий заместитель начальника Управления железных дорог.





Николай Павлович Осипов

Начальник
Сибирской железной дороги
с января 1909 г. по февраль 1913 г.

ВРЕМЯ ШАУФУСА И «ВРЕМЕНА РУХЛОВА»

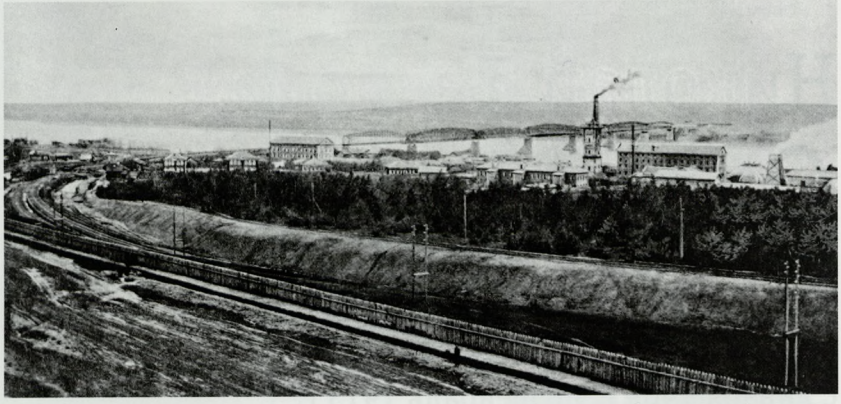
Министр путей сообщения Н.К. Шаффгаузен-Шенберг-Эк-Шауфус, или, как его чаще именовали, просто Шауфус, чувствовал себя неважно. Вопрос с отставкой был решен. Его Императорское Величество, разумеется, подпишет без лишних слов. Шауфус понимал, что он уже не в состоянии ничего ни изменить на дорогах, ни исправить. Пусть Рухлов теперь займется, ему это сподручней, наводить порядок. Да и проще, все-таки сам из крестьян. Крепкий мужик, не то, что я! Последние четыре года забрали последние силы. Протянуть бы хоть на пенсии пару годков, рассеянно подумал Николай Константинович, не подозревая даже, что тем самым сам себе наметил жизненный рубеж.

Министр ознакомился с докладами подчиненных. Обратил особое внимание на доклад начальника Управления железных дорог от 5 января 1909 г. за № 37 «О перемещении инженера Ивановского на должность начальника Южных дорог и о назначении инженера Осипова исполняющим обязанности начальника Сибирской железной дороги». К Ивановскому министр всегда относился с прохладцей и настороженно: уж очень тот любил попенять на здоровье, да и к тому же правдоискатель. А вот к Осипову Шауфус относился почти как к ровне. В нем чувствовался очень большой заряд внутренней энергии и высокий потенциал, который, не исключено, поможет ему со временем занять одну из решающих должностей в министерстве. Николай Константинович редко ошибался в прогнозах.

«Во исполнение указания Вашего Превосходительства испрашивается разрешение:

1) на перемещение состоящего штатным по Министерству путей сообщения инженером V класса, начальника Сибирской железной дороги, действительного статского советника, инженера путей сообщения Ивановского на таковую же должность на Южные железные дороги (на место инженера Розанова, назначенного главным инженером по сооружению Северо-Донецкой железной дороги), с 1 января сего года, с оставлением его штатным по Министерству инженером V класса и с производством ему содержания, определенного по штату, а именно 15 000 руб. в год и

2) на назначение состоящего штатным по Министерству путей сообщения инженером V класса помощника и первого заместителя начальника Сибирской железной дороги, коллежского советника, инженер-технолога, инженера путей сообщения Осипова исполняющим обязанности начальника той же дороги (на место инженера Ивановского) с 1 января сего года, с оставлением его штатным по



Вид на промышленный район на правом берегу Оби. 1910 г.

Министерству инженером V класса и с производством ему содержания, определенного по штату, т.е. 15 000 руб. в год.

Справка о службе сих лиц при сем прилагаются».

Приказ за № 6 появился 28 января 1909 года, в последний рабочий день министра Шауфуса.

Революционные и военные потрясения 1905 года ушли в прошлое. Руководство Сибирской магистрали будущее дороги связывало с увеличением ее пропускной способности, естественно, за счет строительства новых линий.

Еще в 1900 году, идя навстречу многочисленным ходатайствам от московского и сибирского купечества, Тюменской, Ишимской, Ялуторовской городских дум, Государственная комиссия по новым железным дорогам приняла решение о строительстве железнодорожной ветки Тюмень–Омск. Предварительные изыскания этого участка, проведенные в 1905 году, не получили хода из-за Русско-японской войны и революции. Только спустя три года, в 1908 году, был вновь рассмотрен вопрос о строительстве. Было признано, что проект 1905 года неудачный, не учитывает современные экономические нужды данного региона. Поэтому еще больше двух лет проводились повторные изыскания и перерабатывался проект. Первый поезд в Ишим из Тюмени прошел в 1911 году. В начале 1913 года сооружение линии Тюмень–Омск завершилось, а в 1914 году участок передали в постоянную эксплуатацию.

Летом 1907 года Совет министров рассмотрел и одобрил предложение Министерства путей сообщения о начале сооружения второй колеи на Сибирской железной дороге и переустройстве горных участков пути. В 1909 году основные работы по усилению Сибирской железной дороги и увеличению ее пропускной способности были закончены, и на большей части она стала способной пропускать до 20 пар поездов в сутки.

Вместе с самой дорогой активно развивалась и ее социальная инфраструктура. Многие новые школы, больницы, библиотеки, церкви,



Эмблема Транссибирского экспресса. 1910 г.

жилье в прилегающих населенных пунктах обязаны своим появлением именно Сибирской железной дороге.

К 1910 году дорога располагала пятью больницами на крупных станциях, в которых насчитывалось от 20 до 80 коек. На станциях поменьше имелись еще и так называемые «больнички», где число коек не превышало 15. Помимо того, строили специальные «холерные» бараки. Разумеется, этого было мало, но все-таки заметен прогресс в медицинском обслуживании и железнодорожников, и пассажиров, и населения придорожной зоны. Организационно медицинское обслуживание на Сибирской железной дороге вообще было поставлено основательно. Линия разделялась на 27 врачебно-санитарных участков. Участковые врачебные комиссии освидетельствовали служащих, членов их семей, а также заболевших в пути пассажиров. В ведении старшего врача дороги находилась специальная санитарно-гигиеническая лаборатория для анализов воды, источников водоснабжения. Здесь же производился анализ пищевых продуктов и напитков, исследовались образцы почв и обследовались инфекционные больные. В распоряжении участковых врачей были фельдшеры, дезинфекторы, акушерки. На станциях и в поездах в обязательном порядке имелись аптечки и носилки, а для перевозки больных использовались специально оборудованные вагоны.

Для лечения профессиональных болезней железнодорожников в 1901 году на озере Карачи открылся курорт. Помимо жилых помещений, здесь были столовая, «ванное здание», купальня, читальня.



Рабочие и служащие службы движения Сибирской железной дороги и вагонного депо станции Новониколаевск. 1913 г.

Первая на Сибирской железной дороге библиотека была создана еще в феврале 1899 года в Омске, а чуть позже в Томске открылась библиотека Сибирской железной дороги. Ее отделения появились впоследствии на всех крупных станциях. А с 1909 года небольшие библиотеки-читальни возникли при дежурных комнатах кондукторских и паровозных бригад. Библиотека Сибирской железной дороги с каждым годом расширялась, и к 1911 году в ней насчитывалось почти 30 тысяч томов книг и около 26 тысяч единиц периодических изданий.

Должное внимание уделялось и образовательным учреждениям. В первую очередь строились школы для детей железнодорожников. К 1910 году появилось 35 новых школ. Специально для детей железнодорожных служащих построены девять общежитий и интернат. Кроме того, в ведении Комитета Сибирской железной дороги состояли омские и красноярские технические классы, готовившие слесарей для работы в железнодорожных мастерских, и телеграфные курсы в Томске.

Громадное значение Сибирская железная дорога имела для развития торговли с Центральной Россией. Сибирь была затоварена сельскохозяйственными продуктами, но не могла обеспечить сибиряков инструментами и машинами для обработки земельных угодий.

Вот, например, как оценивалось положение Сибири в хозяйстве всей страны в новониколаевских газетах: *«И по-старому сибирская жизнь задыхается в невежестве масс, лишенных просвещения и культуры, обойденная благодетельных начал самоуправления. Никогда прежде так глубоко не страдала Сибирь, обойденная дарами всего того, что является непременным условием полного развития всякой страны. Никогда прежде не проступало так ярко противоречие между ее широким развитием сельского хозяйства и промышленной ее отсталостью и тем, что называется нищетою духовной культуры. Вот почему Сибирь порою напоминает могучего колосса с закрытыми глазами и связанными руками… Трагический образ, который побуждал и ранее лучших сынов окраины к страстному призыву «обособления».*

(«Обская жизнь», 1911 г., № 1).

Благодаря железной дороге стоимость сельхозпродуктов, доставляемых в централь-

ную часть России, и доставляемых в Сибирь из центра страны заводских товаров, заметно снизилась. В Сибирь начали ввозить сельскохозяйственные орудия, различные металлические изделия, сахар, керосин и многое другое. Среди грузов, вывозимых из Сибири, на первом месте стоял хлеб.

До сооружения железной дороги сибирский хлеб продавался в небольших количествах жителям Урала и Приуралья. По открытой Западно-Сибирской железной дороге пошли эшелоны с хлебом, мгновенно сбившие высокие европейские цены на хлеб не только в России, но и за рубежом. Тут же, в угоду помещикам-аграриям, был установлен так называемый «челябинский переломный тариф». С введением «переломного тарифа» стоимость провоза сибирского хлеба исчислялась отдельно для пути до Челябинска и отдельно для дальнейшего пути, в результате чего поставки хлеба за Урал значительно подорожали. Несмотря на это, до начала XX века хлебная составляющая всех перевозимых грузов занимала более 60 процентов. Но именно «челябинский переломный тариф», ограничивая вывоз хлеба, способствовал развитию мукомольной промышленности в Сибири — во всех крупных городах и поселках начали появляться многочисленные мукомольные заводы и пекарни. Пшеничная мука быстро стала одним из важнейших экспортных продуктов Сибири.

В 1913 году «челябинский переломный тариф» был отменен, вывоз хлеба достиг 60 млн пудов. К этому времени резко изменилось и направление грузов. С началом в 1914 году мировой войны большое количество хлеба (как, впрочем, и других продуктов) стали отправлять для обеспечения действующей армии.

Следом за хлебными грузами в перевозках по Сибирской железной дороге шло сливочное масло — свежее и топленое. К началу XX века число сибирских маслоделен перевалило за тысячу. Успешному развитию новой отрасли способствовала устойчивая транспортная связь маслодельческих районов Западной Сибири (Курган, Петропавловск, Омск, Каинск, Барнаул) с рынками сбыта в Риге, Санкт-Петербурге, Виндаве, откуда его везли пароходами в Англию и Данию. К пунктам назначения масло доставлялось в вагонах-ледниках. По мере продвижения поездов лед в них быстро таял, поэтому вдоль железнодорожной линии через каждые 250 верст пути строились специальные пункты, снабжавшие вагоны свежим льдом. Скорость «масляных» поездов, состоящих из одних вагонов-ледников, значительно превышала скорость обычных грузовых. К 1910 году Сибирская железная дорога располагала почти полутора тысячами вагонов-ледников. К 1915 году их количество достигло 2405. Вагоны эти использовались не только для перевозки масла, но и других скоропортящихся продуктов — мяса, яиц, битой птицы. На многих станциях строились специальные «перевалочные» склады для масла — «пакгаузы-ледники». Крупнейшие из них находились на станциях Курган, Омск, Новониколаевск.

По объему вывоза мясо (в том числе и живой скот) занимало среди сибирских продуктов третье место. Заграница в больших объемах потребляла сибирскую свинину и куриные яйца.

Специфическим сибирским грузом в начале века были кедровые орехи, их вывоз доходил до 100 тысяч пудов. Транзитом через Сибирь везли чай, табак, рыбу, жиры, спирт. По статистическим данным, годовой грузооборот Сибирской железной дороги в период с 1900 по 1913 год возрос в 9 раз, с 44 до 355 млн пудов.

В июле 1906 года главой Совета министров России стал Петр Аркадьевич Столыпин, известный, прежде всего, своей аграрной реформой. Реформа была вынужденной, как поиск компромисса между консервативным правительством и недовольным крестьянством. Ее суть сводилась к реформированию общинного землевладения с переходом на хуторскую систему, в устройстве быта крестьян с использованием «наличного земельного запаса». Предполагалось сохранить в основном помещичье землевладение, перераспределив часть земель в пользу крестьянства путем выкупа. Реформа затевалась на 20 лет, включая, в том числе, и

массовое переселение крестьян в необжитые районы Сибири и Дальнего Востока. Тем самым Столыпин пытался решить несколько проблем: снизить уровень социальной напряженности, разрешить проблему земельного дефицита.

Выступая в Государственной думе 10 мая 1907 года, Столыпин сказал, что главная цель реформы — *«дать возможность способному, трудолюбивому крестьянину… укрепить за собой плоды трудов своих и представить их в неотъемлемую собственность»*.

К этому времени взоры крестьянства и так уже были устремлены на восток, и, прежде всего, в Сибирь и Среднюю Азию. После революции 1905 года крестьянству стало понятно, что прирезки от помещичьих земель в европейской части России не будет.

Правительство, пытаясь решить проблему малоземелья и заселения пустующих территорий, поощряло миграцию. Переселенцам прощались все недоимки, они освобождались на пять лет от налогов, им по сниженным ценам предоставлялись медицинская и продовольственная помощь. В Сибири были организованы казенные склады сельхозмашин, в которых техника продавалась по льготным ценам. На цели переселения люди получали в Крестьянском банке долгосрочные льготные кредиты в размере от 100 до 400 рублей на крестьянский двор.

Результаты реформы не замедлили сказаться. Население Сибири с 8,2 миллиона человек в 1897 году выросло до 14,5 миллиона в 1917 г. Благодаря обширному комплексу мер переселенческое движение достигло пика к 1908–1909 годам: только за эти два года в Сибирь переселилось более полутора миллионов человек. А к 1914 году реформа доставила к местам поселения уже 3139 тысяч новоселов.

Историки по-разному оценивают условия перевозки. Как всегда, истина посредине. Одни переселенческие чиновники и железнодорожники приложили гигантские усилия по организации перевозок, а другие имели от этого только корысть, помноженную на полное бездушие. Разумеется, были и нечаянные ошибки, и просчеты. Переселенческое управление, чтобы упорядочить перевозку, установило пять очередей отправки переселенцев в зависимости от места назначения, но они постоянно нарушались. Прежде всего, в Сибирь, как когда-то в Америку, двинулась масса никем не учтенных самовольных переселенцев, никак не подготовленных к условиям проживания в Сибири. Железные дороги, несшие громадные убытки от перевоза льготников (частные — 1,5 млн в год, казенные — 6 млн) срывали графики поставки переселенческих составов. В результате к Сибирской дороге они прибывали со значительным опозданием.

«Томский Губернский вестник». 1911 г.

Железнодорожныя изысканія въ Сибири.

Въ цѣляхъ постепеннаго обслуживанія желѣзными дорогами Азіатской Россіи, въ настоящее время ведется рядъ предварительныхъ изысканій и изслѣдованій. Такъ, въ предѣлахъ западной части Сибири уже выполнены изысканія линій, параллельныхъ съ сибирскою желѣзною дорогою, отъ Оренбурга и Актюбинска, станціи ташкентской желѣзной дороги, черезъ Атбасаръ или Тургай и Акмолинскъ, до Семипалатинска. Предусмотрѣны на 1911 годъ изысканія для участка отъ Петропавловска черезъ Кокчетавъ—Акмолинскъ до Спасскаго завода. Въ 1913 году предположены изысканія варіанта отъ Кургана на Кокчетавъ и рекогносцировка продолженія линіи отъ Спасскаго завода до встрѣчи съ проектированною семирѣченскою линіею. Предположено также произвести въ 1912 году изысканія по линіи Орскъ-Троицкъ съ вѣтвью въ Магнитной горѣ. Для выясненія вопроса о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Алтайскаго округа въ 1906 и 1907 годахъ были произведены изысканія отъ Семипалатинска на Барнаулъ и отъ Барнаула на станціи сибирской желѣзной дороги: Ново-Николаевскъ, Юргу и Итатъ, выполнены также частныя изысканія отъ Бійска на Барнаулъ и отъ Кольчугинскихъ копей въ сѣверо-западномъ направленіи на станцію Мошково, сибирской желѣзной дороги. Дополнительно къ этому въ программу изысканій включены изслѣдованія линіи отъ Барнаула на Салаирскій заводъ и Юргу съ вѣтвями на Бійскъ и Кузнецкъ. Изысканія линіи Минусинскъ—Ачинскъ и Минусинскъ—Красноярскъ внесены въ перечень изслѣдуемыхъ линій. На 1912 годъ предусмотрѣно техническое и эконо-

Томскій Губерн

Изыскания на Алтайской ветке. 1914 г.

Чтобы пропустить составы, вышедшие из графика, задерживали пассажирские и грузовые поезда. В апреле 1908 г. начальник Сибирской железной дороги И.К. Ивановский запретил подобную практику, но начальники станций, стремясь избавиться от беспокойного контингента, который буквально не давал им житья, нарушали приказ и проталкивали переселенческие составы на восток в ущерб другим перевозкам. Переселенцев перевозили в вагонах IV класса (крытых товарных). При осмотре этих вагонов в 1909 г. оказалось, что из 21 817 вагонов у 11 тысяч были неисправные окна, в 12 тысячах не хватало досок для нар, в 600 отсутствовало освещение, так как поездная прислуга растащила свечи, 666 вагонов имели одинарную обшивку. Ревизор Переселенческого управления П.Т. Оленич-Гненко, проехав в переселенческом вагоне от Омска до Новониколаевска, надолго слег в постель. В январе 1911 г. он сообщил своему начальнику Глинке, что хотя и ехал внизу и оделся как эскимос, это не спасло. По решению Думы с 1908 года стали изготавливать специальные переселенческие вагоны, типа пассажирских III класса, но в 1913 г. их насчитывалось всего 3333.

Основная масса переселенцев высаживалась на «приличных» станциях: Омск, Татарская, Каргат, Чулым, Новониколаевск. Здесь скапливались тысячи переселенцев, ожидавших отправки на места. Начальник жандармского управления дороги 11 апреля 1908 г. писал в Министерство путей сообщения, что особенно много переселенцев скопилось на станции Обь. Ввиду недостачи бараков на переселенческом пункте, они располагались табором под открытым небом, на станции, на платформах, жгли костры, так как по ночам стояли еще морозы. Вагоны с переселенческим имуществом прицепляли к попутным поездам. Поезда приходили позже, и переселенцы в том же Новониколаевске ожидали их по месяцу, а то и более.

Переселенцы не везде были желанными гостями. Довольно часто в газетах можно было встретить рубрику «Из мытарств переселенцев». Очень часто они самовольно занимали места для проживания вблизи населенных пунктов, что, естественно, входило в противоречие с интересами местных властей, да и граждан. Широко, например, освещалась в печати судьба изгнанных из так называемого Филипповского поселка в Барнаульском уезде. Примеров, подобных этому — десятки.

В 1905–1909 гг. новые линии оснащались современными телеграфными аппаратами Морзе, телефонными аппаратами системы Эриксона и телефонами-фонопорами Лоренца для связи с поездами, остановившимися в пути. Однако, несмотря на эти нововведения, положение на железных дорогах к 1909 году становится напряженным. Зарплату задерживали по полгода. Заводы задерживали расчеты за перевезенные грузы, а Министерству финансов было это только на руку. Ссылаясь на эту причину, оно с опозданием перечисляло денежные средства на места. Ревизоры в своих докладах невольно задавались вопросом, как еще живут в таких условиях рабочие и строители, хотя в центральной проправительственной прессе иногда и появлялись заметки о «процветании» железных дорог. «Процветание» дорог обретало порой ужасный вид. Слабо оснащенные в техническом плане, практически не имея новых локомотивов, дороги содержали парк устаревших грузовых и пассажирских паровозов.

Не выдержав испытаний событиями и обвинений его ведомства в неурядицах, министр путей сообщения Н.К. Шауфус (Шаффгаузен-Шенберг-Эк-Шауфус) подает прошение об от-



Открытка, выпущенная к Всемирной выставке в Париже. 1900 г.

Циркуляр о дисциплинарных взысканиях на Сибирской железной дороге за май 1911 г.



„Утверждаю"
За Начальника Сибирской
желѣзной дороги,
Инженеръ *Михайловъ.*

Временный.

М. П. С.

СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ЦИРКУЛЯРЪ

№ 5.

По Службѣ Движенія.

О дисциплинарныхъ взысканіяхъ за май мѣсяцъ 1911 г.

№№ по пор.	Фамилія и имя.	Должность и мѣсто службы.	Проступокъ.	Видъ взысканія.
1	Борисенко Николай (нынѣ уволенъ).	Пом. нач. рав. 1925 вер.	Нетактичное и непозволительное объясненіе по поводу самовольнаго допущенія имъ къ телеграфному аппарату сына своего и ведения 29 ноября 1910 г. съ раз. Шарловскій частнаго разговора по аппарату.	Выговоръ.
2	Лебедевъ Иванъ	Начальникъ ст. Варгаши.	Отправленіе 26 февраля 1911 года п. № 204 съ платформой, на которой разваливались рельсы.	Строгій выговоръ.
3	Меньшиковъ Матвѣй	Пом. нач. рав. 833 вер.	Неотвѣтъ по аппарату и неприемъ депешъ отъ ст. Коломія 25 февраля 1911 года.	Замѣчаніе.
4	Орловъ Ефимъ	Зав. аг. станц. Шумиха.	Отправленіе 7 марта 1911 года п. № 95, безъ назначенія его.	Тоже.
5	Лопусскій Александръ	Пом. нач. ст. П.-Павловскъ.	Самовольное отправленіе паровоза на ст. Макушино съ п. № 91, двойной тягой 5 марта 1911 г.	Тоже.

ставке «ввиду пошатнувшегося здоровья». 26 января 1909 года император удовлетворяет прошение генерала.

Новым министром путей сообщения становится член Государственного совета, первый председатель Всероссийского национального союза, потомственный вологодский крестьянин Сергей Васильевич Рухлов, ранее служивший начальником Главного тюремного управления МВД.

Кадровую политику Рухлов проводил жесткую, никаких любимчиков, никаких протеже. «Времена Рухлова» начались именно с кадровых «чисток». Все причастные к социал-демократическому движению изгонялись на улицу. «Никакой политики!» — главный лозунг Рухлова. Начальники дорог обязаны были завести «особые» списки (а на участках особые алфавитные книги) бывших железнодорожников, которых запрещено было впредь принимать на службу. По требованию министра доклады начальников дорог начинались с отчета о «положении с благонадежностью служащих дороги».

Многие начальники дорог, не выдержав усиливающейся требовательности со стороны МПС и МВД, подавали в отставку, которая тут же принималась.

Наследство Рухлову досталось «дефицитное». Казенные дороги, а они имели 70 процентов всей протяженности железнодорожных линий России, *«в техническом и коммерческом отношениях поставлены неудовлетворительно»*.

За четыре года министр добился-таки бездефицитности железных дорог, подняв прибыль казенных управлений по сети более чем в три раза. При Рухлове ускоренными темпами шло техническое совершенствование магистралей и подвижного состава. На Сормовском заводе построили «скоростной» паровоз серии «С», развивавший скорость 100 км/час. Долго еще не будет таких локомотивов на российских железных дорогах! На Московско-Виндаво-Рыбинской дороге стал курсировать первый электрический (на аккумуляторах) пассажирский вагон.

Сумев добиться прибыльности железных дорог, Рухлов не успел до начала войны приступить к строительству новых линий, хотя резкое сокращение ввода новостроек сдерживало промышленный подъем. В Сибири, например, и на Дальнем Востоке в среднем на 1000 квадратных километров территории приходилось 0,6–1,1 километра железных дорог, что было в 2–4 раза ниже, чем на Урале, и в 8–16 раз ниже, чем в Среднем и Нижнем Поволжье.

Это отставание подвергли острой критике представители российской промышленности и торговли на своем VIII съезде в мае 1913 года.

За год до начала Первой мировой войны значение железных дорог осознало наконец-то военное ведомство. Оно разработало план развития и усиления железнодорожной сети, где на первом плане значились магистрали Кавказа, Средней Азии и Дальнего Востока.

И вот на том же самом столе, на котором министр Шауфус подписывал доклад о назначении инженера Осипова начальником Сибирской железной дороги, спустя четыре года министр Рухлов подписывает назначение инженера Осипова членом от Министерства путей сообщения в Комитет Управления железных дорог.

«Ввиду воспоследовавшего Высочайшего соизволения на назначение члена от Минис-

терства путей сообщения в Комитет Управления железных дорог статского советника, инженера путей сообщения Ломоносова членом Инженерного Совета означенного Министерства, испрашивается разрешение Вашего Превосходительства на назначение состоящих штатными по Министерству путей сообщения инженерами: V класса — начальника Сибирской железной дороги статского советника, инженер-технолога, инженера путей сообщения Осипова, и VI класса, начальника службы тяги той же дороги, надворного советника, инженера-технолога Богашева: Осипова — членом от Министерства путей сообщения в Комитет Управления железных дорог (вместо инженера Ломоносова), а Богашева — начальником Сибирской железной дороги (вместо инженера Осипова) и штатным по Министерству путей сообщения инженером V класса с производством обоим содержания, определенного по штату, считая таковые назначения с 1 февраля сего года.

По Высочайше утвержденному 3 мая 1899 г. временному штату центральных установлений Министерства путей сообщения должности членов от означенного Министерства в Комитет Управления железных дорог положены в V классе, с содержанием в размере 8000 руб. в год по каждой из сих должностей.

По ведомости штатного содержания служащих Сибирской железной дороги должности начальника дороги присвоено содержание в размере 15000 руб. в год.

Вместе с сим испрашивается разрешение Ваше на назначение статского советника, инженер-технолога, инженера путей сообщения Осипова представителем Министерства путей сообщения по технической части (вместо умершего инженера Митинского) в Центральном Комитете по регулированию перевозок грузов по железным дорогам, с производством ему вознаграждения, определенного сметою означенного Комитета в размере 1200 руб. в год, и третьим моим заместителем, присовокупляя, что заместителями моими в настоящее время состоят: первым — действительный статский советник, инженер путей сообщения Плакида и вторым — действительный статский советник, инженер путей сообщения Борисов.

Справки о службе инженеров Осипова и Богашева при сем представляются.

Начальник Управления».

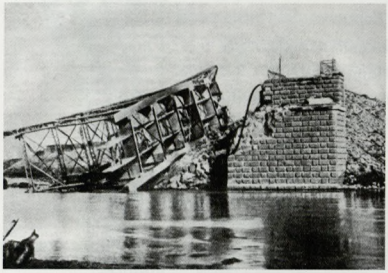


Выемка на строящейся Алтайской железной дороге. 1911–1912 гг.

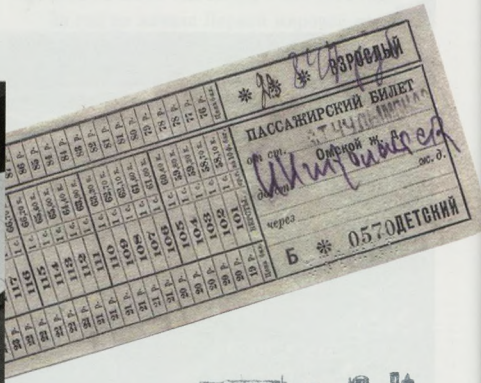

ТОМСК
ТАЙГА
МАРИИНСК
ИСИЛЬ-КУЛЬ
ОМСК
ТАТАРСК
КАИНСК
БАРАБИНСК
ОБЬ
НОВОНИКОЛАЕВСК
БАРНАУЛ
КУЛУНДА
БИЙСК

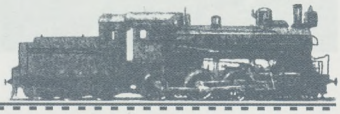

СОЮЗ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ


С.З. Ж.Д.
СНАРЯДЫ
Срочный
ВОЕННЫЙ
5½% ЗАЕМЪ.
ЧѢМЪ БОЛЬШЕ ДЕНЕГЪ, ТѢМЪ БОЛЬШЕ ОРУЖІЯ И СНАРЯДОВЪ, ТѢМЪ БЛИЖЕ КЪ ПОБѢДѢ.
Изданіе Управленія по дѣламъ мелкаго кредита.
Склад изданія въ редакціи „Вѣстникъ мелкаго кредита", Петроградъ, Ивановская, 13.
Эксп. Заг. Гос. Бум.






ПАССАЖИРСКИЙ БИЛЕТ
ОМСКОЙ
Б 057 ДЕТСКИЙ





Степан Михайлович
Богашев
начальник Сибирской железной дороги
с февраля 1913 г. по май 1916 г.;
начальник Томской железной дороги
с января 1915 г.

Лев Николаевич
Любимов
начальник Омской железной дороги
с июля 1914 г. по май 1916 г.

Леонид Александрович
Устругов
начальник Омской железной дороги
с мая по ноябрь 1926 г.

Николай Владимирович
Кругликов
начальник Томской железной дороги
с мая 1916 по январь 1920 гг.

Иван Афанасьевич
Козырев
начальник Омской железной дороги
с ноября 1916 г. по 1919 г.

Юлий Викентьевич
Рудый
начальник Омской железной дороги
с 1919 г. по 1920 г.

Александр Николаевич
Тихомиров
начальник Томской железной дороги
с июня 1920 г. по февраль 1922 г.

ДВА МИРА — ДВЕ ВОЙНЫ

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ ПЕРЕД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНОЙ



Министр путей сообщения России с 1909 по 1915 г. С.В. Рухлов

В 1913 году протяженность железных дорог России составила 58 500 км (в 1891 г. — 27 200 км, в 1900 г. — 44 900 км). Накануне Первой мировой войны транспортная ситуация складывалась явно не в пользу России. К нашей западной границе подходило 13 линий железных дорог, из которых двухпутными были только пять. А вот Германия, Австрия и Румыния имели 32 железнодорожные линии, проложенные к российской территории, из которых 14 были двухпутными. Соответственно, русские железные дороги могли подвезти к западным границам 211 поездов в сутки, а дороги противника — 530. Накануне войны был составлен план мероприятий по развитию железнодорожной сети, который по причине недостатка финансов, а также из-за военных действий так и не был выполнен.

Тем не менее во время Первой мировой войны в течение 20 месяцев велось строительство железной дороги к берегам Баренцева моря. 30 ноября 1916 г. состоялось открытие сквозного движения на Мурманской магистрали, последней из сооруженных в дореволюционный период. К 1917 году общая протяженность железнодорожной сети составила 70 260 км. 70% железных дорог являлись собственностью государства.

За годы Первой мировой войны МПС учредило целый ряд организаций и комитетов.

Для согласования потребностей фронта и возможностей ведомства путей сообщения при Управлении железных дорог 29.07.1914 г. был учрежден Особый распорядительный комитет по перевозкам военного времени.

С 5.08.1914 г. при МПС работает Главный комитет по оказанию помощи лицам, пострадавшим от военных действий (отпущенные ему средства направлялись, прежде всего, на оборудование лазаретов и содержание поездов-бань).

Министр путей сообщения возглавил учрежденное 17 августа 1915 г. Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива, продовольственных и военных грузов.

17.01.1916 г. в составе МПС был образован Временный распорядительный комитет по водным перевозкам; 3.02.1916 г. — Временный распорядительный комитет по железнодорожным перевозкам (составляли планы перевозки грузов по заявкам Ставки Верховного главнокомандующего); 13.05.1916 г. — Комитет и отдел заготовлений (рельсов, подвижного состава и др.). К середине 1916 г. в штате МПС насчитывалось около 1,5 тысячи человек.

28.10.1916 г. при МПС создана межведомственная Комиссия по новым железным дорогам для разработки 5-летнего перспективного плана железнодорожного строительства.

30.01.1917 г. утверждено Положение об Особом совещании по делам высшего образования в МПС, на которое возлагалось рассмотрение перспектив создания новых и расширения действовавших отраслевых высших учебных заведений.

В начале 1917 г. все пути сообщения в прифронтовой полосе и в зоне военных действий были подчинены начальнику военных сообщений театра военных действий в Штабе Верховного главнокомандующего. Для координации перевозок в прифронтовой полосе и в тылу при этом штабе образовано Управление путей сообщения, подчиненное товарищу (заместителю) министра путей сообщения на театре военных действий.

В министерстве действовало два печатных органа: «Журнал Министерства путей сообщения» (1894–1917) и «Вестник путей сообщения» (1904–1917).



Сегодня непросто воссоздать и почувствовать атмосферу того времени. От нее остались лишь разрозненные документы, воспоминания современников и публикации в прессе, которые посвящены в основном делам военным, политическим и намного реже — положению на железных дорогах страны, от которых, впрочем, как это понимали не очень многие, во многом зависел тот или иной исход военных действий. Сибирские железные дороги, хотя и далекие от фронтов, и в то время имели важнейшее стратегическое значение. Но никто тогда еще и предположить не мог, что скоро они станут передним краем жестокой борьбы за смену власти, будут решать исход гражданской войны в России.

На столе министра среди прочих документов было письмо графа Медема, сенатора, ревизующего по Высочайшему повелению Сибирскую железную дорогу.

Министр углубился в чтение.

«…В то же время я считаю приятным для себя долгом сообщить Вам, что один из отделов дороги, и притом самый крупный, найден мною, безусловно, в очень хорошем состоянии, именно служба тяги. Я считаю возможным утверждать, что хорошее состояние этой службы есть личная заслуга начальника ее инженер-технолога С.М. Богашева. Отдельные злоупотребления, которые всегда и везде могут быть, есть и в службе тяги, но в гораздо меньшем количестве и не могут быть поставлены в вину Богашеву. Главную заслугу Богашева составляют достигнутые им значительные сбережения в расходах. За учетом того падения расходов по службе тяги, которое объясняется уменьшением пробега и другими не зависящими от этой службы причинами, я все-таки считаю, что Богашев за время с 1907 года своею деятельностью сберег около 3 000 000 рублей…»

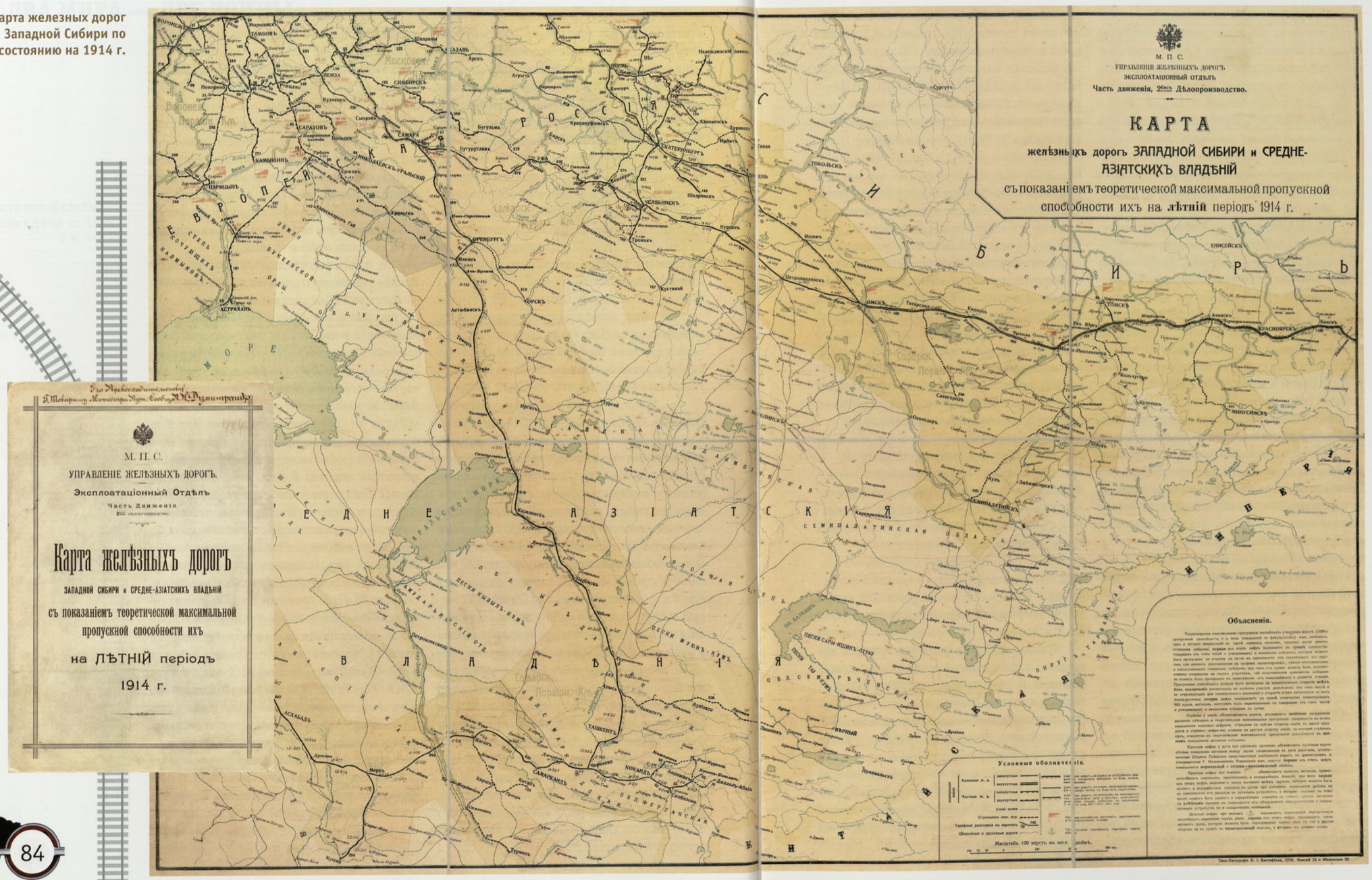
— Однако! — крякнул Рухлов, чувствуя возросшую симпатию и к сенатору, и к Богашеву. — Три миллиона! Полмиллиона в год, хм… По прикидкам, вроде как меньше должно быть. Если бы каждый начальник дороги сберег по три миллиона…

«…При этом сбережения достигнуты не такими дешевыми приемами, как сокращение необходимой работы и заработка низших служащих, а упорядочением хозяйства, ибо и количество работы и заработки увеличились. Необходимая для правильного ведения дела осведомленность хозяина о состоянии порученного ему хозяйства в службе тяги выше, чем во многих отделах дороги; в службе тяги нужные для ревизии сведения получались легко, тогда как в других отделах даже по существенным вопросам получить сведения нередко оказывалось или затруднительным, или даже невозможным».

— А вот это надо передать Викторову, — Рухлов подчеркнул слова «в других отделах», — пусть мой заместитель озадачится.

«…Далее я убедился, что Богашев широко и ясно понимает важное государственное значение Сибирской железной дороги и умеет направлять деятельность вверенной ему службы в соответствии с этим значением дороги и что он не только прекрасный начальник тяги, но и хороший знаток железнодорожного хозяйства и условий ведения его в Сибири. Так как в настоящее время я уже заканчиваю ревизию дороги, то считаю себя вправе и обязанным особенно рекомендовать Вашему вниманию этого талантливого и энергичного агента и думаю, что он был бы для Вас самым подходящим кандидатом на должность начальника восточной половины дороги по ее разделении; я позволю себе высказать Вам свое мнение, что в интересах дела, если Вы будете повышать по службе Богашева, оставить его именно на восточной половине Сибирской железной дороги, так как он начал здесь службу еще с постройки дороги в 1895 году, под начальством инженера Меженинова, знает основательно дорогу, в особенности восточную ее половину, край в коммерческом отношении весьма перспективный, особенности эксплуатации и личный состав. К тому же, по частным сведениям, Богашева призывает к восточному участку дороги состояние здоровья его жены, которой докторами строжайше воспрещена перемена климата.

Карта железных дорог Западной Сибири по состоянию на 1914 г.



Я уверен, что Ваше Высокопревосходительство сами такого же мнения о достоинствах и заслугах Богашева, я же со своей стороны рад, что наряду с недостатками в хозяйстве Сибирской железной дороги имею возможность свидетельствовать о весьма удовлетворительном состоянии такой крупной части хозяйства дороги, как служба тяги.

Сообщая об изложенном для сведения Вашему Превосходительству, прошу принять уверение в совершенном уважении и искренней преданности».

Сергей Васильевич с удовольствием перечитал письмо еще раз, что позволял себе только в исключительных случаях. Затем изучил копию диплома за № 4722 инженера Богашева. Слова «из крестьян», не так часто встречавшиеся в дипломах и аттестатах, лишний раз порадовали его, полагавшего, что в России крестьяне самый здоровый слой общества, и только они могут спасти Россию от сползания в бездородность и бесхозяйственность. Рухлов почитал себя потомственным крестьянином, а имение в 636 десятин в Вологодской губернии только укрепляло его в этом.

«Технологический институт Императора Николая I сим объявляет, что Степан Михайлович Богашев, из крестьян, Православного вероисповедания, окончивший в 1894 году полный курс наук по химическому отделению с званием технолога, переименован ныне, на основании Высочайше утвержденного в 22 день Декабря 1904 года мнения Государственного Совета, в инженер-технологи, с правом, при поступлении на Государственную службу, на штатную должность техника, быть утвержденным в чине XII класса и вообще со всеми другими правами и преимуществами, законами Российской Империи с званием инженер-технолога соединяемыми. В удостоверении чего и дан сей диплом, за надлежащею подписью с приложением Институтской печати».

— Значит, сенатор рекомендует для восточной части. Что ж, прекрасно! Из крестьян. Потому и три миллиона сберег… А чего, собственно, ждать разделения дороги. Старый год кончается, новый начинается. Сколько там ему, 46 лет? И 18 лет в Сибири! Побольше бы нам таких начальников, глядишь, и Германия тогда за нами не угонится.

БОГАШЕВ СТЕПАН МИХАЙЛОВИЧ

Начальник Сибирской (с 1915 г. — Томской) железной дороги (1 февраля 1913 г. — 1 мая 1916 г.)

Родился в 1865 году.

- 1894 г. — окончил курс наук в Санкт-Петербургском практическом технологическом институте.
- С 1894 г. — ноябрь 1898 г. — участвовал в постройке Средне-Сибирской железной дороги под руководством инженера Меженинова.
- Ноябрь 1898 г. — январь 1900 г. — помощник начальника службы тяги Средне-Сибирской железной дороги.
- Январь 1900 г. — апрель 1906 г. — помощник начальника службы тяги Сибирской железной дороги.
- Апрель 1906 г. — май 1908 г. — начальник службы тяги Сибирской железной дороги.
- Май–сентябрь 1908 г. — начальник службы тяги Полесских железных дорог.
- Сентябрь 1908 г. — февраль 1913 г. — начальник службы тяги Сибирской железной дороги.
- **Февраль 1913 г. — май 1916 г. — начальник Сибирской (с 1915 г. — Томской) железной дороги.**
- Май 1916 г. — 1917 г. — начальник Северных железных дорог.
- С 1917 г. — начальник Управления железных дорог Министерства путей сообщения.

В конце XIX века рапорты, приказы, докладные записки были подробными, пространными и обстоятельными. XX век кардинально изменил бюрократическое письмо, сделав его скучным и сухим, похожим на передовицу газеты. В нынешнем XXI оно и вовсе потеряло всякую филологическую ценность, и, похоже, навсегда. А вот каким слогом был писан самый обыкновенный рапорт начальника Средне-Сибирской железной дороги от 4 июля 1898 г. за № 4578, имевший самое прямое отношение к С.М. Богашеву:

«Господину председателю Управления казенных железных дорог.

Представляя при сем прошение на Высочайшее имя технолога Степана Михайловича Богашева, служащего на вверенной мне дороге по вольному найму в должности помощника начальника службы тяги и подвижного состава и первого заместителя начальника той же службы, ходатайствующего об определении его на государственную службу по Министерству путей сообщения, имею честь покорнейше просить Ваше Превосходительство не отказать распоряжением о зачислении технолога Степана Богашева на государственную службу по Министерству путей сообщения с назначением штатным инженером соответственного класса и с откомандированием на Средне-Сибирскую железную дорогу, для исполнения ныне занимаемой им должности помощника начальника службы тяги и подвижного состава и первого заместителя начальника той же службы, с окладом содержания по 4500 рублей в год…

За начальника дороги инженер Имярек».

На рапорте резолюция:

«Настоящий рапорт препровождается на заключение Его Превосходительства господина главного инспектора железных дорог. Г. С.-Петербург. Июля 20/21 дня 1898 г.

За председателя Управления казенных железных дорог Имярек».

Проглядывая подготовленные статданные за 1913 год, министр С.В. Рухлов испытывал противоречивые чувства: на ряде дорог технические и коммерческие показатели были хуже предшествующих двух лет. Не ахти обстояли дела по ряду показателей и на Сибирской железной дороге, хотя там С.М. Богашев приложил все силы и все свое умение экономить копейку, а из копеек миллионы.

К 1 января 1914 года Сибирская железная дорога стала очень громоздкой, в ней одних только тарифных станций состояло 109, да еще 48 разъездов, производящих коммерческие операции, 7 платформ, производящих продажу пассажирских билетов, 6 городских станций. Пора, пора разъединять дорогу на



ДИПЛОМЪ

Технологическій Институтъ **Императора Николая I** симъ объявляетъ, что **Степанъ Михайловичъ Богашевъ**, изъ крестьянъ, 42 лѣтъ отъ роду, Православнаго вѣроисповѣданія, окончившій въ 1894 году полный курсъ наукъ по химическому отдѣленію съ званіемъ технолога, переименованъ нынѣ, на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго въ 22 день Декабря 1904 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, въ **инженеръ-технолога**, съ правомъ, при поступленіи на Государственную службу, на штатную должность техника, быть утвержденнымъ въ чинѣ XII класса и вообще со всѣми другими правами и преимуществами, законами Россійской Имперіи съ званіемъ **инженеръ-технолога** сопряженными. Въ удостовѣреніе чего и данъ сей дипломъ, за надлежащею подписью съ приложеніемъ Института печати. С.-Петербургъ, Ноября 13 дня 1910 года.

№ 4722

Директоръ Технологическаго Института ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I

Исправляющій должность Директора

Секретарь Ученаго Комитета

Диплом инженера-технолога, выданный С.М. Богашеву Технологическим институтом Императора Николая I в 1911 г.

две, возвращаться к старым границам. Так легче и управлять, и распределять ресурсы. Да и спрос с исполнителей более конкретный.

В 1913 году по Сибирской дороге перевезено грузов большой и малой скорости меньше, чем в 1912 году: 181 569 688 пудов против 183 153 115.

Аналогичная картина была и с другими важными показателями: пробегом товарных поездов, паровозов и нагрузкой на ось товарных вагонов.

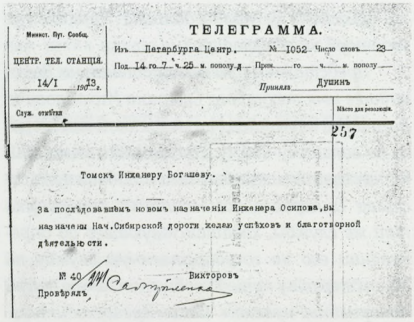
— И так далее, и тому подобное, — бормотал министр, чувствуя усталость и раздражение. — Если у Богашева так, чего с других спрашивать… Так, так, так, а вот это уже лучше.

Средняя нагрузка на ось товарного вагона сильно возросла, против 1911 года на 23 пуда, или на 10,5%.

«Увеличение средней нагрузки на ось товарного вагона является результатом:

1) целого ряда мероприятий, направленных к утилизации промежуточных станций проходящих малогрузных вагонов;

2) в частности, улучшением перевозки сборных грузов, благодаря тщательной под-


Министерство Путей Сообщения. ЦЕНТР. ТЕЛ. СТАНЦІЯ. 14/I 1913 г.

ТЕЛЕГРАММА.

Изъ Петербурга Центр. № 1052 Число словъ 23
Под. 14 го 7 ч. 25 м. пополуд. Прин. го ч. м. пополу
Принялъ Душинъ

Служ. отмѣтки. Мѣсто для резолюціи.

257

Томскъ Инженеру Богашеву.

За последовавшимъ новомъ назначеніи Инженера Осипова, Вы назначены Нач. Сибирской дороги. Желаю успѣховъ и благотворной дѣятельности.

№ 40/241 Викторовъ

Провѣрилъ,

Телеграмма Богашеву по поводу назначения начальником Сибирской железной дороги. 1913 г.

сортировке их сортировочными станциями».

А вот и совсем молодцы! Нагрузка товарного поезда достигла в 1913 году 19 092 пуда, более 1912 года на 2391 пуд, или на 14,3%, 1911 года на 4692 пуда, или на 30,4%.

«Такое значительное увеличение среднего состава и нагрузки поезда явилось результатом установления более строгого контроля со стороны Управления службы движения за действиями в этом отношении линии».

Молодец, Степан Михайлович! Все бы так несли свою службу!

Разумеется, Богашев приложил много стараний к улучшению некоторых основных показателей дороги. Это стоило ему не одной бессонной ночи и целой череды нервных срывов. Ну, да это спутники всякого служивого человека.

С того дня, как он получил телеграмму из Петербурга *«Центр. № 1052 от 14.01.1913 г. Томск инженеру Богашеву. За последовавшем новом назначении инженера Осипова, Вы назначены начальником Сибирской дороги. Желаю успехов и благотворной деятельности. № 40/241 Викторов»,* Степан Михайлович почувствовал и громадный прилив энергии и никогда не испытанное ранее чувство высочайшей ответственности за очень важную для всей России магистраль.

На Сибирской дороге прошедшей осенью пришлось гнать много порожняка с востока на запад из-за нехватки там вагонов. Через Челябинск и Куломзино на Пермскую, Самаро-Златоустовскую и Омскую дороги. Сибирская дорога сдавала груженые вагоны, не получив взамен за три месяца, с октября по декабрь, ни одного вагона порожняка, которые можно было бы подавать под дальнейшую погрузку, особенно хлеба, на станции западного участка, расположенные ближе к передаточным станциям.

Для возможности своевременного контроля управлением службы движения за утилизацией подвижного состава была установлена ежедневная подача телеграфных сведений о средних составах и весе проследовавших по каждому участку дороги товарных поездов, количестве сделанных ими поездоверст и употребленных на это поездо-часов, и, наконец, о пробеге паровозами одиночной и двойной тягой. Получая эти данные на следующий день после отчетного, управление службы движения имело полную возможность принимать те или иные меры к устранению замеченных неисправностей. Самое главное, оно могло регулировать движение поездов, в зависимости от размеров движения — от максимальной пропускной способности до минимально возможной при буранах и сильных снегопадах.

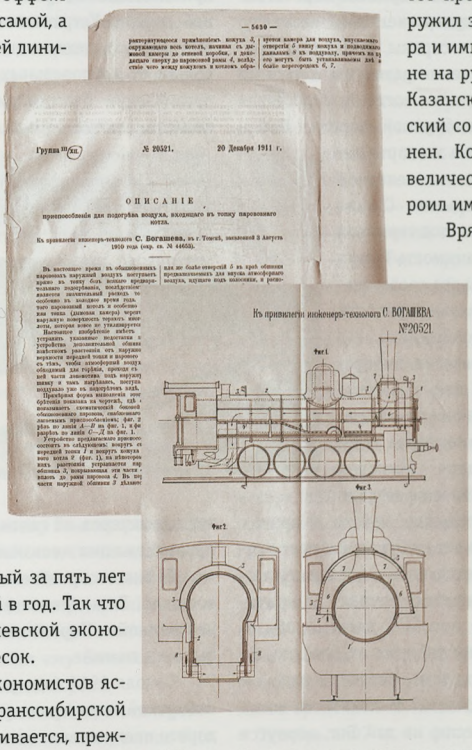
Результат улучшения работы товарных поездов и по числу пудо-верст, приходящихся на одну поездо-версту, и по средней коммерческой скорости товарных поездов был налицо: в 1913 году 15,95 версты в час, против 14,29 в 1912 году. Разумеется, важную роль в значительном повышении коммерческой скорости движения поездов сыграло постепенное открытие двухпутного движения на участке Омск–Ачинск.

Были приняты меры и в отношении товарно-станционных работ с целью увеличения размера выдаваемой агентам премий. Причем особенное внимание обращено на удешевление рабочей силы, как главнейшего из факторов, имеющих влияние на увеличение размера премии.

На последней встрече в министерстве Богашев уверял министра в огромном значении дороги для жизни не только края, но и всей

России. Как будто Рухлов сам не понимает этого! Но он всякий раз с удовольствием выслушивал своего единомышленника.

Конечно же, Сибирская дорога еще относительно новая дорога. Экономисты справедливо полагают, что нельзя судить о доходности новой дороги вне ее связи с существующей транспортной сетью. В начальный период эксплуатации Сибирской железной дороги неплохой экономический эффект проявился не на ней самой, а на примыкающих к ней линиях Европейской России — рост дохода на них к 1901 году достиг 5 млн рублей. Ну, а в самой Сибири были ликвидированы морально устаревшие средства передвижения на Сибирском тракте (250 почтовых станций, которые приносили до 1,5 млн рублей убытка в год). Сама же Сибирская железная дорога начала приносить реальный доход только с 1908 года, который за пять лет достиг 13 млн рублей в год. Так что три миллиона богашевской экономии — хороший довесок.



— 5430 —

Группа 10/XII. № 20521. 20 Декабря 1911 г.

ОПИСАНІЕ

приспособленія для подогрѣва воздуха, входящаго въ топку паровознаго котла.

Къ привилегіи инженеръ-технологъ С. Богашева, изъ г. Томска, выданной 3 Августа 1910 года (свид. св. № 44655).

К привилегии инженер-технолога С. БОГАШЕВА. №20521

Фиг.1

Фиг.2

Фиг.3

Сегодня и без экономистов ясно, что доходность Транссибирской магистрали обуславливается, прежде всего, транзитными перевозками. Шире экономисты взглянуть не пытаются. А участие железной дороги в хозяйственном освоении территории! Прав Ломоносов, Сибирью станет прирастать могущество Российское, и не в последнюю очередь за счет Великого рельсового пути!

Рухлов отложил документы в сторону. Имея дело с такими масштабами, невольно задумаешься о судьбе всей страны. Взять хотя бы этот год. Конечно же, он был удачным. Ну, прежде всего, вряд ли будет в этом столетии еще одно такое грандиозное празднество, как празднование 300-летия династии Романовых.

Тогда в день службы Невский проспект, по которому двигались царские кареты, с утра был забит возбужденной толпой. Шеренги солдат не смогли удержать ликующий народ, тот прорвал кордоны, окружил экипажи императора и императрицы, чуть ли не на руках доставив их в Казанский собор. Казанский собор тоже переполнен. Когда появились их величества, весь зал устроил им пылкую овацию.

Вряд ли можно было «организовать» такие приветствия, хотя Россия всегда славилась хорошей организацией торжеств и «потемкинских» деревень. Во всяком случае, они не были бы такими пылкими, пребывай Россия в стадии экономического спада. Время царствования Николая II явилось периодом самых высоких в истории России темпов экономического роста, которые в 1880–1910 гг. превысили 9% в год. По этому показателю Россия вышла на первое место в мире, опередив даже стремительно развивающиеся Северо-Американские Соединенные Штаты. По производству главнейших сельскохозяйственных культур Россия также вышла на первое место в мире, выращивая более половины производимой в мире ржи, более четверти пшеницы, овса и ячменя, более трети

Патент инженера Богашева на приспособление для подогрева воздуха. 1911 г.

картофеля. Россия стала главным экспортером сельхозпродукции, первой «житницей Европы». Шутка ли, на ее долю приходилось 2/5 всего мирового экспорта крестьянской продукции. Быстрое развитие уровня промышленного и сельскохозяйственного производства и положительный торговый баланс позволили России иметь устойчивую золотую конвертируемую валюту.

И что было особенно приятно Сергею Васильевичу, как государственному человеку, радеющему за благо страны, император придавал большое значение развитию железных дорог, начиная с юности, когда он участвовал в закладке Транссибирской дороги. Вот и львиная доля того же экспорта перевозилась именно по железной дороге! Петр Аркадьевич Столыпин всегда особо подчеркивал стратегическую значимость Транссиба. Всем памятны его слова, сказанные в Думе: «Никакие крепости не заменят путей сообщения».



Пассажирский поезд на станции Сибирской железной дороги

И демократов всяких, либералов гнать надо в шею с постов! Знали бы все они (а они прекрасно всё знают!), что именно за годы правления государя Николая Александровича в России создано рабочее законодательство, какого в прочих странах и через сто лет не будет. Рабочее время строго нормируется, рабочие старосты выбираются, при несчастных случаях на производстве получают пособие, введено обязательное страхование рабочих от болезни, по инвалидности и старости. Чего еще надо им всем?! Престола? Власти? И покатится тогда Россия под откос, если, не дай Бог, дорвутся они до нее!

Весть о начале войны с Германией многие россияне встретили с патриотическим настроем. Отслужили в храмах молебны, по городам и весям прокатилась волна манифестаций, на которых выступали и гражданские, и военные чины, и рабочие, и студенты. Государя засыпали телеграммами с изъявлением верноподданнических и патриотических чувств и пожеланиями побед над неприятелем. Стихийно возникали различные комитеты: участковые, городские, дамские… Шили белье для раненых, сухарные мешки солдатам, теплую одежду для защитников Отечества. На передовую слали посылки с подарками, продуктами, носками и прочим. Созданные на железных дорогах комитеты железнодорожных служащих оказывали помощь семьям запасных и ратников, беженцам, прибывающим в города и поселки вдоль железной дороги. Устраивали концерты, выступления артистов, декламации и чтения. Поступали деньги от добровольных пожертвователей, от организации благотворительных спектаклей, сеансов кинематографа, музыкально-литературных вечеров, от сдачи в аренду помещений, принадлежащих железной дороге.

Война воспринималась как битва за правое дело. Ее называли в России «Второй Отечественной». Пораженческих настроений не было и в помине.

С июля 1914 года условия работы Транссибирской магистрали резко изменились. На дороге ввели военное положение, установили жесткий режим труда для рабочих и низших служащих. Теперь они были обязаны работать по 10-12 часов в сутки, выполнять специальные «экстренные работы», а за малейшие нарушения дисциплины их судили и карали по законам военного времени.

29 июля Степан Михайлович Богашев подписывает еще одно дополнение обязательных постановлений Особого комитета от 24 июля 1914 г.

«Продажа спиртных напитков в будущем всех трех классов совершенно воспрещается, причем имеющиеся в буфетах и у других лиц в полосе отчуждения спиртные напитки и пиво должны быть немедленно уничтожены или вывезены за пределы полосы отчуждения. Омск. 29 июля».

Изменился и характер перевозок: основное место заняли военные грузы; резко повысился спрос на сибирское продовольствие — в первую очередь, на хлеб и мясо, необходимые для снабжения армии, а также на сырье. Во время войны на Урал для нужд промышленности пошел сибирский уголь.

Пропускная способность дороги достигла 20 пар поездов в сутки, число паровозов превысило тысячу, вагонов насчитывалось более 20 тысяч. За счет усиленной эксплуатации всего железнодорожного хозяйства существенно увеличилась интенсивность перевозок.

И хотя интенсивность движения на Сибирской железной дороге постоянно возрастала, материальная база ее укреплялась медленно, а по некоторым показателям даже ухудшалась.

22 июля 1914 года на стол С.В. Рухлову лег доклад начальника Управления железных дорог:

«Как известно Вашему Высокопревосходительству, инженер Любимов, состоящий ныне помощником начальника Николаевской железной дороги, вследствие соображений своих о климатических условиях Сибири отказался от занятия предлагавшейся ему должности начальника Омской железной дороги.

Сего числа, явившись ко мне, инженер Любимов лично заявил, что ныне он готов был бы принять назначение в Омск.

Докладывая о вышеизложенном Вашему Высокопревосходительству, со своей стороны полагаю, что названный инженер явился бы наиболее подходящим и желательным кандидатом для замещения должности начальника Омской железной дороги».

Министр подумал: «Прекрасно, господин Любимов, вот вы и решились. «Положения об особых преимуществах службы в отдаленных местностях» никто пока не отменял. Да и после Сибири горизонты шире, чем после теплых мест». Размашисто написав на докладе: *«Прекрасно! 22/7»*, Рухлов приступил к другим делам.

ЛЮБИМОВ ЛЕВ НИКОЛАЕВИЧ

Начальник Омской железной дороги, с 1 января 1915 г. включившей западную часть Сибирской железной дороги (18 июля 1914 г. — 1 мая 1916 г.)

Родился в 1857 году.

- 1881 г. — окончил курс наук в Императорском московском университете.
- Ноябрь–декабрь 1881 г. — служащий департамента земледелия и сельской промышленности.
- Декабрь 1881 г. — декабрь 1883 г. — помощник столоначальника в том же департаменте.
- 1883 г. — окончил курс наук в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I.
- Декабрь 1883 г. — август 1886 г. — инженер IX класса в правлении Московского округа путей сообщения.
- Август 1886 г. — март 1887 г. — помощник столоначальника отделения правления того же округа.
- Март 1887 г. — февраль 1892 г. — уволен в общество Московско-Рязанской, затем в Общество Курско-Харьково-Азовской железной дороги.
- Февраль 1892 г. — май 1893 г. — начальник участка службы пути Либаво-Роменской железной дороги.
- Май 1893 г. — октябрь 1897 г. — начальник участка службы пути Московско-Курской и Нижегородской железных дорог.
- Октябрь 1897 г. — февраль 1898 г. — начальник партии по производству изысканий Московской железной дороги.
- Февраль 1898 г. — май 1899 г. — откомандирован в распоряжение правления Общества Китайско-Восточной железной дороги.
- Май 1899 г. — причислен к Министерству путей сообщения, согласно прошению.
- Март 1900 г. — апрель 1903 г. — помощник и второй заместитель начальника службы пути Сибирской железной дороги.

• Апрель 1903 г. — январь 1908 г. — помощник начальника службы пути Николаевской железной дороги.
• Январь–июль 1908 г. — инженер для особых поручений при управлении Николаевской железной дороги и четвертый заместитель начальника означенной дороги.
• Июль 1908 г. — ноябрь 1910 г. — второй помощник начальника Николаевской железной дороги.
• Ноябрь 1910 г. — апрель 1911 г. — третий заместитель начальника Николаевской железной дороги.
• Апрель 1911 г. — июль 1914 г. — исполняющий обязанности члена Инженерного совета, с оставлением в занимаемых на Николаевской железной дороге должностях.
• Июль 1914 г. — май 1916 г. — начальник Омской (с 1 января 1915 г. включившей западную часть Сибирской дороги) железной дороги.

Проходит совсем немного времени, и Л.Н. Любимов получает награду за труды на новом месте. 12 февраля 1915 года последовало Высочайшее повеление: *«Министерству путей сообщения, инженеру V класса, начальнику Омской железной дороги, действительному статскому советнику, инженеру путей сообщения Льву Любимову — в том, что ему пожалована Высочайше учрежденная, за труды по отличному выполнению всеобщей мобилизации 1914 года, светло-бронзовая медаль для ношения на груди на ленте ордена Белого Орла»*.

Это награда за труды прошлые, а впереди Любимова ждали несравненно более тяжкие труды грядущие. К 1915 году железные дороги были явно перегружены. Резко сократились поставки новых паровозов и вагонов, железнодорожного оборудования. Железнодорожники переоборудовали открытые платформы для перевозки навалочных грузов, использовали специальные вагоны как обычные крытые, увеличивали грузоподъемность вагонов и платформ до 1000–1200 пудов. Был создан институт ревизоров вагонного хозяйства. Износ паровозов и вагонов давно уже превысил все мыслимые и немыслимые нормы. А недостаток подвижного состава и слабость материальной базы, в свою очередь, сильно затрудняли вывоз жизненно важных для фронта и всей страны грузов.

Вместе с тем, даже в это тяжелое время в Сибири продолжалось железнодорожное строительство, проводились ремонтные работы на транспорте, действовала промышленность.

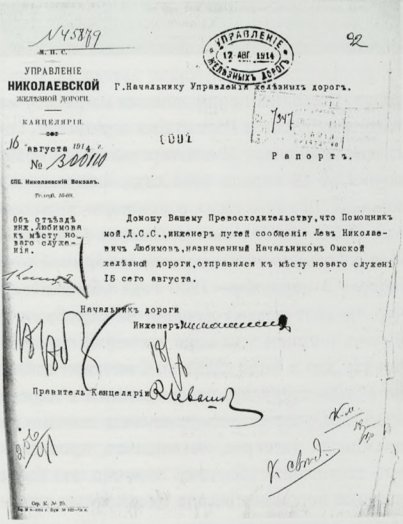
На фронте шли сражения, и жизнь с каждым днем обесценивалась, а в тылу между тем эта самая жизнь только дорожала. За первый год боевых действий, к июлю 1915 года, цена на рожь в Томской губернии поднялась с 50 до 75 копеек за пуд, на ржаную муку с 69 до 95 копеек за пуд, а пшеничную с 99 до 123 коп. Подскочили цены на спички, керосин. Печеный хлеб, мясо и молоко продавались по достаточно стабильным ценам. Со второй половины 1915 года рост дороговизны впрямую зависит от вымывания с рынка продуктов питания. Через год, с середины 1916 г., введут карточки на сахар, муку. К тому времени вовсе исчезнет табак, мануфактура. Невиданных размеров достигнет спекуляция, которую называли часто бедой хуже чумы.

С вымыванием продуктов и постоянным ростом цен на них, приметой времени стали бесплатные обеды. Степан Михайлович Богашев на станции Тайга почел за честь присутствовать на одном из них. Обеды устраивал линейный комитет служащих Томской железной дороги для проезжающих раненых воинов. Ограниченность денежных средств не позволяла особо роскошествовать, но воинам давали на обед колбасу, огурцы, капусту, чай с выпечкой.

Наложила война свой отпечаток и на наличие рабочей силы — многие опытные рабочие были отправлены на фронт. Отсрочку получили только высококвалифицированные рабочие, которые были необходимы для поддержания жизнедеятельности дороги, но и их в любое время могли послать на прифронтовые участки дорог. Уходили на фронт чернорабочие, ремонтники, кузнецы, слесари, путевые обходчики... И очень скоро стал ощущаться острый дефицит трудовых ресурсов, особенно на погрузочно-разгрузочных, ремонтных и путей-

ских работах. На их место прислали каторжан из числа уголовников без квалификации и желания работать. Темп работы снизился.

С.М. Богашев и Л.Н. Любимов, как и многие другие начальники железных дорог, добивались стабильной производительности труда и высокого качества работы простым и, пожалуй, единственно возможным способом: увеличивали дневные ставки ведущим рабочим. А еще стали привлекать к работам на магистрали беженцев, инородцев, пленных славянских национальностей.



УПРАВЛЕНІЕ НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ
КАНЦЕЛЯРІЯ.
16 августа 1914 г.
№ 300110
СПБ. Николаевскій Вокзалъ.

УПРАВЛЕНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ 17 АВГ 1914

Г.Начальнику Управленія Желѣзныхъ дорогъ.

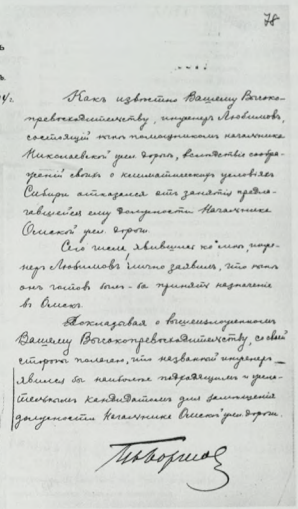
Р а п о р т ъ.

Объ отъѣздѣ инж. Любимова къ мѣсту нов. служенія.

Докожу Вашему Превосходительству, что Помощникъ мой, Д.С.С., инженеръ путей сообщенія Левъ Николаевичъ Любимовъ, назначенный Начальникомъ Омской желѣзной дороги, отправился къ мѣсту новаго служенія 15 сего августа.

Начальникъ дороги
Инженеръ

Правитель Канцеляріи



М. П. С.
НАЧАЛЬНИКЪ УПРАВЛЕНІЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.
28 іюня 1914 г.

Имѣю извѣстить Вашему Высокопревосходительству, инженеръ Любимовъ, состоящій нынѣ помощникомъ начальника Михаилевской дистанціи, возъимѣлъ сообщеніи своемъ о желаніи его управленія Сибири избрать его занятіе предложенной ему должности Начальника Омской дистанціи.

Сего числа явившись ко мнѣ, инженеръ Любимовъ лично заявилъ, что онъ имѣетъ полное желаніе въ Омскъ.

Докладывая о вышеизложенномъ Вашему Высокопревосходительству, сообщаю, что назначаемый инженеръ — является по наиболѣе подходящимъ кандидатомъ для замѣщенія должности Начальника Омской дороги.

Записка и рапорт о назначении Л.Н. Любимова начальником Омской железной дороги. 1914 г.

В апреле 1915 г. 1200 военнопленных из Омска были направлены на железную дорогу в качестве ремонтных рабочих. Их рассредоточили по мелким станциям группами по 10–40 человек. Сначала на дорогу допускали только пленных славян, а к 1917 г. на Омской железной дороге работало более 3000 пленных всех национальностей.

«Острая нехватка рабочих рук в Сибири позволяла пленным использовать свои профессиональные знания и иногда даже выбирать место работы», — писала газета «Голос Сибири»

Военнопленные разных национальностей размещались в концлагерях все вместе. Обычно это не вызывало трений в отношениях между немцами, венграми и славянами. Но с 1915 г. стали формировать воинские части из пленных словаков, чехов и румын для военных действий против Германии. Между военнопленными, бывшими еще недавно союзниками, а теперь — противниками, начались столкновения. Во многом эти конфликты предопределили активное участие военнопленных Центральных держав в гражданской войне на территории Сибири и, прежде всего, вдоль всей Транссибирской магистрали.

К 1916 году железнодорожные перевозки выросли на 41% по сравнению с довоенным временем, но достигнуто это было дорогой ценой: за счет нещадной эксплуатации технических средств железных дорог, введения в действие новых линий (Кольчугинская в Кузбассе и Алтайская — от Новониколаевска до Барнаула и Бийска, построенные в 1914–1915 годах), строившихся в суровых военных условиях при строжайшей дисциплине. Но и самые крутые меры не могли удовлетворить даже наиболее насущные потребности страны в перевозках.

С.М. Богашева в 1916 году переводят начальником Северных железных дорог. Перед отъездом Степан Михайлович перевез свою дачу с 71-го километра в деревню Федосеево, что в 20 верстах от Томска, на «Разъезд № 1». Место было дачное, село славилось своим вок-



Вокзал станции Богашево. Современное фото

залом. Красивое деревянное здание вокзала в стиле модерн, сооруженное в 1895 году по проекту известного томского архитектора Константина Лыгина, весьма живописно вписывалось в панораму села. Купол вокзала был выполнен в виде кедровой шишки, символизируя кедрач, среди которого и расположено Богашево. В советское время вокзал был объявлен памятником архитектуры.

После отъезда инженера С.М. Богашева станция, а позже и старожильческое село Федосеево получили его имя — Богашевская железнодорожная станция, или просто Богашево.

Возросшая интенсивность перевозок не замедлила сказаться на состоянии железнодорожного полотна, паровозного и вагонного парка. Паровозный парк Урала, Сибири и Дальнего Востока вообще существенно отставал от Центральной России. В значительной части он располагал устаревшими локомотивами разных серий. Почти две трети грузовых вагонов были крытыми, в основном их использовали для перевозки хлеба. В 1915 году правительством за границей были куплены новые паровозы и вагоны, часть которых попала на сибирские магистрали, но они не были приспособлены к эксплуатации в условиях лютых морозов и за полтора-два года превратились в рухлядь.

Дела фронтовые в сознании обывателя стали постепенно отходить на второй план, больше говорили о разрастающемся промышленном и продовольственном кризисе. Несмотря на рост в целом военного производства, выпуск железнодорожных рельсов, паровозов, вагонов падал с каждым годом.

За полтора военных года на железных дорогах значительно увеличился женский персонал. До войны прием женщин на работу на железных дорогах России был ограничен. Согласно циркуляру Министерства путей сообщения от 15 апреля 1906 года, *«количество женщин, принимаемых в конторы Управления дорог... не должно превышать 10 процентов от общего числа служащих в данной конторе»*. В циркуляре 1910 года объявлялось, что процент приема женщин на службу превышен, и прием этот надо временно приостановить, что и было сделано. С началом войны по новым правилам, утвержденным в апреле 1916 года, разрешалось принимать женщин на должности кассиров, весовщиков, проводников, сторожей и уборщиц. Конечно, это были частные перемены, но и в целом жизнь изменилась до неузнаваемости.

Войны неизбежно вносят изменения в жизнь страны, как в частностях, так и в чем-то основополагающем. *«Ни к одной стране судьба не была так жестока, как к России,* — заметил как-то Уинстон Черчилль. — *Ее корабль пошел ко дну, когда гавань была на виду. Она уже перетерпела бурю, когда все обрушилось. Все жертвы были уже принесены, вся работа завершена. Отчаяние и измена овладели властью, когда задача была уже выполнена. Долгие отступления окончились, снарядный голод побежден; вооружение притекало; более сильная, более многочисленная, лучше снабженная армия сторожила огромный фронт; тыловые сборные пункты*

были переполнены людьми. Алексеев руководил армией и Колчак — флотом. Кроме этого, никаких трудных действий больше не требовалось: удерживать, не проявляя особой активности, слабеющие силы противника на своем фронте; иными словами — держаться; вот и все, что стояло между Россией и плодами общей победы. Царь был на престоле. Российская империя и русская армия держались, фронт был обеспечен и победа бесспорна».

Российская империя, действительно, выдержала испытания первых лет войны. Она с честью вынесла все удары, выпавшие на ее долю в единоборстве с очень сильным противником, и не только пережила их, но и восстановила и развила поистине неисчерпаемые силы. Самоотверженный прорыв русских армий, спасших Париж в 1914 году; преодоление мучительного бесснарядного отступления; медленное восстановление сил; брусиловские победы; вступление России в кампанию 1917 года непобедимой, более сильной, чем когда-либо. Многие в те годы задавались вопросом: разве во всех этих успехах не было доли царя Николая II? И сами же отвечали на него: *«Несмотря на ошибки, тот строй, которым он руководил, которому своими личными свойствами он придавал жизненную искру, к этому моменту выиграл войну для России... Вот его сейчас сразят. Царь сходит со сцены. Его и всех его любящих предают на страдание и смерть. Его усилия преуменьшают; его память порочат. Остановитесь и скажите: а кто же другой оказался пригодным? В людях талантливых и смелых, людях честолюбивых и гордых духом, отважных и властных недостатка не было. Но никто не сумел ответить на те несколько вопросов, от которых зависела жизнь и слава России. Держа победу уже в руках, она пала на землю».*

И на местах, особенно вдали от линии фронта, все вроде бы было по-прежнему, но все уже не так, как еще два года назад. Обострились не только отношения между классами, но и внутри одних и тех же прослоек чиновников и управленцев.

Возможно, Л.Н. Любимов руководил бы дорогой значительно дольше, чем это вышло на самом деле, если бы не его затянувшийся конфликт с заместителем Я.М. Мовчан-Кухоруком. В разрешении этого конфликта участвовало самое высокое начальство, но мира так и не добилось. Министр по здравому размышлению убрал с Омской дороги обоих. К сожалению, что сталось с Л.Н. Любимовым, неизвестно, а вот Я.М. Мовчан-Кухорук в 1921–22 гг. будет возглавлять Пермскую железную дорогу. В мае на Омскую железную дорогу назначается Л.А. Устругов.

В это же самое время, в связи с переводом С.М. Богашева на Северные железные дороги, на Томской дороге также образуется вакансия начальника магистрали. 21 апреля 1916 года последовал доклад за № 1777 начальника Управления железных дорог министру А.Ф. Трепову, в котором он испрашивал разрешения Его Высокопревосходительства на перемещение начальника Томской железной дороги, статского советника, инженера-технолога Богашева на такую же должность на Северные железные дороги, а также *«на назначение состоящего штатным по Министерству путей сообщения инженером VI класса, начальника службы пути и третьего заместителя начальника Варшавско-Венской железной дороги, коллежского советника, инженера путей сообщения Кругликова начальником Томской железной дороги...»*

Незадолго до этого Высочайшим приказом по гражданскому ведомству от 10 апреля 1916 года *«за труды, понесенные при условиях военного времени начальник службы пути Варшавско-Венской железной дороги, инженер путей сообщения, коллежский советник Николай Кругликов, штатный по Министерству инженер VI класса, награждается орденом Святого Равноапостольного князя Владимира 4 степени».*

Проходит две недели, и 26 апреля, в день рождения его дочери Марины, Кругликов получает из МПС телеграмму от Осипова: *«По распоряжению г. министра начальник службы пути Варшавско-Венской дороги инженер Кругликов назначен на должность начальни-*

ка Томской дороги. Просьба предложить инженеру Кругликову неотлагательно отправиться в Томск и вступить в исполнение обязанностей по упомянутой должности».

Кругликов не медля выезжает в столицу и 10 мая — шлет телеграмму в Управление Томской дороги инженеру Козыреву:

«Выезжаю сегодня десятого Сибирским поездом один благоволите распоряжением к приходу поезда Новониколаевск прибыть начальникам технических служб и выслать для меня вагон произведу осмотр линий Кругликов».

И еще через четыре дня, 14 мая — от него же следует телеграмма из Новониколаевска:

«ЦН по управлению и линии всем начальствующим копия НФ, Г, ЖН. Омск Иркутск г.г. главноначальствующим полос отчуждения начальнику Омской начальнику Забайкальской Омск 3.

Согласно распоряжению господина министра путей сообщения сего 14 мая вступил в управление Томской дорогою. Н № 99 Кругликов».

И еще одна телеграмма, последний аккорд во вступительной части инженера Кругликова в должность начальника дороги — телеграмма из Новониколаевска в тот же день в Томск:

«1) Инженер Кругликов приказал мне сообщить в Томск I, что предполагая завтра 15/5 прибыть в Томск I довольно поздно, то есть около 7-8 часов местного времени, он просит начальствующих его безусловно завтра не встречать на станции Томск I решительно никому.

2) Послезавтра 16/5 к десяти часам утра местного времени, вагон № 4, в котором и останется до приискания квартиры. Просит прибыть НК. Приняв доклад НК, Его Превосходительство выйдет в управление, где к 12 часам дня просит ему представиться в зале совета всех начальствующих в управлении помощников начальников служб и отделов и старших ревизоров и соответствующих агентов.

Д. Карпов».



КРУГЛИКОВ НИКОЛАЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

Начальник Томской железной дороги (14 мая 1916 г. — 31 января 1920 г.)

Родился в 1871 году в Тамбовской губернии.

• 1899 г. — окончил курс наук в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I.

• Март 1900 г. — декабрь 1911 г. — в службе и ведомстве путей сообщения.

• Январь 1912 г. — май 1916 г. — начальник службы пути, третий заместитель начальника Варшавско-Венской железной дороги.

• Май 1916 г. — январь 1920 г. — начальник Томской железной дороги.

• Январь 1920 г. — откомандирован в Москву в НКПС «для получения назначения по специальности».

Первый приказ Кругликова по канцелярии Томской железной дороги от 14/20 мая 1916 г. за № 124 был таким:

«14-го сего мая, вступая, по распоряжению г. министра путей сообщения, в исполнение обязанностей начальника Томской железной дороги, я, прежде всего, считаю своим долгом обратить особое внимание всех слу-

жащих, мастеровых и рабочих на то исключительное значение, какое имеют в настоящее военное время железные дороги тыла, и в частности Томская дорога. Будучи с самого начала войны на фронте военных действий, я лично убедился в том, что успех нашей доблестной армии находится безусловно в причинной связи с правильной работой железных дорог, и я, видя тяжелую работу фронта, видя особый напряженный труд агентов железных дорог его, хочу верить и глубоко в этом убежден, что мы, находясь вдалеке от пожара войны, будучи в мирной обстановке, сможем своей дружной и сознательной совместной работой старших и младших агентов облегчить тяжелую участь нашего храброго русского солдата, грудью вставшего на защиту Великой России, и этим способствовать святому делу обеспечения победы над упорным врагом, дабы дать возможность свободно расти и шириться и естественно развиваться могущественным силам русского народа.

Поэтому я обращаюсь ко всем моим сотрудникам с горячим призывом проникнуться полным сознанием переживаемого момента и отдать все свои силы, весь накопившийся опыт и знания делу служения Отчизне.

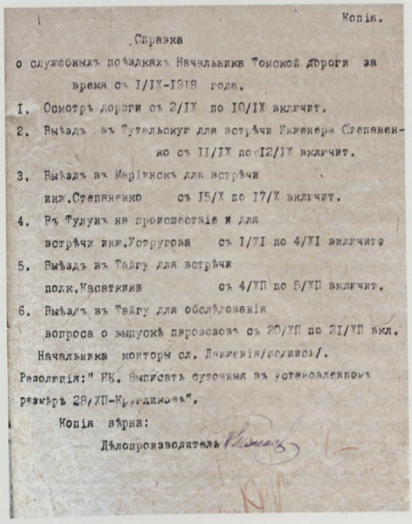
Начальник дороги Н. Кругликов».

В 1916 году подобный документ был нужен всем работникам дороги, нужен был обществу. В нем начальнику дороги удалось сосредоточить величие духа и безграничную веру в народ, победу, в русского солдата, в Россию, наконец. Подобные приказы были и на других дорогах, и на других предприятиях, и это лишний раз свидетельствует о гораздо большей монолитности дореволюционного российского общества, чем представляется в интерпретациях историков и политологов определенного толка.

И работа пошла. Не успел Николай Владимирович еще толком приступить к своим обязанностям, как получил в течение непродолжительного времени из столицы несколько писем и протоколов. Одно за другим следуют назначения: уполномоченным Российского общества Красного Креста, состоящего под Августейшим покровительством ее императорского величества государыни императрицы Марии Федоровны, *«по оказанию благотворительной помощи эвакуированным воинам»*, уполномоченным Управления железных дорог *«по ведению всех дел, касающихся сего Управления, а равно всех находящихся на заведовании его казенных железных дорог как строящихся, так и эксплуатируемых»*; уполномоченным председателя особого совещания по продовольственному делу *«по снабжению продовольствием служащих, мастеровых и рабочих означенной дороги»*; попечителем Томского технического железнодорожного училища.

Пришли и первые успехи. Исчерпывающим подтверждением тому служит доклад за № 8 его императорскому величеству государю императору о проведенной инспекции Томской железной дороги прикомандированного к штабу Верховного Главнокомандующего военного инженера генерал-лейтенанта барона Роппа. Генерал достаточно подробно остановился на работе дороги.

«Томская железная дорога... явно выраженная углевозная, — так начинает доклад генерал, — *добыча каменного угля в обслуживаемых дорогою районах достигла в 1915*



Копія.

Справка

о служебныхъ поѣздкахъ Начальника Томской дороги за время съ I/IX-1918 года.

I. Осмотръ дороги съ 2/IX по 10/IX включит.
2. Выѣздъ въ Тутальскую для встрѣчи Инженера Степаненко съ II/IX по 12/IX включит.
3. Выѣздъ въ Мариинскъ для встрѣчи инж.Степаненко съ I5/X по I7/X включит.
4. Въ Тулунъ на происшествіе и для встрѣчи инж.Устругова съ I/VI по 4/VI включит.
5. Выѣздъ въ Тайгу для встрѣчи полк.Красикова съ 4/VII по 5/VII включит.
6. Выѣздъ въ Тайгу для обслѣдованія вопроса о выпускѣ паровозовъ съ 20/VII по 2I/VII вкл.

Начальникъ конторы сл. движенія/подпись/.

Резолюція:" УК. Выписать суточныя въ установленномъ размѣрѣ 28/VII-Кругликова".

Копія вѣрна:

Дѣлопроизводитель

Справка о служебных поездках Н.В. Кругликова в 1918 г.

году 137 миллионов пудов; в будущем году предположено увеличить добычу угля еще на 14 миллионов пудов. Из общего количества 179 миллионов пудов перевезенных за 1915 год грузов первое место принадлежит вывозу, преимущественно угля».

Второе место — 37 миллионов пудов в год, по его данным, занимает транзит, в который входят в преобладающем количестве дальневосточные грузы, предназначенные для обороны. 10 миллионов пудов в этом объеме занимает перевозка леса. Перевозка продуктов животноводства не получила своего развития, несмотря на благоприятные местные условия, вследствие недостатка населения в лесной полосе дороги. Несколько более развита перевозка хлеба, и то лишь в районы Томской губернии для местной потребности. Местная перевозка хлеба с вывозом составляли всего 4 миллиона пудов.

«...Пропускная способность двухколейной Томской дороги оказалась в настоящее время уже исчерпанной», — делает неутешительный вывод Ропп и далее вносит ряд конструктивных предложений, внедрение которых, несомненно, благотворно отразилось бы на работе дороги. Так, он предлагает немедленно приступить к усилению пропускной способности дороги путем открытия новых 27 блокпостов и к переходу к сменной езде на паровозах; во избежание задержки подвижного состава и для успешности вывоза угля — к безотлагательному развитию станций Черемхово, Судженка, Анжерская и Тайга; для возможно лучшего использования имеющихся на дорогах мощных паровозов Малетта, сосредоточению их на более трудном горном участке дороги; из-за недостатка личного состава Управлению Томской дороги всемерно озаботиться подготовкой личного состава путем открытия курсов не только в городе Томске, но и на главных деповских станциях...

В заключение доклада инспектор отдает должное работе магистрали и ее руководителю — Н.В. Кругликову.

«В заключение приемлю долг доложить Вашему Императорскому Величеству, что при осмотре дороги выяснилась весьма успешная ее работа за весь период войны: при использовании почти всей ее пропускной и провозной способности средняя коммерческая скорость воинских и товарных поездов оказалась весьма хорошею. Средняя скорость не падая ниже 12 верст в час, достигала в отдельные месяцы 20 верст в час, причем особое внимание всего личного состава дороги за весь период войны было сосредоточено на быстром передвижении эшелонов и поездов с грузом особой важности.

Нельзя не отметить, что недавно лишь назначенный начальник дороги инженер путей сообщения Н.В. Кругликов сумел сплотить вокруг себя подчиненный ему персонал дороги и направить его деятельность к совместной дружной работе, соответствующей переживаемому времени, что должно способствовать выполнению и в дальнейшем возлагаемых на него задач».

УСТРУГОВ ЛЕОНИД АЛЕКСАНДРОВИЧ

Начальник Омской железной дороги (1 мая – 1 ноября 1916 г.)

Родился 23 ноября 1877 года.

- 1897 г. — окончил Комиссаровское техническое училище.
- 1902 г. — окончил курс наук в Санкт-Петербургском институте инженеров путей сообщения Императора Александра I, с званием инженера путей сообщения и с правом на чин коллежского секретаря при поступлении на государственную службу.
- Июнь 1902 г. — апрель 1906 г. — вольнонаемный на строительстве Московской окружной железной дороги; инженер по окончательным изысканиям, инженер технического отделения и помощник производителя работ.
- Апрель–июнь 1906 г. — помощник начальника участка пути Московско-Киевско-Воронежской железной дороги.
- Июнь–сентябрь 1906 г. — временный контролер пассажирских поездов Северных железных дорог.



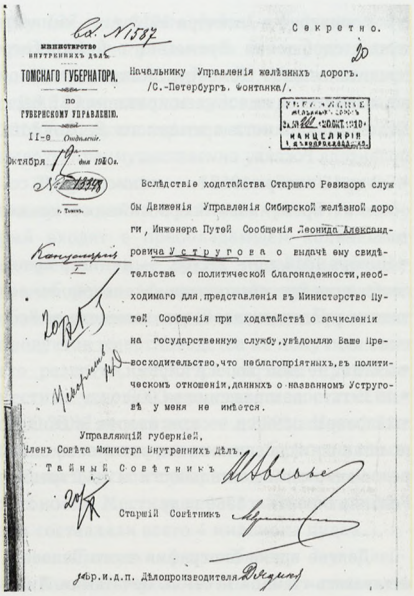
• Сентябрь 1906 г. — февраль 1907 г. — исполняющий должность помощника заведующего техническим отделением службы движения Северных железных дорог.
• Февраль 1907 г. — январь 1909 г. — запасной агент станции Москва-Пассажирская Северных железных дорог.
• Январь–июль 1909 г. — ревизор службы движения Северных железных дорог.
• Июль 1909 г. — январь 1911 г. — старший ревизор службы движения Сибирской железной дороги.
• Январь 1911 г. — апрель 1913 г. — помощник начальника службы движения Самаро-Златоустовской железной дороги.
• Апрель 1913 г. — май 1916 г. — начальник службы движения, второй заместитель начальника Омской железной дороги.
• Май–ноябрь 1916 г. — начальник Омской железной дороги.
• Ноябрь 1916 г. — октябрь 1917 г. — помощник начальника Управления железных дорог России, с 2.1917 г. — товарищ министра путей сообщения Временного правительства.
• С 29 января по 7 ноября 1918 г. — министр путей сообщения Временного Сибирского правительства (г. Томск); с 27 апреля по 7 ноября 1918 г. — еще и член правления КВЖД и Делового кабинета временного Верховного правителя России.
• С 7 по 18 ноября 1918 г. — министр путей сообщения Временного Всероссийского правительства.
• Ноябрь 1918 г. — 1920 г. — министр путей сообщения Российского правительства, заместитель председателя Совета министров России.
• 1920 г. — эмиграция в Харбин.
• 1935 г. — возвращение в СССР.
• 15 февраля 1938 г. — приговорен ВКВС СССР по обвинению в шпионаже и участии в контрреволюционной деятельности и расстрелян. Реабилитирован в 1989 году.

Долгое время биография этого человека оставалась «тайной за семью печатями». Лишь в 1989 году Президиум Верховного суда СССР полностью реабилитировал Л.А. Устругова, не усмотрев в его жизни и деятельности каких-либо подсудных деяний.

Родился Л.А. Устругов 23 ноября 1877 года. Родители его неизвестны. В возрасте 13 лет, его усыновляет девица Вера Гавриловна Устругова. Мальчик получает ее фамилию, а по крестному отцу и отчество — Александрович.

В 1897 г. Леонид оканчивает Комиссаровское техническое училище, а в 1902 г. и курс наук в Петербургском институте инженеров путей сообщения Императора Александра I. Со званием инженера путей сообщения и с правом на чин коллежского секретаря при поступлении на государственную службу Устругов поступает на строительство Московской окружной железной дороги, где в течение четырех лет работает инженером по окончательным изысканиям, инженером технического отделения и помощником производителя работ. В эти и последующие годы Устругов сменил много должностей. Это расширило его кругозор и пригодилось потом при руководстве дорогой и целой сетью дорог.

Справка о политической благонадежности Л.А. Устругова



Вх. №1587

Секретно.

20

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДѢЛЪ.
ТОМСКАГО ГУБЕРНАТОРА.
по
ГУБЕРНСКОМУ УПРАВЛЕНІЮ.
II-е Отдѣленіе.
Октября 19 дня 1910 г.
№ 13348
г. Томскъ.

Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.
/С.-Петербургъ. Фонтанка/.

УПРАВЛЕНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ
Вх. № 2 ОКТ. 1910
КАНЦЕЛЯРІЯ
1 ДѢЛОПРОИЗВОДСТВО

Вслѣдствіе ходатайства Старшаго Ревизора службы Движенія Управленія Сибирской желѣзной дороги, Инженера Путей Сообщенія Леонида Александровича Устругова о выдачѣ ему свидѣтельства о политической благонадежности, необходимаго для представленія въ Министерство Путей Сообщенія при ходатайствѣ о зачисленіи на государственную службу, увѣдомляю Ваше Превосходительство, что неблагопріятныхъ, въ политическомъ отношеніи, данныхъ о названномъ Устругове у меня не имѣется.

Управляющій губерніей,
Членъ Совѣта Министра Внутреннихъ Дѣлъ,
Тайный Совѣтникъ

Старшій Совѣтникъ

Ф.Р.и.д.п. Дѣлопроизводителя

До того, как его назначат 15 апреля 1913 г. начальником службы движения и вторым заместителем начальника Омской железной дороги, Устругов побывает помощником начальника участка пути Московско-Киевско-Воронежской железной дороги, на Северных железных дорогах — временным контролером пассажирских поездов, исполняющим должность помощника заведующего техническим отделением службы движения, запасным агентом станции Москва-Пассажирская, ревизором, старшим ревизором службы движения, наконец, помощником начальника службы движения Самаро-Златоустовской железной дороги.

Из той поры сохранился один документ об Устругове — телеграмма от томского губернатора по губернскому управлению от октября 19 дня 1910 г., адресованная Министерству внутренних дел и начальнику Управления железных дорог.

«Вследствие ходатайства старшего ревизора службы движения Управления Сибирской железной дороги, инженера путей сообщения Леонида Александровича Устругова о выдаче ему свидетельства о политической благонадежности, необходимого для представления в Министерство путей сообщения при ходатайстве о зачислении на государственную службу, уведомляю Ваше Превосходительство, что неблагоприятных, в политическом отношении, данных о названном Устругове у меня не имеется.

Управляющий губернией,
член Совета министра внутренних дел,
тайный советник (подпись)».

В период работы в Омске за безупречное проведение мобилизационных работ в 1914 году Устругова награждают орденом Святой Анны III степени.

1 мая 1916 года Леонида Александровича назначают начальником Омской железной дороги.

1 ноября 1916 года Устругова переводят в столицу помощником начальника Управления железных дорог России, а с февраля 1917 г. он товарищ министра путей сообщения Временного правительства.

На этом посту он оставался вплоть до октября семнадцатого года, после чего под давлением революционных событий отправился на восток. Туда он едет не только из-за политических потрясений, но еще и для того, чтобы выяснить у союзников возможность получения их помощи в деле восстановления сибирских железных дорог.

КОЗЫРЕВ ИВАН АФАНАСЬЕВИЧ

Начальник Омской железной дороги (1 ноября 1916 г. – 1919 г.)

Родился в 1856 году в Росславском уезде Смоленской губернии, из мещан.

- 1883 г. — окончил Институт инженеров путей сообщения.
- 1883–1895 гг. — первая должность — помощник начальника участка пути Уральско-Пермской железной дороги; затем еще ряд должностей на этой же дороге.
- 1895–1901 гг. — начальник участка на строительстве Забайкальской железной дороги.
- 1901–1902 гг. — помощник начальника пути Московско-Киево-Воронежской железной дороги.

М. П. С. Временный.

ОМСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

Приказъ № 49.

Марта 17 дня 1919 года.

Съ телеграммой Главначвосоверх о линіяхъ дорогъ, входящихъ въ прифронтовую полосу.

Помѣщенную ниже въ копіи телеграмму Главначвосоверх отъ 27 Февраля с/г. за № НР/10867/IV/14052 съ перечисленіемъ линій дорогъ, входящихъ въ прифронтовую полосу, объявляю по ввѣренной мнѣ дорогѣ для свѣдѣнія и руководства.

Начальникъ дороги,
Инженеръ *Козыревъ.*

Правитель Канцеляріи *К. Голавскій.*

Один из приказов начальника Омской дороги И.А. Козырева. 1919 г.

- 1902–1904 гг. — начальник технического отдела на строительстве Вологда-Вятской железной дороги.
- 1904–1905 гг. — помощник начальника пути Забайкальской железной дороги.
- 1905–1913 гг. — начальник восточного отделения Сибирской железной дороги.
- 1914 г. — ноябрь 1916 г. — помощник начальника Сибирской железной дороги.
- **Ноябрь 1916 г. — 1919 г. — начальник Омской железной дороги.**
- 12 января 1920 г. — арестован, затем по приговору Районной транспортной чрезвычайной комиссии (РТЧК) Омской железной дороги расстрелян.

В результате напряженной работы транспорта к зиме 1916/1917 года число «больных» паровозов достигло 27%, а перевозки грузов сократились еще на 20%.

Военные перевозки с каждым месяцем требовали все больше и больше вагонов, обеспечение промышленности сырьем резко упало. Для нужд фронта было отправлено больше половины вагонного парка. Вагоны с фронта дорогам не возвращались, почти все они были переоборудованы военными под свои склады. Владельцы заводов, полагая, что корень зла — в начальниках дорог, тщетно искали управу на них у губернских властей. Хозяйственная разруха дополнялась анархией: на железных дорогах шли бесконечные митинги. За годы войны состав железнодорожников обновился на 50%, а доля квалифицированных рабочих резко уменьшилась, ухудшилось их материальное положение. Рост зарплаты не успевал за ростом цен. К исходу 1916 года существенно сократился подвоз муки. Некоторые хлебопекарни вынуждены были закрыться. Ощущалась также серьезная нехватка угля. В магазинах исчезали ситец, спички, чай, другие продукты и товары первой необходимости.

Железная дорога перестала давать вагоны для перевозки угля и дров, и весной 1916 г. ряд городов вдоль магистрали охватил топливный кризис. Кубическая сажень дров стоила 44 руб.

Отпуск на человека в месяц по продовольственным карточкам явно недостаточного количества продуктов: 1–1,5 фунта сахара, 1 пуда муки и 1 фунта масла лишь «подливал масла» в огонь. С началом войны минимальная заработная плата заметно выросла, но затем упала по всем категориям в два раза. Не изменились лишь оклады у руководителей (у начальников различных служб они равнялись 250–260 руб.), что разжигало нешуточные страсти в рабочих коллективах. Трудиться по 11–12 часов за уменьшенную плату люди не хотели, да уже и не могли.

В 1916 году на совещаниях-рапортах начальники служб все чаще стали докладывать о росте недовольства среди рабочих. Понятно, искали виновных. И среди главных виновных,



112

М. В. Д.

...УТСКІЙ ...БЕРНАТОРЪ.

Свидѣтельство.

Выдано таковое Начальнику службы пути Забайкальской желѣзной дороги инженеру Ивану Абрамовичу Козыреву на право имѣть въ домѣ и въ необходимыхъ случаяхъ носить при себѣ револьверъ

...Апрѣля 1906 г.

№ 7154

Г. Иркутскъ.

Губернаторъ

Совѣтникъ

Дѣлопроизводитель

Разрешение на ношение оружия, выданное И.А. Козыреву в 1906 г.

Воинский билет Сибирской железной дороги


СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПЛАЦКАРТА № 150895

На нумерованное мѣсто безъ бѣлья.

Отъ ст. (писмомъ) Сиб. ж. д.

до ст. Сиб. ж. д.

Выдано къ безплатному разовому / годовому билету Управленія жел. дор. класса.

№

Вагонъ № Отд. мѣсто №

БЕСПЛАТНО.

естественно, оказывались железнодорожники, как не обеспечившие транспортирование.

Закручивает гайки и Особый комитет при Управлении Омской железной дороги, возглавляемый начальником дороги, — одно постановление выходит за другим. Вот обязательное постановление от 19 декабря 1916 г., по которому:

«1) воспрещается скупка и перепродажа по возвышенным ценам пассажирских железнодорожных билетов, плацкарт, а также всякого рода документов, удостоверяющих право на их приобретение;

2) воспрещается служащим, мастеровым и рабочим отказываться от выполнения всякого служебного распоряжения подлежащего железнодорожного начальства.

Лица, виновные в нарушении объявленных Особым комитетом обязательных постановлений согласно п.п. 2 и 3 статьи VI Правил чрезвычайной охраны, объявленных Высочайшим указом от 14 декабря 1905 года, подвергаются властью комитета аресту до трех месяцев или денежному штрафу до пятисот рублей».

Или еще одно — от 13 февраля 1917 г., подписанное председателем Особого комитета И.А. Козыревым, по которому виновные в уклонении от исполнения действующего на дороге порядка службы подвергались штрафам от 10 до 100% месячного добавочного вознаграждения в зависимости от количества прогулянных дней (от 1 до 5).

1917 ГОД

23 февраля 1917 года Николай II из Царского Села приехал в Могилев — в Ставку Верховного Главнокомандования. Политическое положение становилось все более напряженным, страна устала от войны, силы оппозиции росли, но царь все еще надеялся на то, что чувства патриотизма у русского народа возьмут верх. Государь сохранил нерушимую веру в армию, тем более что боевое снаряжение, высланное из Франции и Англии, приходило своевременно и существенно улучшало боеготовность войск. Особые надежды возлагал Николай II на новые части, созданные в России за последние месяцы. Он был убежден, что русская армия весной вместе с союзниками окончательно расправится с Германией. Его занимала больше не сама по себе война и стремление победить врага любой ценой, а скорее желание спасти Россию от краха. Еще несколько недель, и победа будет обеспечена. Еще несколько недель, и Россия будет спасена…

Но едва царь покинул столицу, как в рабочих кварталах забастовали заводы, и не отдельными группами, а сразу 200 тысяч человек. Население Петрограда за зиму перенесло столько лишений, что ему ничего уже больше не оставалось, как от отчаяния выйти на улицы и баррикады. Хронический недостаток подвижного состава привел к срыву перевозки продовольствия и топлива. Толпы рабочих требовали хлеба. Когда в России заканчивается хлеб и соль, начинается бунт или революция.

Правительство не смогло успокоить население и своими репрессивными мерами лишь подливало масла в огонь. Оно даже не владело ситуацией. Призвало войска навести порядок в столице, но все полки, оказывается, были на фронте. Те же запасные части, что остались в Петрограде на обучение, были разложены левой пропагандой, не повиновались приказам и через три дня перешли на сторону революционеров.

В Ставке не отдавали себе отчета о значении и масштабе событий, развертывающихся в

Петрограде, хотя 25 февраля император направил послание командующему Петроградским военным округом генералу С.С. Хабалову: *«Повелеваю завтра же прекратить в столице беспорядки»*.

Войска открыли огонь по демонстрантам. Но вскоре, неожиданно для властей, солдаты отказались выполнять приказы — пошел отсчет последних дней российского самодержавия. 27 февраля город оказался в руках бастующих.

Николай II записывает в дневнике: *«В Петрограде начались беспорядки несколько дней тому назад; к прискорбию, в них стали принимать участие и войска. Отвратительное чувство быть так далеко и получать отрывочные нехорошие известия. После обеда решил ехать в Царское Село поскорее и в час ночи перебрался в поезд»*.

Дни царской России, дни династии Романовых, дни гражданского мира были сочтены.

Имеет смысл остановиться чуть подробнее на февральских и мартовских днях 17-го года, предопределивших не только судьбу России, но и дальнейший ход мировой истории. Тем более в самом центре драматических событий оказался железнодорожник, комиссар Временного правительства в Министерстве путей сообщения Александр Александрович Бубликов. Имя Бубликова мало известно даже некоторым историкам, лучшую подборку материалов о нем можно найти в муниципальном музее истории Екатеринбурга.

А.А. Бубликов родился в 1875 г. Окончил институт инженеров путей сообщения, служил начальником по изысканиям железной дороги Казань–Екатеринбург. Входил в комиссию по выработке планов развития сети железных дорог в России. В 1912 г. был избран в IV Государственную думу от Пермской губернии. Александр Александрович входил во фракцию прогрессистов, насчитывавшую около полусотни человек и заявлявшую себя как «левый центр».

27 февраля в 2 часа дня в Государственную думу доставили императорский указ о ее роспуске. Депутаты в ответ сформировали Временный комитет, в ближайших планах которого было создание *«нового правительства, соответствующего желаниям населения»*. Действовать приходилось быстро и решительно, и вот здесь-то энтузиазм и энергия Бубликова пришлись ко двору.



Представители железнодорожных рабочих и служащих Новониколаевска у Городской управы в феврале 1917 г.

Председатель Временного комитета Родзянко вручил Александру Александровичу мандат, и Бубликов с тремя грузовиками солдат явился в Министерство путей сообщения. Там он взял под свое управление сеть железных дорог России, в том числе и железнодорожный телеграф. С этого момента все перемещения поездов и грузов, а также информация о «текущем моменте» находились под его контролем.

Опасаясь подхода верных императору войск, первым же своим распоряжением Бубликов запретил движение в районе Петрограда и 28 февраля телеграфировал во все уголки страны: *«Железнодорожники! Старая власть, создавшая разруху во всех областях государственной жизни, оказалась бессильной».*

Из телеграммы Бубликова вся Россия впервые узнала о революции. И хотя фактически еще никакой новой власти не было, Бубликов торжественно заявил на всю Россию, что новая власть создана. *«В Петербурге была такая неразбериха*, — вспоминал Бубликов в 1918 году в Нью-Йорке, куда эмигрировал в сентябре 17-го, — *петербургский гарнизон уже тогда был деморализован, на «верхах» так мало было толку, что достаточно было одной дивизии с фронта, чтобы восстание в корне было подавлено. Ощути царь тогда хотя малейший прилив энергии, и я был бы на виселице».*

«В следующие несколько дней зыбкого равновесия между старой и новой властями деятельность Бубликова и его сотрудников имела решающее значение, — отмечали наблюдатели. — *Они не пустили в Петроград эшелон лояльного монарху генерала Иванова, самого Николая II заставили вернуться в Псков, нашли способ быстро доставить туда делегацию Думы. Именно через связь железной дороги попал в столицу акт об отречении императора. Спустя несколько дней Александру Александровичу пришлось выполнить еще одну щекотливую миссию в отношении Романовых: Дума признала бывшего императора и членов его семьи «лишенными свободы», а Бубликова и еще трех депутатов отправили в Могилев произвести арест и доставить пленников в Царское Село».*

«Главное действующее лицо — какой-то деревянный солдатик, на котором ничто не отражается. Падение с головокружительной высоты, вчера — возможность снести любую голову, сегодня — «лишение свободы», вчера — в руках рычаги не только русской, но и мировой истории, сегодня — полное бессилие и ничтожество, кругом — измена самых близких людей, позор и… ни один мускул на лице не дрогнет. Печальная судьба связала меня с этим человеком, — вспоминал Бубликов. — *28-го февраля я первый взял из его ослабевших рук государственную власть. А 14-го марта я, фигурально выражаясь, вбил последний гвоздь в его гроб».*

Бубликов не без оснований рассчитывал на пост министра путей сообщения во Временном правительстве, но политические карты легли не в его пользу. Ситуация в стране развивалась по пути полной дезорганизации управления, в том числе, и железной дороги. Бубликов резко протестовал против введения в Управление дорог избранных делегатов от служащих.

«Какой парламентаризм возможен в железнодорожной организации, которая должна работать как часы, подчиняясь единой воле, в которой все основано на «секундном командовании»? А главное — надо сейчас же выгнать всю эту сволочь из министерства, и особенно с дорог», — вспоминал один из помощников Бубликова.

В результате министерский портфель достался кадету, профессору Санкт-Петербургского технологического института Н.В. Некрасову. Александр Александрович был обижен: *«Я не могу с этими хамами служить… я человек свободный и властный».* Бубликов видел себя только в роли лидера и отказался от должности товарища министра путей сообщения. Как мог, он продолжал противодействовать «неудачной социализации» железной дороги: введению рабочего контроля, не обеспеченному деньгами повышению заработной платы и т.п.

Жизнь подтвердила его опасения. Положение с транспортом в России признавалось «отчаянным». Бубликов ужасался тому, чему виновником отчасти был и он сам: *«Дух стяжательства настолько охватил все классы, что ужас берет за нацию, которая потеряла моральную нравственность»*.

Бубликов в сентябре 1917 г. уехал в Америку. Скончался он 29 января 1941 г. в Нью-Йорке.



Группа красногвардейцев г. Омска. Фото З.М. Брускина. 1917–18 гг.

1917–1920 гг.

Новый министр путей сообщения Н.В. Некрасов первым же своим приказом разъял сложившуюся за 80 лет систему управления сетью железных дорог в России:

«В первую голову я ставлю широкую демократизацию ведомства, связанную с децентрализацией его функций по управлению», — заявил он журналистам.

А до этого уже послал телеграмму начальникам и управляющим дорог: *«Будет решен вопрос о представительстве служащих и рабочих в управлениях дорог»*.

Какое-то время начальники дорог сдерживают стихию, призывая все службы не менять режима работы. Но, увы, недолго. Временное правительство вскоре принимает постановление «О назначении комиссаров на железные дороги», уполномоченных *«следить за состоянием станций и остановочных пунктов, наличием достаточного количества складских помещений, правильным их заполнением и освобождением, за содержанием и ремонтом путей, подвижного состава, оборотом вагонов, за организацией охраны на железной дороге»*.

На дорогах рождается двоевластие, которое не может обеспечить надежное и устойчивое функционирование любой системы. Этим постановлением, собственно, был провозглашен грядущий крах дисциплины, управления, да и самих дорог. Крыловская басня «Лебедь, Щука и Рак» стала былью. Некоторые начальники дорог не могли смириться с двусмысленным положением и подали в отставку.

С первых же дней Февральской революции на железных дорогах Сибири активизируется профсоюзное движение, на предприятиях, станциях создаются местные комитеты профсоюзов; железнодорожные рабочие пытаются отстранить старую администрацию и установить собственный контроль за работой дорог и смежных организаций. Под руководством члена Сиббюро ЦК РСДРП(б) А.Г. Рогова (будущего наркома путей сообщения) рабочий контроль устанавливается на многих участках Томской железной дороги, на электрических и водонапорных станциях. Рабочие организуют вооруженную охрану депо и мастерских.

В конце марта в Красноярске состоялся I съезд представителей рабочих и служащих Томской железной дороги.

23 апреля Совет железнодорожных представителей Новониколаевского участка Томской железной дороги передает «регулирование железнодорожной жизни» исполнительному комитету цеховых железнодорожных комитетов.

Временное правительство не контролирует ситуацию. В результате к лету 1917 г. поло-

жение железнодорожного транспорта министр Некрасов в докладе Временному правительству характеризует как «угрожающее». Разруха ускоряет приход к власти большевиков.

В марте–июне профсоюзные организации возникают в Барнаульских железнодорожных мастерских, на частных Алтайской и Кольчугинской железных дорогах.

И хотя в начале мая 1917 года на съезде рабочих и служащих Омской железной дороги меньшевики и эсеры провели решение о не-



Революционная армия. Казаки. 1917 г.

возможности введения на транспорте 8-часового рабочего дня, он устанавливается явочным путем.

Таким образом, на железной дороге началась борьба за реальную власть разных политических сил.

На Первом Всероссийском учредительном съезде железнодорожников в июле 1917 года был избран главный профсоюзный орган — Всероссийский исполнительный комитет профсоюза железнодорожников (Викжель). Состоял он из представителей различных партий. На местах, в том числе на Омской и Томской железных дорогах, политику Викжеля проводили Главные дорожные комитеты, которые препятствовали действиям большевиков, срывали перевозки и поставки грузов, блокировали дороги.

Отвоевав 8-часовой рабочий день, железнодорожники стали требовать и повышения заработной платы. Временное правительство издает закон «О наказании лиц, виновных в призыве к неисполнению касающихся железнодорожной службы законов или законных распоряжений власти», согласно которому всякая забастовка железнодорожников рассматривается как государственное преступление и карается «заключением в исправительный дом на срок до трех лет».

В служебных документах МПС и Особого совещания по перевозкам, относящихся к тому времени, содержатся крайне негативные оценки положения на транспорте:

«Железные дороги находятся в состоянии разложения, на дорогах распространяется анархия, дисциплина совершенно отсутствует, авторитет власти не признается, отмечается резкое падение производительности труда, на многих железных дорогах обнаруживается скрытая большевистская пропаганда, призывающая к свержению Временного правительства, к захвату власти на железных дорогах. Администрация, не находя

должной поддержки сверху, стала вести себя пассивно...»

Временное правительство пытается еще навести хоть какой-то порядок на дорогах, в первую очередь, через начальников железных дорог.

Начальник Томской дороги Н.В. Кругликов принимает определенные меры по улучшению работы Транссиба. Так, 24 августа 1917 года на станции Красноярск, прямо в поезде прибывшего товарища (заместителя) министра путей сообщения Л.А. Устругова, состоялось совещание, в котором вместе с Кругликовым принимали участие начальники отделений, ревизоры движения, представители профсоюзов дороги. Обсуждались вопросы увеличения провозной способности Томской дороги и уменьшения числа «больных» паровозов. Среди выступавших — сам Устругов, председатель участковой транспортной комиссии Черепанов, председатель комитета профсоюзов Красноярского участка Томской железной дороги А.Г. Рогов.

Под напором рабочих лидеры Викжеля вынуждены были объявить о Всероссийской забастовке. Началась она в ночь на 24 сентября 1917 года. На Транссибирской магистрали стачечные комитеты возглавили большевики. Забастовки на Транссибе проходили организованно. Работы в железнодорожных мастерских и депо приостановились, прекратилось движение поездов, на вокзалах скапливались пассажиры. А когда дорога стоит, она бурлит. Повсюду проходили собрания и митинги. Призывы, лозунги, местами — мордобой.

В результате Временное правительство пошло на некоторые уступки, а Викжель даже объявил о «победе» и прекращении стачки в ночь с 26 на 27 сентября...

26 октября 1917 года II Всероссийский съезд Советов принял «Обращение ко всем железнодорожникам», в котором сообщалось о победе вооруженного восстания в Петрограде и об аресте, в числе других министров Временного правительства, нового министра путей сообщения А.В. Ливеровского. В обращении говорилось: *«Усиленное внимание следует обращать на беспрепятственный пропуск продовольствия в города и на фронт. Революционная власть Советов берет на себя заботу о материальном положении железнодорожников. В Министерство путей сообщения будут привлечены представители железнодорожников».*

В числе прочих дорожный комитет Томской железной дороги заявил о своей поддержке революционной власти и о необходимости созвать чрезвычайный съезд железнодорожников. В январе в Новониколаевске состоялось общее собрание рабочих и служащих железнодорожной станции, в нем принимало участие более 400 человек. По предложению большевиков железнодорожники одобрили роспуск Учредительного собрания и приняли резолюцию, в которой заявили, что поддерживают только Советскую власть.

Примерно в это же время на общем собрании граждан станции Барабинск принято постановление: *«Вся власть принадлежит Народным комиссарам под контролем Совета рабочих и солдатских депутатов как выразителей интересов народа. Местные Советы должны проводить в жизнь решения Совета Народных комиссаров».*

В первые месяцы Октябрьской революции сибирским дорогам в хозяйственном отношении пришлось переживать трудные дни. Цены на все материалы и топливо к осени 1917 года значительно возросли. Эта, а также и другие причины создали на дорогах тяжелое финансовое положение. Лучше всего его охарактеризовать можно, приведя некоторые выдержки из телеграмм начальника Томской дороги Н.В. Кругликова, адресованных в комиссариат путей сообщения.

От 17 ноября 1917 г.:

«Настоящее время никаких средств дорога совершенно не имеет. Настаиваю срочных распоряжениях. Прекращение уплаты копям вызовет остановку добычи угля, а затем и остановку дорог».

От 23 ноября:

«Безвыходное финансовое положение усугубляется увеличением цен на уголь. Ввиду полного безденежья и решительной невозможности задержки уплат вновь настоя-

тельно прошу распоряжения о неотлагательном переводе доассигнований в размере 11 миллионов 100 тысяч рублей».

От 19 декабря:

«…Очень прошу обратить внимание на мои телеграммы о безвыходном финансовом положении дороги и необходимости перевода кредитов на перерасходы и увеличение оборотного капитала, всего 11 миллионов рублей. Прошу экстренных распоряжений о переводе кредитов и в противном случае указаний, что делать».

Надо сказать, что помощи, а уж тем более кредитов, дорога от Центра так и не получила. Центр сам нуждался в помощи и всемерной поддержке.

Председатель ВЦИК Я.М. Свердлов в телеграмме Центросибири (Центральный исполнительный комитет Советов Сибири) указывал:

«Сибирские товарищи должны знать, что нам нужен хлеб. Легче всего его можно достать в Сибири. Для этого требуется, чтобы работа железных дорог не останавливалась ни на минуту. Поэтому поставьте задачу подбросить угля районам степной полосы, где движение уже останавливается, особенно на участках Омск-Тюмень, Омск-Петропавловская. Задача эта боевая… Главная продовольственная работа должна быть сосредоточена в Западной Сибири с базой в Омске. Иркутск, Томск должны помогать ей усиленной переброской своего угля…»

Большевистские организации Сибири направляли на продовольственный фронт наиболее опытных коммунистов. Однако саботажники на дорогах чинили всевозможные препятствия. Вагоны с зерном и другим продовольствием не двигались на запад, по назначению. Их сотнями загоняли в тупики, перехватывали в пути и даже разгружали. Нередко паровозы на станциях стояли с «замороженными» котлами.

Бесконечно так продолжаться не могло. Когда со станции Красноярск в сторону Новониколаевска рабочие-железнодорожники отправили четыре паровоза со специальным заданием — ликвидировать «пробки» на дорогах, возникшие из-за нехватки локомотивов, и ускорить продвижение грузов в Центральную Россию, меньшевики и эсеры из управления Томской железной дороги попытались сорвать эту акцию. В начале января 1918 года большевики ставят вопрос о ликвидации старого управления Томской дороги и о передаче административной власти в руки рабочих и служащих.

1917 год ушел в историю, и, как ни странно, максимальным годом для экономики Сибири принято считать именно 1917-й. В этом году только по Томской железной дороге было перевезено 4102 тысячи тонн груза, в том числе, 3,1% хлебных грузов, 7,1% лесоматериалов, 5,2% дров, 52,1% каменного угля и 32,5% прочих.

1917-й, как и последующие за ним 1918-1920 годы — годы «великого перелома» в стране: Февральская и Октябрьская революции, гражданская братоубийственная война, военная интервенция.

Когда все рушится, когда все сметает природная или социальная стихия, — до обычных ли примет жизни? До обычного ли режима труда и исполнения своих профессиональных обязанностей? Все было брошено в одночасье, все было сломано, изуродовано, расхищено и затоптано.

Трудно представить себе более безнадежное и опасное положение в эти годы, чем положение начальника железной дороги, начальника станции, машиниста. Власти, даже относительной, — никакой, и в то же время любой поручик или бородатый мужик, «свой» ли, «чужой», — власть абсолютная, которая по прихоти казнит и милует. Гражданских лиц не считают за полноценных граждан, тюрьмы забиты арестованными. Порют шомполами или, чтобы не терять время, просто расстреливают. Вся власть в руках у военных, умеющих только убивать и разрушать, не имеющих понятия ни о крае, ни, тем более, о специфике железной дороги. Население замордовано и доведено до отчаяния. Недовольны все, и в первую очередь теми, кто хоть что-то еще делает. А если что-то еще и делается, то только на же-

лезной дороге. Именно «железка» осталась той единственной дорогой, по которой устремляются люди, армии, грузы.

Самым удивительным, поразительным даже, было то, что начальники находились на своих местах, выполняли свои обязанности, хотя и не давали никому никакой клятвы. Видимо, железная дорога сама по себе рождала таких руководителей и такое отношение к делу. Если и сохранились какие-то сведения о большинстве из них, то только в архивах КГБ-ФСБ. Из тех лет военной и революционной лавины, унесшей миллионы человеческих жизней, остались, увы, только протоколы, объяснительные и характеристики.

Оттого что мы почти ничего не знаем о Л.А. Устругове, Н.В. Кругликове, И.А. Козыреве, о сотнях других железнодорожников, их память ничем не умалится.

Самое удивительное, что И.А. Козырев и Н.В. Кругликов, несмотря на то, что в считанные месяцы всё было перевернуто вверх дном, смогли руководить железными дорогами на протяжении нескольких лет человеческого безумия и добиваться от людей и металла того, чтобы они исполняли свое предназначение, а значит, и их волю.

Можно даже догадываться, как. Сохранилось прошение Кругликова в Томский губернский комиссариат от 20 апреля 1917 г. за № 15815: *«Прошу не отказать выдать мне надлежащее удостоверение на имеющиеся у меня револьверы «Браунинг» и «Малый Маузер»*. Хлипкая, конечно, защита, но все же…

Признаться, нет уверенности, что нам удалось в архивах найти всех начальников дорог того времени или исполнявших их обязанности. Да и найденные документы неравнозначны. Известен, например, номер бессрочной паспортной книжки, выданной будущему начальнику Томской железной дороги Николаю Владимировичу Кругликову Кирсановским уездным полицейским управлением Тамбовской губернии 30 августа 1899 г., — № 194. Известно даже, что он пользовался этим документом 3 июня 1919 года, но нет никаких сведений о том, что сталось с его владельцем в 1920 году, когда распоряжением бывшего наркома В.М. Свердлова 31 января Н.В. Кругликов откомандировывается *«в Москву в НКПС для получения назначения по специальности»*. С тех пор имя его среди работников Наркомата путей сообщения или какой-либо железной дороги не встречается. Раз только, в 1930 году промелькнет сообщение, что он оказался в «группе железнодорожников», занимавшейся контрреволюционной деятельностью, и что приговор приведен в исполнение.



Революционная армия. 21-й Сиб. стр. зап. полк. 1917 г.

Не всех, кого «нашли», можно назвать полным именем, «привязать» к конкретному периоду времени и к определенному посту, порой нет даже уверенности, что данный человек занимал этот пост вообще. Так, например, об Урицком в материалах по Томской дороге есть всего одно лишь упоминание. Вроде бы возглавлял Томскую дорогу в 1917 году, хотя подтверждения этому найдено не было. Но все же — тот ли это Урицкий, Моисей Соломонович, представитель Петроградского ЧК, убитый эсером, или другой? Если «тот» — как он оказался в 1917 году на Сибирской железной дороге, если в это же самое время организовывал и руководил восстанием в Петрограде? Темное осеннее время 17-го года, когда в кострах революции, как дрова и бумага, сгорали люди и имена, сгорало само время.

ГРАЖДАНСКАЯ ВОЙНА И ИНОСТРАННАЯ ИНТЕРВЕНЦИЯ В СИБИРИ

В начале XX века Сибирь пересекала однопутка Транссиба. Второй путь построили в 1911 году. Для повышения оперативного руководства Сибирской железной дорогой в 1915 году ее разделили на Омскую и Томскую, с возвращением к прежним построечным границам



Бой за железнодорожную станцию Новониколаевск

Западно-Сибирской и Средне-Сибирской железных дорог. К Омской дороге была приписана станция Новониколаевск.

Протяженность Омской дороги с границами от Челябинска до Оби (Новониколаевска) составляла 1328 верст, с веткой на Омск 2,49 версты. Управление Омской дороги находилось в Омске. Протяженность Томской дороги с границами от Оби (Новониколаевска) до Иннокентьевской (7 километров от Иркутска) составляла 1726,3 версты с однопутной веткой на Томск в 89 верст. Управление Томской дороги находилось в Томске.

Октябрьская революция застала дороги именно в этих границах.

По окончании гражданской войны НКПС принял решение усилить руководство на местах. С этой целью приказом от 1 мая 1920 года был учрежден Сибирский округ путей сообщения (СибОПС) с местом пребывания в Омске. В состав округа вошли три крупных управления: железнодорожного транспорта и два — водного транспорта (Западно-Сибирское и Восточно-Сибирское). Что касается окружного управления железнодорожного транспорта, то ему в подчинение были переданы дороги: Омская (без участков Екатеринбург–Тюмень и Челябинск–Екатеринбург), Томская, часть Забайкальской, а также Алтайская и Кольчугинская ветки. Находясь в Омске, СибОПС руководил фактической деятельностью всех относящихся к нему дорог.

1918 год

Состоявшийся в январе 1918 года Чрезвычайный Всероссийский железнодорожный съезд принимает «Положение об управлении железными дорогами республики Советов», согласно которому вводилось коллегиальное управление железными дорогами на полном самоуправлении.

Профсоюзы железнодорожников в этих условиях видели свою главную задачу в организации рабочих и служащих на борьбу с разрухой, в установлении рабочего контроля за работой дороги и предприятий, а затем и установлении рабочего управления, укреплении трудовой дисциплины.

23 марта Совнарком издал декрет «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозной способности». Наркомат путей сообщения (НКПС) объявлялся единственным органом, объединяющим железнодорожное хозяйство Советской Республики. Каждый районный или областной железнодорожный орган должен был выбрать из своей среды руководителя, который подлежал утверждению НКПС и нес ответственность только перед ним. На всех дорогах Сибири избираются Советы железнодорожных депутатов и их исполкомы, которые берут на себя всю полноту власти. Так закончился переход к рабочему управлению.

На важнейших станциях Сибирской железной дороги учреждались должности чрезвычайных комиссаров путей сообщения. Наделенные особыми полномочиями, эти люди использовали все средства, вплоть до применения оружия, лишь бы обеспечить продвижение эшелонов с топливом и хлебом.

Дороги нуждались в двигателях, станках, запасных частях для ремонта локомотивов и вагонов, в инструменте. Требовались рабочие и технические кадры. Ничего этого не было. В мае вышло решение о бесплатной передаче неиспользуемого оборудования с фабрик и заводов в ремонтные мастерские и депо железных дорог.

Порядок в хозяйстве наводить можно было только жесткой рукой. Опираться можно было на декреты Совнаркома «Об управлении железнодорожными путями сообщения», «Об округах путей сообщения», «О введении военного положения на железных дорогах», «О ликвидации частных дорог». Но, опять-таки, декретов было много, а дисциплины никакой.

Все чувствовали приближение гражданской войны. Понимая, что железнодорожные линии в ходе войны станут центром притяжения для воюющих сторон, их начали ограждать колючей проволокой, на важных участках рыли окопы.

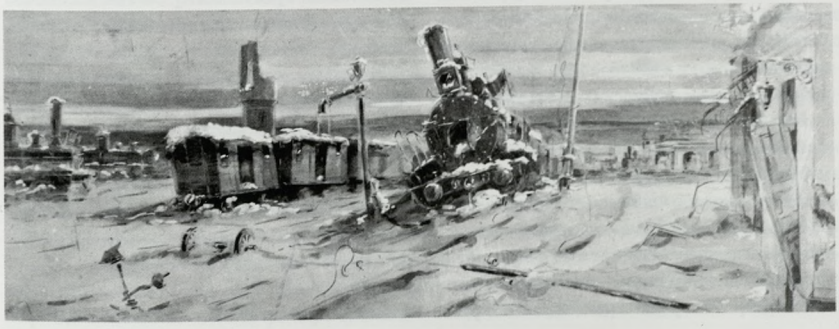
Формируются красногвардейские отряды железнодорожников, на уральских заводах готовят бронепоезда.

Собственно гражданская война в России началась с интервенцией государств Антанты против молодой Республики Советов, в результате которой страна за три весенних месяца 1918 года потеряла три четверти своей территории.

В это время на территории, где была установлена советская власть, протяженность железных дорог составляла 26,8 тыс. километров, или всего 40% протяженности дорог дореволюционной России. 36,4 тысячи километров дорог никуда не исчезли, хотя часть их и была разрушена. Эти дороги находились в руках белых войск и иностранных интервентов.

Первым объектом нападения Антанты (точнее, наиболее «заинтересованных» в русских делах Англии, Франции и Японии) была избрана Сибирь. Сюда, ввиду малочисленности советских вооруженных сил, союзникам легко было перебросить через Владивостокский порт вооруженные отряды и двинуть их дальше на запад по Сибирской магистрали. Из трех периодов интервенции в Сибири наиболее важным для рассматриваемой нами темы является второй, так называемый период «большой» интервенции — с выступления чехословаков до оккупации Сибири всеми союзниками, кроме японцев, то есть до весны 1920 г.

Несмотря на огромное преимущество вооруженных сил союзников над слабыми еще тогда силами Республики Советов, им не удалось достичь своих целей из-за сопротивления международного пролетариата планам удушения Советской Республики и ожесточенного соперничества между самими империалистическими державами, из которых каждой хотелось урвать себе лучший кусок территории.



Разруха на железнодорожной станции. Начало 20-х годов

Истинные причины интервенции покрывались шумом союзнической печати о том, что союзники крайне озабочены спасением своих военных и технических запасов в Сибири от захвата их Германией. С не меньшей энергией они пеклись о спасении всей Сибири от превращения ее в немецкую колонию. По их данным, 200 000 германских и австрийских военнопленных, якобы поголовно вооруженные большевиками, со дня на день станут хозяевами края. На деле во всей Сибири насчитывалось тогда лишь 1500 вооруженных военнопленных, принявших советское гражданство и вступивших в Красную Армию. Но это, разумеется, не остановило интервентов.



Растаскивание железнодорожной техники. Начало 20-х годов

Японцы начали оказывать активную помощь белогвардейцам — атаману Семенову и генералу Хорвату, собиравшим в Маньчжурии из бежавшего сюда офицерства вооруженную силу для вторжения в Сибирь. Одновременно в более крупных центрах Сибири — Томске, Иркутске и Владивостоке — консулы и военные представители «союзников» (Франции и Англии) вошли в оживленные сношения с антисоветскими организациями, состоявшими главным образом из офицеров, а также из ушедших в подполье кадетов и торговопромышленников. В ряде сибирских городов эти представители союзников употребили все свое влияние, чтобы задержать переход власти к Советам.

Интервенты явились воспреемниками выбранной в Томске в декабре 1917 года Чрезвычайным съездом сибирских областников, не признавшим решения II Всероссийского съезда Советов, Сибирской областной думы. Через месяц Томский Совет рабочих и солдатских депутатов Думу разогнал и арестовал некоторых ее членов. В качестве ответной реакции в ночь на 27 января избежавшие ареста члены Думы на конспиративном заседании «без голосования» избирают Временное Сибирское правительство (ВСП) в составе 16 министров с портфелями и четверых без портфеля во главе с П.Я. Дербером. Некоторые министры попали в кабинет, даже не будучи запрошены на предмет согласия. Так «сосватали» на пост министра путей сообщения и Леонида Александровича Устругова.

Дербероское «правительство» натолкнулось на сильную конкуренцию других претендентов на общесибирскую и даже общероссийскую власть в лице дальневосточных монархических группировок. 27 апреля состоялось «импровизированное» собрание акционеров Китайско-Восточной железной дороги, избравшее из-за прекращения связи с центральным Петроградским правлением временное правление общества КВЖД и его «Деловой кабинет» во главе с управляющим КВЖД генералом Д.Л. Хорватом. Один из постов в сформированном органе занял Л.А. Устругов, прибывший туда в это время вместе с представителями ВСП. Судя по всему, он был абсолютно не в курсе событий, происходивших в Сибири, особенно если учесть тот факт, что группа Д.Л. Хорвата находилась в условиях конфронтации по отношению к ВСП. Л.А. Устругов всегда был до мозга костей технарь, безукоризненно знавший все технические стороны дороги, дорожного движения и вопросы организации железнодорожных перевозок, и для него не было соображений выше, нежели служение железной дороге.

Оппозицию ВСП на Дальнем Востоке составляли также атаман Семенов и адмирал



Колчак, который усиленно выдвигался англичанами.

В Сибири съезды профсоюзов дорог еще зимой высказались за поддержку Советов. В феврале-марте 1918 года управление Омской и Томской железными дорогами перешло к Советам железнодорожных депутатов и их исполкомам. Рабочий контроль, реорганизация управления на дорогах положительно сказались на наведении порядка, укреплении дисциплины и, в конечном итоге, способствовали кратковременному увеличению объемов перевозок грузов и пассажиров.

Главный Исполнительный дорожный комитет возглавлял президиум из пяти человек. Черных, посланный Исполкомом в Москву, привез из Совнаркома несколько десятков миллионов рублей. Финансовое положение стало приобретать устойчивость. Так продолжалось до самого чехословацкого переворота в мае 1918 г.

Н.В. Кругликов в это время оставался номинальным начальником дороги, выполняя больше технические, нежели организационные и финансовые функции. Хотя именно в это время дорога и нуждалась более всего в решении технических вопросов. Что же касается финансирования и «организации» работ, то она ограничивалась большей частью разговорами. Денег не было ни у кого.

Зарплату сократили в два с половиной раза. От исполкома Совжелдепа 9 мая 1918 г. Кругликов получает уведомление за № 15671:

«Временный исполнительный комитет Совета железнодорожных депутатов сообщает Вам для сведения и исполнения, что выписку содержания всем инженерам, бывшим начальствующим лицам и получающим в год свыше 6000 р., за май месяц должно производить согласно циркулярного распоряжения от 17 марта с.г. за № 15313, т.е. не свыше 500 р. в месяц, впредь до разрешения этого вопроса новым составом Исполнительного Комитета Совета железнодорожных депутатов.

Председатель Исполкома Совжелдепа Расторгуев.

Секретарь Соколов».

Но и в это время было много железнодорожников, самоотверженно взваливших на себя бремя ответственности за железную дорогу. Достаточно упомянуть двоих: Алексея Михайловича Ларионова и Георгия Макаровича Степаненко. Оба они занимали важные посты во всех сибирских и российских временных правительствах. И не как чиновники, а как незаменимые специалисты.

Георгий Макарович Степаненко родился в 1866 году в семье чиновника в г. Кременчуге Полтавской губернии. По окончании городского реального училища Георгий поступил в Санкт-Петербургский технологический институт, из-за тяжелого материального положения вынужден был совмещать учебу с работой в железнодорожных мастерских поденным рабочим, мастеровым, помощником машиниста. В 1888 г. он получил высшее образование, но первое время продолжал водить составы машинистом.

Годы труда на рядовых рабочих местах позволили Степаненко приобрести обширные знания и практический опыт для руководящей и административной деятельности в сфере железнодорожного дела. Степаненко работал на Лозово-Севастопольской, Рязано-Уральской железных дорогах в качестве помощника начальника участка, контролера службы тяги и начальника участка, занимался организацией участков тяги, создавал мастерские, а в 1898 году был приглашен на строительство Среднесибирской железной дороги в качестве помощника начальника службы тяги строящегося участка. С пуском дороги Георгий Макарович перешел на строительство Второй Екатерининской железной дороги, где в качестве начальника механического отдела участвовал в создании главных Александровских паровозных мастерских, приобретших после сооружения статус показательных. На этой линии он стал инициатором введения в качестве силовых двигателей двухгазовых устройств, появившихся за границей. Перейдя в 1906 году на эксплуатацию Екатерининской железной дороги, на должность помощника начальника службы тяги дороги, Георгий Макарович подготовил доклад съезду инженеров подвиж-

ного состава и службы тяги об особенностях и недостатках вводившегося тогда в российской сети нового типа мощного товарного паровоза. Доклад послужил основой к проведению работ по модернизации паровозов.

В конце 1913 года Георгия Макаровича перевели в Самару на должность начальника службы тяги Самаро-Златоустовской железной дороги, поручив при этом разработать проект и приступить к строительству паровозоремонтных мастерских, обслуживавших отдельные железные дороги.

В июле 1915 года Г.М. Степаненко было предписано правительством в спешном порядке осуществление исключительной по своей трудности и заданиям задачи Министерства путей сообщения по обороне государства — устройство во Владивостоке железнодорожных мастерских и организация сборки американских вагонов. Уже через год были выпущены на железные дороги страны и отправлены с военными припасами более 12 000 большегрузных вагонов.

После Февральской революции управление предприятием было захвачено рабочим комитетом. Степаненко, предвидя, что с разрушением административного аппарата произойдет гибель всего дела, перевелся на должность помощника начальника Омской железной дороги, где и встретил приход, а затем свержение советской власти.

В середине июня 1918 г. в Омске на совещании общественных деятелей он докладывал о состоянии дел на транспорте. Тогда же при комиссариате были учреждены различные исполнительные органы для заведования делами Западной Сибири и Степного края, включая отдел путей сообщения. Заведующим отделом путей сообщения 20 июня назначили Георгия Макаровича.

2 августа Степаненко представляет докладную записку, в которой дает оценку состояния железных дорог:

«Общее состояние всех принятых, после падения советской власти, учреждений и ведомств путей сообщения может характеризоваться одним общим понятием, которое дается словом — разруха... Эта неудовлетворенность состояния объясняется разрушением административных аппаратов учреждений, прежде чем были созданы и налажены другие новые, предоставлением профессиональным организациям безответственного права самого широкого контроля над всеми отраслями хозяйства и вмешательства в действия администрации, наконец, главным образом, непрерывно продолжающимся сокращением интенсивности труда почти всех категорий служащих, мастеровых и рабочих».

Далее управляющий перечисляет те мероприятия, что были выполнены под его руководством за полтора месяца для восстановления работы путей сообщения. Выполнено было немало.

Упразднены коллективы и коллегии, действовавшие как органы управления, и восстановлены в должностях единоличные ответственные руководители — начальники этих учреждений.

Упразднены излишние учреждения и сокращены штаты существовавших ранее учреждений, а также институт местных комиссаров.

Пресечена всякая вредная для дела агитация и выработаны и обнародованы основные тезисы для конструирования профессиональных союзов служащих и рабочих.

Введена в действие система сдельной премиальной оплаты труда служащих, мастеровых и рабочих, а также проведено временное положение об увеличении на 100% выдаваемой инвалидам пенсии.

Сформированы особые отделы охраны, с возложением на них функций милиции.

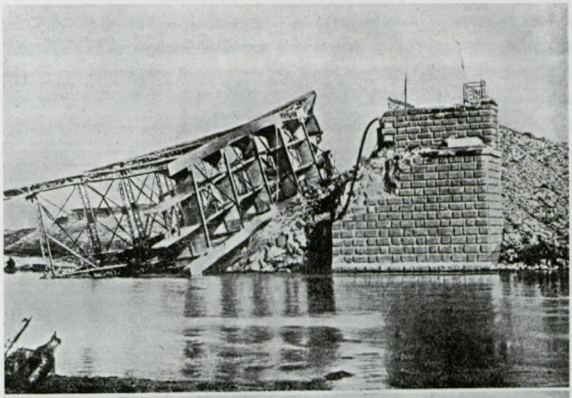
Принято положение о порядке действий комиссии для рассмотрения в местных учреждениях дел о служащих и рабочих, причастных к той губительной деятельности, которая привела к разрушению государственного транспорта.

Произведен общий пересмотр изданных советской властью декретов и распоряжений по отмене налога на тариф для грузов и урегулирован вопрос о праве проезда служащих, мастеровых и рабочих по бесплатным билетам в вагонах соответствующих классов.

«Ближайшим мероприятием ведомства, — сообщал Степаненко, — *которое находится уже в стадии разработки, намечена децентрализация власти, расширение прерогатив местных ее органов, что будет содействовать повышению гибкости административного аппарата и способствовать скорейшему осуществлению приводимых мер».*

Г.М. Степаненко считал, что *«транспорт в стране должен стоять вне политики»*. Для этого он ввел единоличное управление на местах и в центре, что объяснял отсутствием ответственности при коллегиальном решении производственных задач. С этой же позиции управляющий отстаивал и реформирование профсоюзов по профессиональному признаку вместо территориального, что позволяло устранить всякие попытки вмешательства в технику управления.

В сентябре 1918 года благодаря стараниям управляющего схема организации МПС ВСП выглядела следующим образом: управляющий министерством, его товарищ и отделы: технико-хозяйственный, эксплуатационный, общих дел, экономико-финансовый, инспекторский. Управляющий министерством имел полномочия и начальника военных сообщений. Товарищ управляющего являлся одновременно директором технико-хозяйственного и эксплуатационного отделов. Этот пост еще с лета занимал Алексей Михайлович Ларионов. А 7 сентября вышел указ ВСП, которым последнему поручалось замещать на посту управляющего МПС инженера Г.М. Степаненко, что он и делал до конца октября 1918 г. С 4 ноября Степаненко — товарищ министра путей сообщения Временного Всероссийского, с 18 ноября — Российского правительства.



Железнодорожный мост через Иртыш, взорванный интервентами



Разрушенная и сожженная железнодорожная станция

Тогда же министром путей сообщения был назначен Л.А. Устругов. 19 ноября по предложению премьер-министра П.В. Вологодского Устругова избрали заместителем председателя Совета министров.

Биография А.М. Ларионова (1872–1920) известна лишь частично. По имеющимся сведениям, Алексей Михайлович имел два образования — юридическое и железнодорожное. По окончании Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения имени Александра I (1900 г.) был занесен на золотую доску. Как и Г.М. Степаненко, был беспартийный.

В 1900–1906 гг. служил на Владикавказской желез-

ной дороге, от которой дважды, в 1905 и 1907 гг., выдвигался делегатом съезда; в 1906–1908 гг. руководил строительством железнодорожных путей в Санкт-Петербурге; в 1909–1913 гг. работал в эксплуатационном отделе управления железных дорог; в 1913–1914 гг. — помощник начальника службы движения Александровской железной дороги; в октябре 1914 г. – феврале 1916 г. — начальник службы движения Северных железных дорог; в марте 1916 г. – апреле 1917 г. служил в центральном аппарате Министерства путей сообщения; в мае 1917 г. – июле 1918 г. — управляющий Алтайской железной дорогой. В 1906–1913 гг. по совместительству преподавал в институте инженеров путей сообщения, в 1908–1910 гг. — в Санкт-Петербургском политехническом институте.

В 1917 г. – начале 1918 г. занимал пост управляющего Алтайской железной дороги, откуда и был переведен в МПС 24 июля 1918 года. В 1918–19 гг. он был вторым человеком на Сибирской магистрали. С 25 июля 1918 г. работал директором технико-хозяйственного отдела, затем — помощником управляющего Министерством путей сообщения Временного Сибирского правительства. С 7 сентября — временно управляющий министерством, с 4 ноября — товарищ министра путей сообщения Временного Всероссийского, с 18 ноября — Российского правительства. С 13 ноября 1919 г. — временно управляющий Министерством путей сообщения (на время командировки министра Л.А. Устругова на фронт). С 28 декабря 1919 г. входил в состав созданного в Иркутске органа оперативного управления — тройку («троекторию»).

Всю свою жизнь Алексей Михайлович стремился к улучшению государственного строя и «увеличению радости человеческой жизни», а на «скелете рельсовой колеи» для него открывалось широкое поприще для «созидания транспорта».

На этих должностях, в очень короткий срок, в условиях войны и тотальной разрухи, Алексей Михайлович смог сделать практически невозможное — восстановить снабжение дорог комплектующими деталями и рельсами. Для этого он проделал грандиозную работу: создал агентство «Путиметалл»; на все металлургические и металлические заводы Урала и Сибири направил команду специалистов с целью обследования возможности заводов удовлетворить нужды дорог; внедрил новый способ производства дымогарных труб на Шайтанском заводе; на Мотовилихинском заводе отработал оригинальный способ изготовления бандажей; установил принцип правильного распределения перевозочных средств при массовом перегоне подвижного состава. А.М. Ларионов подчас решал вопросы, которые тогда казались не решаемыми: урегулировал правовое положение железной дорог, добился выделения крупных ссуд обществам потребителей дороги, организовал закладку огромных складов с грузами.

Брестский договор Советской Республики с Германией, заключенный в марте 1918 г., предусматривал освобождение всех пленных, но поскольку стало известно, что солдат, возвращавшихся из русского плена, германское командование сразу отправляло на Западный фронт, многие военнопленные не торопились покидать Россию. Впрочем, и тем, кто стремился вернуться в Германию, выбраться из сибирских губерний, вследствие развала транспорта, было очень трудно. ВСП, а затем и ВВП, и Колчак не признали заключенного Советами мира, а следовательно, все военнопленные германцы и австрийцы вновь утратили шанс возвратиться на родину. В итоге, к лету 1920 г. в Сибири оставалось около 20 тыс. военнопленных немцев, часть которых так навсегда и осталась жить в некогда враждебной им стране.

Интервенция в Сибири началась с восстания чехословаков. Подстрекаемые и руководимые союзническими посольствами, чехи отказались разоружиться по требованию советской власти и устроили ряд восстаний в Поволжье и Сибири, поддержанные подпольными офицерскими и эсеровскими организациями. В своем выступлении чехи получили не только финансовую, но и дипломатическую поддержку союзников. Представители Великобритании, Франции, Италии и Америки вру-

чили советскому правительству совместную ноту протеста, в которой указывали, что союзные правительства будут рассматривать разоружение чехословаков как направленный против них враждебный акт, т.к. Чехословацкий корпус есть часть союзной армии и находится под покровительством Антанты.

Выступление чехословаков было тщательно подготовлено. В годы гражданской войны железная дорога вообще стала опорой войск и главным театром военных действий. Ее начальный период даже получил название «эшелонного».

Когда в 1918 г. Чехословацкий корпус захватил власть в большинстве сибирских городов, чехи и словаки принялись сводить счеты с немцами, оставшимися в лагерях. Там был установлен строжайший режим, какого в Сибири до сих пор не знали. 1200 пленных германцев были мобилизованы на работы по обслуживанию чехословацкой армии. Чтобы подавить недовольство в лагерях, мятежники расстреливали целые группы немцев и венгров. Поэтому вполне естественно, что сотни пленных немцев и мадьяр на еще не занятой чехословаками территории начали создавать отряды самообороны. Оружие им выдавали Советы рабочих. На базе этих отрядов и формировались интернациональные батальоны, которые, как наиболее боеспособные части, большевики выставляли против чехословаков. В боях обе стороны отличались беспощадностью.



Группа красногвардейцев железнодорожного отряда

Был март 1918 года, заканчивалась сибирская зима. На станции Новониколаевск, дожидаясь отправки, стоял эшелон с бывшими военнопленными чехами и словаками, которые следовали во Владивосток, чтобы затем, морем, отправиться на родину. К эшелону подошел отряд красногвардейцев и потребовал, чтобы чехи предоставили возможность осмотреть эшелон либо добровольно сдали оружие. В ответ прозвучал решительный отказ, а чуть позднее — выстрелы. Завязался скоротечный бой, который, правда, закончился затем переговорами. Этот случай стал предвестником той огромной трагедии, которая вскоре развернется на Транссибирской магистрали — главной арене братоубийственной гражданской войны в Сибири.

К маю 1918 года на узловых станциях Транссиба скопились десятки эшелонов солдат Чехословацкого корпуса общей численностью около 45 тысяч человек. Советское правительство разрешило им выехать на родину через Дальний Восток, но возникли задержки, связанные с мятежом атамана Семенова в Забайкалье и высадкой японского десанта во Владивостоке. Эшелоны стояли на запасных путях, среди солдат и офицеров зрело недовольство, которое умело подогревалось. Обстановка накалялась до взрыва. И он произошел. В конце мая на всей огромной территории в местах сосредоточения эшелонов Чехословацкого корпуса вспыхнул мятеж. Воинские эшелоны Чехословацкого корпуса растянулись по всей Томской железной дороге: один был в Каинске, один — в Чулыме, два — в Новониколаевске и еще два — в Мариинске.

В ночь с 24 на 25 мая чехи захватили Мариинск и Челябинск. В тот же день это известие было получено в Новониколаевске. В это время на станции Новониколаевска стояло два эшелона чехословацких войск общей числен-

ностью около 2500 человек. На требование исполкома Совета о сдаче оружия чехи ответили отказом и к осмотру вагонов не допустили. Новониколаевский Совет больше предпринять ничего не смог, потому что военной силы, достаточной для разоружения чехов, у него попросту не было. А отсчет времени между тем шел уже на часы. И в ночь с 25 на 26 мая в городе произошел переворот. Белочехи совместно с эсеровской дружиной захватили основные стратегические объекты и Дом революции, где проходило пленарное заседание Совета. Большевики и сочувствующие советской власти были арестованы, батальон имени Карла Маркса, расквартированный в военном городке, подвергся разгрому, а его остатки и отдельные группы во главе с комиссаром С.Г. Гиршовичем отошли к Барнаулу.



Западно-Сибирский военно-оперативный штаб Красной гвардии попытался помочь новониколаевцам и направил отряд из Омска, а также отряды татарских, барабинских и каинских красногвардейцев общей численностью до 1000 бойцов под командованием С.Н. Черепанова. Красногвардейцы выбили чехословацко-эсеровские отряды со станций Кошкуль, Тебисская, Барабинск, Каргат, но развить успех не смогли — белочехи заняли Чулым и Омск и перерезали Сибирскую железную дорогу. Красногвардейские отряды отступили. Вся железная дорога от Татарска до Мариинска оказалась под контролем белых. Вслед за тем начался планомерный и стремительный захват всей Сибирской железнодорожной магистрали.

1 июня в захваченной чехами Западной и Центральной Сибири объявили себя властью «уполномоченные Временного Сибирского правительства» — группа эсеров, назвавшие себя «Западно-Сибирским Комиссариатом». С 14 июня Комиссариат водворился в захваченном с помощью чехов Омске, ставшем с этого времени столицей Сибири почти на весь белогвардейский период. Однако Западно-Сибирский Комиссариат продержался недолго. Уже 30 июня он уступил власть Временному Сибирскому правительству, составившемуся из тех избранных в январе членов его, которые оказались к моменту чехословацкого мятежа в Западной Сибири. Это правительство, главой которого в то время стал П.В. Вологодский, имело более правый состав (представители партии эсеров, социал-демократов и кадетов) и являлось представителем областнической сибирской буржуазии; оно менее играло в «демократизм», чем эсеровский Западно-Сибирский Комиссариат, и тотчас после своего образования отменило все декреты советского периода. В нем все большую фактическую власть забирала в свои руки монархическая военщина, что не мешало чехословакам, называвшим себя «демократами» и даже «социалистами», мириться и с этим правительством.

Восприняв приход к власти эсеров как более-менее легитимную власть, Н.В. Кругликов выпускает 25 июня приказ, разосланный тут же по линии, начальникам всех служб и отделов, станций, командующему войсками инженеру Степаненко, комиссару дороги и коменданту управления дороги.

«Во исполнение приказания командира Среднесибирского корпуса, объявленного телеграммой по линии и управлению от 24 июня за № 709, начальник дороги и его помощники вступили в исполнение своих обязанностей по управлению дорогою. Одновременно с сим предлагается начальникам служб и отделов и их заместителям также вступить в



исполнение своих обязанностей. № 969. Н. Кругликов. 25/VI-18 г.».

Сохранилась телеграмма ВСП от 22 августа 1918 г., присланная другому начальнику дороги — Козыреву.

«Усматривая из представленного мне доклада Вашего от 17 августа с.г. за № 9, что проектируемый съезд созывается на основах, противоречащих изданным правительством положениям, прошу пересмотреть Ваше решение относительно разрешения делегатского съезда.

Хотя право разрешения съезда и собраний на дороге принадлежит Вам, тем не менее, считаю уместным выслушать мой взгляд, — что для организации профессиональных союзов допустимы лишь союзы по профессиям и специальностям.

Управляющий Министерства путей сообщения Степаненко».

Но очередную «временную» власть с завидным постоянством никто не хотел признавать. Уже на первых порах Временное Сибирское правительство столкнулось с сопротивлением, которое, прежде всего, выражалось в забастовках.

В октябре 1918 года прокатилась волна забастовок по железным дорогам, вызванных введением сдельной оплаты труда и увольнением недовольных этим рабочих, а также сокращением сферы деятельности профсоюзов до вопросов защиты прав и интересов трудящихся. Существовавшая при большевиках окладная система оплаты труда привела к катастрофическому падению производительности железных дорог, а восстановление сдельной и премиальной оплаты стало суровой, но вынужденной мерой. Это было, как всегда, понятно «наверху», но совершенно неприемлемо «внизу». Управляющий министерства своим циркуляром № 1243 от 19 сентября вменял дорогам обязательность безотлагательного введения сдельной оплаты, причем расценки было предложено *«установить таким образом, чтобы при средней производительности труда, равной производительности 1915–1916 гг., общий заработок не понижался бы против получаемого в последнее время».*

10 октября вопрос о забастовках был поставлен в повестку заседания только что созданного Временного Всероссийского правительства (ВВП) в связи с поступившей телеграммой командующего чехословацкими войсками Я. Сыровы *«о необходимости срочной ликвидации выступления железнодорожных рабочих в Красноярске ввиду срочной перевозки боеприпасов».*

В это же время делегация Омского правительства, находившаяся на Дальнем Востоке на переговорах, направилась домой, оставив вместо себя нескольких уполномоченных, в том числе по вопросу путей сообщения Л.А. Устругова.

13 октября на очередном заседании ВВП было решено впредь до образования центральных правительственных министерств, в том числе путей сообщения, *«временное заведование неотложными делами указанных центральных министерств поручить под непосредственным руководством Временного Всероссийского правительства соответствующим министерствам ВСП».* Курировать МПС был назначен член ВВП генерал В.Г. Болдырев. ВВП подтвердило обязательность введения сдельных работ, но рабочие и служащие в ответ пошли на кратковременную забастовку на Томской (станция Тайга и станция Томск) и Омской (станция Омск) железных дорогах, добавив требование повышения окладов.

На Томской железной дороге в середине октября объявили стачку рабочие депо и вагонных мастерских станции Томск-2, рабочие и служащие станций Топки, Болотная и Барабинск. Несколько дней спустя началась забастовка железнодорожников в Новониколаевске. Большевики Вокзального района организовали участие в ней рабочих станции и депо. Бастующие потребовали освобождения арестованных, свободы слова и печати, повышения заработной платы.

Однако, объявляя стачки, железнодорожники недоучли всей серьезности текущего момента. Управления Томской и Омской дорог, естественно, обратились за помощью к Временному Всероссийскому правительству, а



Революционная армия. г. Новониколаевск. Фото Д. Багаева

оно, ничего не добившись уговорами, прибегло к силе оружия. Командир Среднесибирского армейского корпуса генерал А.Н. Пепеляев объявил Томскую дорогу на осадном положении. Для подавления забастовок были отправлены воинские отряды, состоявшие преимущественно из офицеров. В Новониколаевске все члены стачечного комитета были арестованы, взяты заложники. Было объявлено, что в случае диверсий на железной дороге заложники будут расстреляны.

Попытались провести забастовку и железнодорожники Омска. В ответ на это правительственные отряды заняли телеграф и установили контроль над железнодорожными путями. Начались аресты. На станцию Омск прибыл эшелон с карателями атамана Б.В. Анненкова и пулеметная команда польского легиона. Последовал приказ немедленно принять самые энергичные меры к подавлению забастовки, вплоть до расстрела агитаторов и лиц, мешающих возобновлению движения на дороге.

Омская железная дорога тоже была объявлена на осадном положении.

И все же, несмотря на все очевидные и вполне естественные трудности, уже осенью 1918 г. были достигнуты первые, хотя еще и отдельные, успехи в восстановлении и развитии железнодорожного дела. В начале октября «Сибирский вестник» сообщал на своих страницах о работах, проводившихся на строительстве Южно-Сибирской железной дороги. Несмотря на то, что связь с Петроградским правлением трассы была прервана в течение четырех последних месяцев, и все попытки восстановить ее оказались неудачны, дорога продолжала работать. Потеряв центральное финансирование, временное правление обратилось за помощью в ВСП-ВВП, которое субсидировало магистраль, выдавая ссуды от 3 до 8 млн рублей в месяц. Это было явно недостаточно даже при сокращенном объеме работ, так как ежемесячно требовалось как минимум до 15 млн рублей, а для нормального функционирования и все 30 млн рублей. Наблюдатели, тем не менее, отмечали: *«...все же, несмотря на технические и финансовые препятствия и трудности, работы идут с успехом, сделано уже многое, что даже вызывает удивление, так как ожидалось, что работа падет до нуля».*

Из-за плохого поступления продовольствия темпы строительства на главной магистрали (протяженностью в 2350 верст) упали, а на головном, Орском, участке работы вообще прекратились, так как зона сооружения оказа-

лась в полосе фронта военных действий. Однако продолжали сооружаться новые ветки протяженностью до 600 верст.

В середине октября чуть ли не каждый день проходят заседания Временного Всероссийского правительства. На них рассматриваются наиболее злободневные вопросы жизнедеятельности территории.

В конце октября или в начале ноября из Владивостока в Омск возвратился Л.А. Устругов, авторитет которого, учитывая опыт работы на высоких должностях еще в дореволюционном правительстве, был непререкаем. Поэтому вполне закономерным в период формирования Совета министров ВВП стало его назначение указом от 4 ноября министром путей сообщения (товарищами министра были назначены Г.М. Степаненко и А.М. Ларионов).

На следующий день на заседании ВВП было заслушано сообщение Устругова о его впечатлениях от пребывания на Дальнем Востоке, об отношении к Директории союзников, о предполагаемом русском варианте конструкции управления междусоюзного железнодорожного комитета (МСК).

На заседании 6 ноября (Журнал № 34) было принято решение согласиться с точкой зрения Устругова, *«что Всероссийским министром путей сообщения должен быть председатель междусоюзного комитета»*.

Л.А. Устругов был командирован в Пекин для выяснения возможной помощи со стороны союзников. Тогда союзники не помышляли о помощи России. Америка же старалась прямо воздержаться от вмешательства в русские внутренние дела.

Только в последнее время, с образованием сначала Сибирского, а затем и Всероссийского правительства, был реально поставлен вопрос о помощи союзников.

Япония готова была высадить большие военные силы в Сибири явно из своекорыстных расчетов — захватить КВЖД. Этого, конечно, не могли потерпеть американцы, выдвинувшие свой проект управления русскими железными дорогами.

Больших усилий стоило достигнуть компромисса, следствием которого явилась идея создания междусоюзного комитета с русским инженером во главе.

Временное Сибирское правительство (так же как и Временное Всероссийское) и впрямь, оказалось временным. Бело-зеленое знамя развевалось над сибирской землей менее полугода. Вскоре министры-«социалисты» должны были, по газетной терминологии, «смотать манатки» и покинуть политическую сцену России навсегда. Министров посадили в салонный вагон с душем и отправили за кордон.

Между тем как союзнические войска к концу 1918 г. прочно заняли Дальневосточный край, в Поволжье и Приуралье Красная Армия, после первых поражений, стала одерживать победы над чехами и организованной учредиловцами «народной армией». В сентябре советскими войсками была отбита Казань, в



Схема ликвидации колчаковских войск в Сибири в 1919–20 гг.

октябре — Самара. Раздоры между интервентами помешали им оказать активную помощь белогвардейцам на этом фронте. Однако образовавшаяся 23 сентября 1918 г. на Уфимском государственном совещании Директория, обратилась к союзникам с просьбой о помощи. Ей удалось добиться от Японии согласия послать войска на Урал ценою соответствующих компенсаций в Сибири. Этот план не осуществился вследствие того, что 18 ноября Директория была свергнута адмиралом Колчаком. Таким образом, японская ориентация белогвардейцев уступила место английской.

В середине ноября в Омск прибыл с востока обычный пассажирский, без литерного обозначения поезд, среди пассажиров которого находился подданный его величества короля Великобритании, офицер британской службы адмирал А.В. Колчак.

Приезду адмирала предшествовали воззвания, провозглашенные им еще на Дальнем Востоке: *«Я, адмирал Колчак, в Харбине готовлю вооруженные отряды для борьбы с предателями России — большевиками...»*

18 ноября 1918 года в Омске А.В. Колчак провозглашается Верховным правителем.

Л.А. Устругов вступил в управление ведомством в рамках ВВП 7 ноября, а уже 18 ноября вместе с другими членами Совмина *«вследствие чрезвычайных событий, прервавших деятельность Временного Всероссийского правительства»*, подписал постановление Колчака о принятии *«на себя всей полноты Верховной государственной власти»*, а также «Положение о временном устройстве государственной власти в России», передававшее ее осуществление в руки Верховного правителя.

Еще через пять дней, 23 ноября, Устругов участвовал в открытии работы Государственного экономического совещания (ГЭС), на первых семи заседаниях которого председательствовал сам адмирал Колчак. Столь повышенный интерес был вызван всесторонним обсуждением вопроса снабжения армии. С развернутыми докладами о подведомственных отраслях выступили военный министр генерал-майор В.И. Сурин, министр продовольствия Н.С. Зефиров, министр финансов И.А. Михайлов, министр снабжения И.И. Серебренников.

28 ноября очередь для сообщения о состоянии дел в железнодорожном хозяйстве дошла до Л.А. Устругова. Из его подробного доклада отчетливо вырисовывалась картина катастрофического положения, сложившегося за последние годы на железных дорогах Сибири.

Он доложил, что длина железнодорожной сети в общей сумме равна 13 787 верстам, из них на дороги фронта приходится 1700 верст, а на дороги тыла 12 087 верст. Общее число паровозов равно 3159, из них на дорогах фронта — 707, а на дорогах тыла — 2442 паровоза.

На дорогах фронта крайне затруднительно производится передвижение. Так, например, из общего количества локомотивов северной группы, равного 204 паровозам, 41 больной, 120 паровозов — под эшелонами, 10 — под броневыми поездами, 4 — вспомогательных; таким образом, только 27 паровозов остаются для выполнения необходимых передвижений по Пермской железной дороге, в то время как для удовлетворения самых насущных потребностей по снабжению армии и населения предметами продовольствия необходимо 257 паровозов.

Устругов считал необходимым сократить количество паровозов, занятых эшелонами в Екатеринбурге. Эшелоны тыла могли бы обойтись меньшим количеством паровозов...

Для удовлетворения потребностей передвижения по Самаро-Златоустовской железной дороге, с включением сюда перевозок военного ведомства и заводов, необходимо 198 паровозов; а количество больных паровозов достигает цифры 168, несмотря на приказание направлять их в мастерские. Омские мастерские работают хорошо. Задержку представляют мастерские Томские, где рабочие, протестуя против сдельной платы, пробовали провести итальянскую забастовку, что сократило количество отправляемых поездов с 15 до 3 в день, вследствие чего пришлось прекратить погрузку угля. Военные власти обещали оказать поддержку, и теперь количество отправ-



Следы войны и интервенции. Начало 20-х годов

ляемых поездов снова поднялось до 8–9 в день.

Приходится рассматривать только движение с востока на запад, которое, суммируясь у Челябинска, дает максимум движения, могущего быть вообще. Из этого движения можно сделать следующий вывод: ранее Омская железная дорога могла обслуживать в два раза большее количество поездов, чем теперь, а Томская и Забайкальская в 1,5 раза больше.

Явление это объясняется большим количеством больных паровозов равным 31%, тогда как в нормальное время это число не превышало 15%. Если бы теперь удалось понизить количество больных паровозов до 15%, можно было бы реализовать 550 паровозов.

К сожалению, приходится констатировать, что на понижение процента больных паровозов рассчитывать не приходится, в виду малой производительности труда и недостатка материалов, которые ранее выписывались из-за границы. Приходится рассчитывать на помощь союзников, но пока никаких конкретных мер ими не принято.

Часть материалов удавалось до сих пор находить, но сплавы, получающиеся из них, непригодны с технической точки зрения.

«Из изложенного ясно, что количество вагонов настолько ограничено, что если исключить вагоны, находящиеся под жильем, эшелонами и беженцами, то остаток все-таки не будет обслуживаться имеющимися паровозами, — сделал первый вывод министр. — *Таким образом, только количество паровозов может возбуждать опасения. При отсутствии притока паровозов извне, с продвижением вперед, количество паровозов будет оставаться неизменным, так как надо полагать, что большевики, отступая, будут уводить подвижной состав в тыл, а протяжение путей будет увеличиваться».*

По подсчетам Устругова, приблизительно на каждые 100 верст будет «теряться» 20 паровозов и 500 вагонов; следовательно, может настать такой момент, когда дальнейшее продвижение вперед должно будет прекратиться, за невозможностью необходимых перевозок для армии и населения. И только в случае лобовых боев количество паровозов на Самаро-Златоустовской железной дороге может быть достаточным, в силу уменьшения числа паровозов, занятых под эшелонами.

Это был второй его вывод.

Переходя к рассмотрению вопроса о том, что можно получить, Л.А. Устругов указал, что из Америки из заказов 1916 года, сделанных по кредитам английского правительства, недополучено 107 паровозов, которые находятся сейчас в пределах Америки и Японии. Кроме того, на Китайско-Восточной железной дороге находятся 61 паровоз готовый и 82 в сборке. В виду того, что ежедневно собирается по одному паровозу, можно в будущем рассчитывать на получение 173 паровозов из Харбина и 107 паровозов их Америки. Помимо этого, русский посол в Америке оставил за собой право на получение уже сделанных заказов, каковые состоят из 320 паровозов уже готовых и 200 паровозов готовящихся. При условии получения упомянутых заказов можно продвинуться вперед на 900 верст, но только по получении и сборке присланных машин. Более одного паровоза в сутки собрать не удастся, в то время как в 1915 и 1916 гг. собиралось ежедневно от 1,75 до 2 паровозов. Из Владивостока уже получено 300 вагонов; по старым заказам изготовлено в Америке 900 вагонов, в перспективе еще 4 тысячи, из которых можно рассчитывать получить к 1 января 2 тысячи и к 1 мая остальные. Отправка этих вагонов уже началась;

сборка производится во Владивостоке, причем в сутки собирается 15 вагонов, против 160 вагонов, собиравшихся ежедневно в 1915 и 1916 гг. При улучшении работ по сборке, можно рассчитывать на ежедневный выпуск 80 вагонов. Но потеряна надежда получить 80 тысяч тонн рельсов; из них 60 тысяч тонн из портов Китая и 20 тысяч тонн из Америки, стрелок 100 штук, запасных колес для паровозов 1317 и вагонных осей 39 620 штук…

Далее Л.А. Устругов сформулировал ближайшие задачи, без решения которых «дорога встанет».

Во-первых, желательно, чтобы Министерство финансов дало необходимые для эксплуатации железных дорог денежные средства.

Во-вторых, чтобы была произведена перепись всех складов нефтепродуктов на Омской и Самаро-Златоустовской железных дорогах.

В-третьих, чтобы военные власти самовольно не забирали подвижного состава и технических средств железных дорог.

— Все остальные затруднения устранимы, — заключил Устругов.

Отвечая на вопросы, Устругов характеризовал состояние железнодорожных путей как благополучное, «благодаря зимнему времени».

А.В. Колчак, резюмируя доклад министра ПС, поддержал его предложения и поинтересовался, каков размер поступлений от железных дорог. Устругов ответил, что предел выручки от железнодорожного транспорта равен 20 миллионам рублей и повысить его в ближайшем будущем не представляется возможным.

Наблюдатели тут же по достоинству оценили доклад министра ПС:

«Хотя в принципе все доклады до этого носили деловой характер, были насыщены всевозможными сведениями, фактами и конкретными предложениями, но даже на этом фоне своей глубиной выделялось стартовое выступление министра путей сообщения, продемонстрировавшего доскональное знание предмета».

«Прекрасное впечатление своим докладом произвел Устругов. Он говорил откровенно и со знанием дела. Его засыпали после доклада вопросами. И на них он ответил, как следует».

Устругов лишний раз своим поведением, речами и делами, подтвердил, что он не политик. Похоже, он даже не задумывался, кому на руку играет. У него была одна забота — железная дорога.

По воспоминаниям известного политического деятеля, члена Государственного экономического совещания Л.А. Кроля, *«Устругов, сын крестьянина, как он сказал мне, отнесся с большим интересом к вопросу, касающемуся крестьян, но он задал мне целый ряд довольно элементарных вопросов, прося заранее меня не удивляться, так как он специалист-путеец, а не политик, и далек от тонкостей избирательного права».*



Рабочие депо станции Барнаул на работах по восстановлению паровозного парка после гражданской войны

Но Л.А. Устругова заботили не только одни железные дороги. Он в качестве заместителя председателя Совета министров председательствует на очень многих заседаниях правительства, занимается организационными вопросами, в частности, организацией и функционированием междусоюзного комитета, урегулированием взаимоотношений между рабочими и военными, отстаиванием интере-



сов министерства в связи с вмешательством военной власти в действия агентов Министерства путей сообщения на железных дорогах, создающим затруднения в работе. Чаще других приходится решать вопросы финансовой политики. Министр ведет также практически все переговоры с представителями союзников по всем вопросам, связанными с финансированием железных дорог.

Адмирал Колчак не был ни политиком, ни хозяйственником. Он был кадровым военным, и все возникающие проблемы привык решать по-военному: силой оружия и победным натиском. Подобная стратегия сразу же дала о себе знать, тем более что экономика страны, Верховным правителем которой он себя провозгласил, находилась в удручающем состоянии.

В период правления Колчака железная дорога находилась в глубоком кризисе. Несмотря на все усилия управленцев дороги, поезда курсировали без всякого расписания, вагоны пришли в негодность, мастерские работали в авральном режиме. Железнодорожники портили локомотивы и где можно вредили правительству. Партизаны пытались перерезать магистраль. Для борьбы с партизанами и восстаниями населения в районе железной дороги правительство держало особую польскую дивизию, которая 7 декабря 1919 г. подавила выступление солдат Барабинского полка в Новониколаевске.

Даже по данным колчаковской статистики, только с апреля 1918-го по апрель 1919-го цены на продукты подскочили в три-пять раз, стоимость спичек, керосина, мыла увеличилась в пять с половиной раз... Для этого периода характерна вопиющая разница в ценах на протяжении Транссибирской магистрали. Так, в конце декабря 1918 года пуд свечей во Владивостоке стоил 85–120 рублей, а в Новониколаевске — 440–450 рублей, пуд сахара во Владивостоке — 19–24 рубля, а в Новониколаевске — 400 рублей (цены оптовые). Подобный разрыв цен весьма красноречиво показывает хаос и разруху на транспорте и накал спекулянтской горячки.

Под Новый 1919 год Н.В. Кругликов подает справку в контору службы движения дороги о своих служебных командировках за последние четыре месяца уходящего года. Всего получилось 22 дня, из которых наибольшее внимание и по времени (9 дней), и по тщательности пришлось уделить осмотру дороги, пришедшей фактически в полную негодность. Чехи умели только брать и растаскивать. И хотя они на словах взялись охранять дорогу и помогать в ее обслуживании, на деле лучше бы их и совсем не было.

1919 год

Победа союзников над германской коалицией, последовавшие за нею решительные успехи Советской Республики в гражданской войне и усиление революционного движения в Европе приводят в начале 1919 г. к некоторому изменению политики союзников в отношении интервенции. После заключения перемирия с Германией уже нельзя было изображать интервенцию Сибири как воссоздание «Восточного фронта». В начале января 1919 г. Ллойд-Джордж предлагает союзным правительствам пригласить в Париж представителей воюющих сторон в России на мирную конференцию, называя мысль об уничтожении большевизма военной силой чистой фантазией, ибо любые войска союзников, на которые была бы возложена такая задача, взбунтовались бы.

Предложение это, поддержанное президентом САСШ Вильсоном, развивается в проект конференции правительств России вместе с союзниками на Принцевых островах. Проект этот был отвергнут Колчаком, равно как и другими белогвардейскими правительствами. Неудачей окончилась и миссия американца Буллита, посланного Антантой в марте 1919 г. в Петроград с мирными предложениями и достигшего соглашения с советским правительством. Его возвращение в Париж совпало с временными успехами колчаковской армии на Уральском фронте, внушившими новые надежды союзникам на скорое свержение советской власти. Проекты достичь мирного соглашения уступают место планам обширной союзнической помощи правительствам Колчака,

Деникина и т.д. Планы эти немедленно получают осуществление. Из Америки отправляются во Владивосток огромные запасы оружия, снаряжения и железнодорожного имущества, частично заказанные еще Временным правительством и временно задержанные в Америке после Октябрьского революции. Для оплаты дальнейших закупок компания английских и американских банков предоставляет Колчаку заем в 38 млн долларов, гарантированный депозитом 40 млн долларов золотом в Гонконге. Щедрую военно-техническую помощь Колчаку оказывает также и Англия.

В феврале 1919 г., после долгих трений между Америкой и Японией, было достигнуто, наконец, соглашение о посылке в Сибирь в помощь Колчаку Межсоюзнической комиссии из представителей Америки, Японии, Франции, Великобритании, Италии и Китая для восстановления и поддержания транспорта на Китайско-Восточной и Сибирской железных дорогах. Комиссия была богато снабжена техническими силами и средствами (20 млн долларов). При комиссии *«для руководства техническим и хозяйственным управлением всех дорог»* был создан технический совет, во главе которого поставлен американский инженер Стивенс. Преимущественное участие Америки в этом техническом совете *«несомненно, имеет своей главной целью установление доминирующего значения Америки в железнодорожном деле Сибири и создание возможности глубокого экономического проникновения американского капитала с попутным вытеснением в этом отношении Японии»*, — это вынужден был признать даже колчаковский главный штаб. Справедливость требует отметить, что, несмотря на широкие замыслы и значительные средства, ни технический совет, ни Межсоюзническая комиссия почти ничего для улучшения транспорта не сделали, и он продолжал разваливаться.

Начальникам дорог в это время приходилось решать массу дел, они постоянно находились в разъездах.

О степени загруженности начальника дороги в это время можно судить по письму Кругликова, направленному им 8 февраля 1919 года в уголовный отдел Томского окружного суда, где он был обязан присутствовать в качестве присяжного заседателя в период судебных заседаний (за № 15271).

«Возвращая при сем повестку Окружного Суда о вызове меня, Н.В. Кругликова, в качестве присяжного заседателя в период судебных заседаний, имеющих быть в г. Томске с 14 по 22 марта н.с. 1919 г., сообщаю, что я присутствовать не имею возможности по следующим основаниям:

1) Современное неудовлетворительное состояние транспорта на дороге требует самой усиленной и напряженной деятельности от лиц, стоящих во главе дороги, и, в особенности, от начальника дороги, который является главным ответственным лицом за состояние всей дороги.

2) Тяжелое финансовое положение дороги требует моих личных указаний и распоряжений, как лица ответственного в этом деле.

3) Состояние транспорта вызывает частые выезды мои на линию для разного рода личных указаний и распоряжений.



Плакат неизвестного художника. 1920 г.

4) Спешные и весьма сложные работы по управлению дорогою, когда намечается разработка весьма важных для эксплуатации дороги вопросов, каковые требуют постоянного и ежедневного моего личного присутствия и руководства, тем более, что помощником начальника дороги недавно назначен инженер Бонди, который пока еще не в достаточной степени ознакомился со сложным и ответственным делом управления дорогою.

Ввиду вышеизложенного прошу Окружной Суд о вызове вместо меня другого присяжного заседателя.

О последующем по сему прошу не отказать поставить меня в известность.

Начальник дороги
Н. Кругликов».

Последний известный нам документ, написанный Кругликовым, — его рапорт от 1 июля 1919 г. за № 903 министру путей сообщения:

«Тяжелые условия железнодорожной службы за время революции в особенности в 1918 г., когда Управление дороги перешло в руки советской власти, и, наконец, усиленная работа по восстановлению совершенно разрушенного большевиками транспорта, вызвало переутомление и нарушили нервную систему. Ныне, когда работа дороги в значительной степени налажена, я хотел бы воспользоваться этим летом, хотя бы месячным отпуском, для отдыха, дабы иметь возможность и зимой, при тяжелых условиях руководить дорогой. На основании изложенного прошу не отказать в разрешении мне месячного отдыха, которым я желал бы воспользоваться примерно в августе месяце».

Скорее всего, отпуска не последовало, так как уже летом стало ясно, что Колчак обречен. Весной 1919 года военная удача изменила Колчаку. Красная Армия, перешедшая в наступление в Поволжье, нанесла колчаковской армии в конце апреля поражение, от которого она не могла уже оправиться. Это заставило союзников воздержаться от формального признания, которого Колчаку так и не удалось дождаться. Военные неудачи вынуждают колчаковское правительство напрячь все усилия, чтобы добиться более решительной помощи союзников. Завязываются тайные переговоры с Японией, в июле организуется межсоюзническое совещание в Омске о возможной помощи и т.д. Поражение Колчака в значительной мере было обусловлено выступлением в тылу его партизанских армий, сибирского крестьянства, озлобленного непомерными поборами и восстановлением полицейского режима, а в городах — рабочих.

Борьба на «внутреннем фронте» отвлекала значительные силы. Отряды интервентов в этой борьбе принимали активное участие. Они не только «охраняли» города, железнодорожную линию, расхищая при этом массу имущества, но и участвовали в сотнях карательных отрядов, действовавших на территории всей Сибири. Английский отряд принимает участие в подавлении восстания омских рабочих в декабре 1918 г., итальянские войска, квартировавшие в Красноярске, участвуют в боях с партизанскими отрядами. Особенно неистовствовали наряду с японцами и чехословаками так называемые польские легионы и румынские части.

Конечно же, интервенты оказывали белогвардейским войскам не только военную, но и техническую помощь. И когда 10 мая 1919 года начальник железной дороги инженер И.А. Козырев благодарил генерала Джека за помощь, он имел в виду, конечно же, в основном помощь материальную, помощь техникой, конкретную помощь железной дороге.

«Мы все очень рады, — сказал он в ответном слове, — *что союзники России пришли нам на помощь в такое тяжелое время, какое переживает наша страна. Задача улучшения транспорта на наших дорогах, который так крайне необходим для существования государства, была для нас крайне тяжела ввиду полного отсутствия подвижного состава и нужных материалов. Теперь, когда вы пришли к нам на помощь, мы надеемся, что сможем достигнуть лучших результатов и что эта задача будет решена с успехом.*

Я хочу от имени всех начальствующих лиц различных служб и отделов, а также и

от себя поблагодарить вас за ту помощь, которую Вы собираетесь нам оказать, и за те добрые слова, которые Вы здесь только что произнесли».

Эта речь станет через несколько месяцев главным аргументом обвинения И.А. Козырева в пособничестве белогвардейцам и интервентам.



Агитпоезд им. В.И. Ленина № 1. 1918 г.

На одном из заседаний Совета Верховного правителя на министра путей сообщения Л.А. Устругова возложили *«выработку плана и общее руководство эвакуацией и предварительной разгрузкой местностей, очищаемых вследствие приближения большевиков, образовав для сего при министре путей сообщения совещание в составе главного начальника военных сообщений и представителей от министерств: военного, путей сообщения, снабжения и продовольствия, внутренних дел и финансов и от санитарно-эвакуационного управления штаба верховного главнокомандующего и междусоюзного технического совета, с тем чтобы в названное совещание привлекались в соответствующих случаях представители заинтересованных ведомств».*



У вагона агитпоезда «Красный казак». 1920 г.

С момента чехословацкого переворота и до прихода Красной Армии в пределах дороги велась настоящая война. Образовавшиеся повсеместно партизанские отряды в борьбе с Колчаком и интервентами производили большие разрушения и по линии дорог. Отряды эти действовали решительно и создавали большую угрозу колчаковскому тылу. Усмирение партизан требовало большого количества войск для непосредственных военных действий и усиленной охраны полотна и сооружений железной дороги.

Дороги все время находились на военном положении. Колчаковское правительство ни одного часа не знало спокойствия. Один за другим издавались приказы самого угрожающего содержания. Порки, расстрелы применялись в огромных размерах. Тюрьмы были переполнены. Но ничего не помогало. Исторически неизбежный конец надвигался с чрезвычайной быстротой.

Железнодорожники всеми силами чинили помехи нормальной работе Транссибирской магистрали. Командующий войсками интервентов генерал Жанен в эти дни писал:

«Дезертировали почти все железнодорожники. Немногие оставшиеся саботируют: семафоры закрыты, вокзалы пусты. В Боготольском депо 30 пустых или замороженных паровозов и фут льда на рельсах. Для

приведения в порядок... оставили там чешских железнодорожников. Беспорядок чрезвычайный. 3 паровоза, отправленные из Боготола в Мариинск, исчезли. Угля не хватает...»

Сопротивление непопулярному режиму нарастало, словно снежный ком. 14 ноября 1919 г. Пятая Красная армия под командованием М.Н. Тухачевского освобождает Омск. На Южном фронте взят город Новый Оскол. В Барнаульском районе в тылу противника действует 15 партизанских полков. Заняты города Ахтырка, Акмолинск, на Восточном фронте Новониколаевск.

Красные войска в декабре 1919 г. наступали вдоль Транссиба и Московского тракта. Директивой главнокомандования белых сил городам Новониколаевску, Томску, Тайге отводилась особая роль. На этой линии предполагалось остановить врага и удерживать его до весны. Однако красные войска 24 ноября заняли Татарск, 1 декабря — Каинск, 6 декабря — Убинское, 9 декабря — Чулым, 12 декабря — Коченево, 14 декабря — Новониколаевск. Захвачено свыше пятидесяти горячих паровозов, арсеналы, оружейная база. Весь путь от Каргата до Новониколаевска был забит эшелонами, застывшими без топлива. Перед отступлением белые взорвали один из пролетов железнодорожного моста через Обь.

«Советская Сибирь», 26 декабря 1919 года:

«В Новониколаевске остались почти все учреждения белых, в том числе и военные. Между прочим, остались: служащие городской управы, продолжающие работать до организации новой гражданской власти, комендатура в полном составе, многие армейские учреждения, госпитали. Остались Барабинский и Новониколаевский полки, не считая одиночных военнопленных. Большинство, в том числе и офицеры, желают работать при Советской власти. Биржа эвакуировалась начисто. Большая часть заключенных в тюрьме белыми при оставлении города Новониколаевска за невозможностью эвакуации придушена или зарублена, некоторые расстреляны. По реке Каменке валялись трупы казненных».

Топливный кризис в центральных губерниях страны грозит катастрофой молодой республике. Борьба за топливо начинается еще в дни боев с колчаковцами. 1 декабря 1919 года по частям 5-й Красной Армии издан приказ, обязавший Омский и Челябинский губревкомы взять на учет все дрова на расстоянии 25 верст по ту и другую сторону от полотна железной дороги. Предлагалось до 50 процентов учтенного запаса дров подвезти к ближайшим железнодорожным станциям.

К концу декабря 1919 г. дорога находилась в совершенно разрушенном состоянии.



М.И. Калинин с группой художников – оформителей агитпоездов

Зима с 1919 на 1920-й год выдалась лютой. Морозы за 30. В это время Москва могла поддерживать лишь директивами да горячей благодарностью за труд.

В последние месяцы 1919 г. обострились трения между союзниками. 15 ноября чехословаки обратились с лицемерным меморандумом к союзным представителям во Владивостоке, указывая на преступления Омского правительства, вина за которые падает и на них, т.к. они поддерживают порядок в стране.

«Уничтожение целых селений, — писали они, — *убийство множества мирных жителей, расстрелы сотен лиц с демократическими убеждениями или только подозреваемых в политической оппозиционности происходят ежедневно. Ответственность за это перед*

народами мира падет на нас, поскольку мы, располагая достаточными силами, не предупреждаем этого беззакония».

Планы интервентов явно терпели крах, который мог быть только ускорен успехами Красной Армии. Все их заботы теперь направляются на изыскание способов с наименьшими потерями выбраться из Сибири.

По приказу генерала Жанена, установившего порядок эвакуации воинских эшелонов интервентов, первыми по Транссибирской магистрали отходили чехи и американцы, за ними румыны, итальянцы, сербы, поляки и лишь в последнюю очередь — русские. Воспользовавшись этим приказом, союзники задерживали не только воинские эшелоны, но и поезда с ранеными, больными и беженцами. И снова Транссибирская магистраль стала ареной разгула диких страстей, свидетельницей горя и страданий.

Едва интервенты и белые откатились на восток, в конце 1919 года было организовано проведение работ по восстановлению движения поездов, восстановлению телеграфных, телефонных, железнодорожных линий. Мобилизованы десятки тысяч человек, в основном, крестьяне с подводами для проведения работ по восстановлению моста и доставки необходимых материалов. Работы велись круглосуточно, и уже 26 декабря движение было возобновлено.

Н.В. Кругликов продолжал руководить дорогой, но понимал, что дни его и на этом посту, и быть может вообще, сочтены. Однако он не бежал с белыми, а остался верен своим принципам. Власть властью, а дорога дорогой. Властей много и дорог много, а дорога жизни одна. Она дается свыше.

Л.А. Устругов покинул Омск, Сибирь, а затем и Россию вместе с отступавшими войсками. Известно, что до 1935 года он находился в эмиграции в Харбине, а потом по какой-то причине вернулся в СССР, жил в Подмосковье, где и был арестован и приговорен к высшей мере наказания.

Первым арестовали никуда не уехавшего И.А. Козырева. После него начальником Омской железной дороги становится Ю.В. Рудый, о котором мы знаем совсем немного. На его долю выпало поднимать дорогу из руин. Как он это делал, что это был за человек — вряд ли когда удастся узнать. Практически все документы той поры были уничтожены при колчаковском отступлении, а в 20–30-е годы исчезли в архивах ВЧК-КГБ.

РУДЫЙ ЮЛИЙ ВИКЕНТЬЕВИЧ

Начальник Омской железной дороги (1919–1920 гг.)

Сохранился единственный документ, имеющий отношение к начальнику Омской железной дороги, — справка из архивов КГБ. Есть упоминания о нем еще в нескольких источниках, причем в одних он упомянут как Рудный Юлий Викентьевич, а в других как Рудый Юрий Викентьевич. Вот эта справка:

Рудный Юлий Викентьевич. Родился 1887, г. Лида; белорус, б/п, бывший член ВКП(б), образование среднее, заместитель начальника Центрального грузового управления НКПС, проживал в Москве: ул. Спиридоньевская, д. 18/20, кв. 7.

Арестован 29.08.1937. Приговорен ВКВС СССР 14.02.1938 по обвинению в секретном сотрудничестве с жандармским управлением и выдаче подпольной типографии с революционно настроенными рабочими. Расстрелян 15.02.1938. Реабилитирован 26.05.1956.

1920 год

Поезд Верховного правителя двигался на восток, пробиваясь сквозь заторы эшелонов союзных войск. На станции Тайга белочехи отобрали паровоз, и состав Верховного правителя остался на рельсах без движения. И лишь после долгих, унизительных переговоров с командующим интервенционными силами генералом Жаненом паровоз был подан. Но в ночь с 12 на 13 января 1920 года в Иркутске силами генерала Жанена конвой А.В. Колчака разоружили. Бывший Верховный правитель был сдан

некогда союзническими войсками эсеро-меньшевистскому Политцентру вместе с частью золотого запаса России. Через несколько дней власть в Иркутске перешла к большевикам, а 21 января адмирал предстал перед следственной комиссией Иркутской ГубЧК. Допросы в Иркутской тюрьме длились 17 дней, запись последнего, 6 февраля, обрывается на полуслове. В тот же день Иркутский военно-революционный комитет приговорил Колчака и его бывшего первого министра Пепеляева к расстрелу.



Запись добровольцев на фронт. 1920 г.

Приговор был приведен в исполнение в ночь на 7 февраля 1920 года.

Последним документом, имеющим отношение к деятельности Н.В. Кругликова на посту начальника Томской дороги, служит телеграмма В.М. Свердлова, исполняющего обязанности зама наркомпути, из Красноярска от 31.01.1920 г. за № 2583 в НКПС Турчину.

«Инженеры Кругликов и Мартин откомандированные в Москву КПС для получения назначения по специальности запятая что же касается остальных поименованных в Вашей телеграмме, то их служебное положение будет определено мною по прибытии в Томск.

№ 1963. За Наркомпуть Свердлов. Копия настоящей телеграммы за № 1965 препровождается инженерам Н.В. Кругликову и В.Ф. Мартину».

Послеколчаковское наследие расхлебывать пришлось и тем, кто был на стороне Колчака, и тем, кто боролся с ним, и тем, кто, несмотря ни на что, не примыкая ни к одной из сторон, на совесть выполнял свой гражданский и профессиональный долг.

В январе 1920 года вместе с Козыревым арестованы Ларионов, Степаненко, другие начальники дорог и бывшего министерства.

Кругликова арестуют почти через десять лет, Устругова — через семнадцать.

Записка по прямому проводу председателя Сибревкома И.Н. Смирнова председателю Реввоенсовета республики Л. Д. Троцкому [г. Омск] [27 мая 1920 г.]:

«На [Ваш] № 614. Мая 20 дня начался процесс колчаковских министров. Ларионов и Степаненко сидят на скамье подсудимых. Процесс закончится через два дня. О приговоре известим немедленно. Не исключается возможность [применения] к ним высшей меры наказания. N).*

Предсибревкома Смирнов».

Замминистра Ларионов не ушел с армией Колчака, остался на дороге, хотя это грозило ему смертельной опасностью. Когда его арестовали, стало ясно, почему: он не мог бросить дорогу в столь ответственный момент, когда на ней практически не осталось дипломированных специалистов. В то время Ларионов тяжело заболел, в ходе следствия он просил не прерывать те технические работы на магистрали, которые он не успел довести до конца. Настаивал на том, чтобы сохранили его чертежи и все расчеты изобретенного им универсального вагона. Этот товарный вагон, совмещавший в себе характеристики крытого и платформенного вагонов, уже был построен, испытан и с весны 1919 года внедрялся на Забайкальской железной дороге.

В мае 1920 года, в ходе судебного процесса по делу министров ВВП, Алексей Михайлович не раз заявлял о том, что его всю жизнь интересовала только железная дорога, что он все силы отдал тому, чтобы работа дороги не прерывалась ни на один день. А еще — что он был счастлив работать в сплоченном общими интересами трудовом коллективе министерства под руководством *«такого знатока, такого таланта в железнодорожном деле, как Л.А. Устругов»*. Современники называли Ларионова «святым человеком».

Чрезвычайным революционным трибуналом Сибири Ларионов был приговорен к высшей мере наказания и расстрелян в Омске 23 июня 1920 г.

Другой замминистра, Степаненко, на обвинения в намеренном вредительстве отвечал, что ни по рождению, ни по «душевной структуре» у него никогда не возникало стремления к намеренному «вредительству». Но в 1920 году о душе мало кто вспоминал.

Чрезвычайный революционный трибунал Сибири в мае 1920 г. приговорил Г.М. Степаненко к пожизненному заключению с применением принудительных работ.

23 января заведующий следственным отделом Районной транспортной чрезвычайной комиссии (РТЧК) Омской железной дороги Меньщиков предъявил обвинение гражданину Козыреву Ивану Афанасьевичу, бывшему начальнику Омской железной дороги, по нижеследующим пунктам:

«1. В содействии Чешской авантюре при свержении советской власти в 1918 г.;

2. в активном участии в колчаковских организациях, целью которых являлось поражение советской власти;

3. в активном участии в комиссии по борьбе с большевиками;

4. в агитации против советской власти путем распространения заведомо ложных слухов».

После допроса Козырева и свидетелей в деле появилась характеристика арестованного.

«Гр. Козырев, обвиняемый, в предъявленном ему обвинении виновным себя не признал и по пункту 1) показал, что он совершенно не знал о чешском выступлении и впервые услышал, когда происходил бой у Марьяновки, и чехи, желая пробиться на восток с целью проезда на родину, и столкновение произошло с советскими войсками из-за нежелания сдать оружие. Он, Козырев, в это время служил в Управе, пока его служащие не позвали возвратиться на железную дорогу.

2) Во время Колчаковщины он, Козырев, служил на железной дороге, исполняя служебные обязанности, и ни в каких организациях не участвовал, и не мог не исполнять приказы военных властей.



3) По долгу службы принимал участие в комиссии по рассмотрению служащих, причастных к большевизму, — согласно распоряжению министра, и эти комиссии их увольняли.

Заявил, что он, Козырев, никакую агитацию не вел и с речами не выступал.

Заявил, что эвакуировал управление с распоряжения министерства и должен был предложить всем ехать, на свой страх разрешил желающим оставаться.

Ответил, что он, Козырев, ни к каким партиям не принадлежал и врагом таковым быть не мог, а служил только железнодорожному делу.

Все выше изложенное характеризует тем, что гр. Козырев действительно является активным контрреволюционером, которому противна советская власть, и стоя-

С. Чехонин. Блюдо «Царству рабочих и крестьян не будет конца». 1920 г.



щему на высоте своего призвания, защищавшего власть Колчака, принимал все усилия поддерживать таковую. Состоял в комиссиях по разгону лиц, причастных к большевизму, сознательно выбрасывал на произвол судьбы сотни рабочих, не считаясь ни с чем и их семьями. Подвергал заточению по тюрьмам и продолжая свое гнусное дело. Кроме того, гр. Козырев содействовал власти Колчака, но и содействовал чешской авантюре.

Когда прибыли чехи в Омск, Козырев сейчас же был приглашен на должность начальника дороги, где был на счету Иностранной миссии и в память их совместного сотрудничества во главе с чешским военным инструктором Нейдлей, что видно на фотографии, выражая свою преданность авантюристам чехословакам, а равно ответная речь Козырева на приветственные слова генерала Джек».

Во время следствия по делу Козырева коллеги и бывшие подчиненные пытались как-то ободрить его самого и добиться освобождения. В камеру к нему попадает послание, подписанное пятью инженерами Управления дороги: Коссовским, Поплавским и другими. В материальной службе изымаются у служащих подписные листы в пользу начальника дороги. На стол Главного комиссара Омской железной дороги ложится письмо с десятками подписей железнодорожников. Все они сыграли свою роль в решении суда, скорее всего, отрицательную. Время было не для жалоб. Все пострадали в той братоубийственной войне, и призыв к состраданию и ходатайства за врага или даже представителя противной стороны только ожесточали сердца.

Посудите сами — как могли отреагировать на это послание судьи? Вот отрывок из него.

«Глубокоуважаемый Иван Афанасьевич!

Уже около года человечество испытывает величайшее брожение умов и чувств. Старые народы переживают это испытание организованно, а младые — менее культурные, вроде России, — бессистемно, хаотически. В конечном итоге брожения обязательно произойдет переоценка некоторых ценностей…

Сознательно организованные придут к цели без лишних потрясений и ненужных жертв путем по большей части одного лишь логического размышления, а малосознающие — только путем горького опыта, через целый ряд всевозможных разрушений…

Сознающие должны были бы это разъяснять малосознательным массам и словом и примером и отнюдь не участвовать в совершаемом разрушении, дабы не вносить соблазн в малокультурную среду (…Невозможно не придти соблазнам, но горе тому, через кого они приходят…).

На горе России большая часть ее вождей оказалась ослепленной, готовой идти на поводу у слепой толпы, — и предводитель, и ведомые осуждены упасть в яму.

Только немногие поступают иначе. Положение их очень тяжело. Их ждут лишения, издевательства, оскорбление и даже насилие.

Но… чем ночь темней, тем звезды ярче.

Герои, эти яркие звезды на фоне нынешней тьмы.

Глубокоуважаемый Иван Афанасьевич, Вы — одни из этих героев. Вам же будет принадлежать и блестящее будущее. Вам могут и должны быть применены слова знаменитого Фридриха Ницше: «…бесчисленное множество индивидов высшей породы гибнет теперь, но кто уцелеет, тот силен, как черт…»

Вы сильны морально, — справедливое и доброжелательное отношение к людям общеизвестны; сильны знанием и опытом — за это говорит Ваша многолетняя и разнообразная деятельность на изысканиях, постройке и эксплуатации железных дорог. Вы сильны физически — как неутомимый труженик.

Позвольте почитателям Вашего существа поднести Вам этот знак глубокого к Вам уважения.

Искренне желаем скорейшего возвращения Вашего к деятельности, которой Вы посвятили многие годы Вашей жизни».

А это письмо «Товарищу Главному комиссару Омской железной дороги».

«Все мы, нижеподписавшиеся рядовые служащие Омской железной дороги, испытываем большую нравственную тяготу, мучения совести вследствие того, что мы до сих пор не сказали свои слова о бывшем начальнике Омской железной дороги, который с 12 января с.г. арестован по обвинению по прошлой работе.

Совесть велит нам сказать только то, что мы знаем, видим и испытываем на себе.

Козырев был истинным товарищем своих многочисленных сотрудников всех рангов.

Во вступлении на Омскую дорогу первым приказом служащим было: «Называйте меня просто Иван Афанасьевич, а не превосходительство», и мы, младшие служащие, в продолжение всей службы видели в нем не начальника, а такого же сотрудника и товарища Ивана Афанасьевича Козырева, одинаково доступного для всех без всякого расписания приемных часов. Из среды служащих Иван Афанасьевич себя ничем не выделял. При отъездах и приеме дел по городской ветке ездил в вагонах III и IV классов, и нередко оставался без места.

При взысканиях, которые он применял в самых крайних неизбежных случаях, он всегда был мягок и сердечен.

При переезде управления в Ново-Николаевск, Иван Афанасьевич выехал из Омска по принуждению министра, неоднократно выражая бесцельность этого переезда.

Мы по чувству долга и совести просим вас, Товарищ, принять участие в деле Товарища Козырева хотя бы только для того, чтобы освободить его из тюрьмы до окончания его дела.

Ему 62 года. Его честному слову, которое он дал в том, что явится по первому зову, можно верить всегда.

Служащие материальной службы».

На странице 35 подписей. Не исключено, что страниц с подписями было несколько.

«Товарищ» умыл руки, поставив резолюцию:

«По отношению к служащим, как человек, инженер Козырев, может быть, и был хорошим, но как администратор, стоящий на определенной позиции к предшествовавшему строю и являющийся как одна из частей общего механизма по борьбе с властью рабочих и крестьян, подлежит наказанию в общем порядке.

Если не будет никаких материалов обвинения, инженера Козырева освободят, но если обратное, то никакие подписи делу не помогут.

(Подпись). 31.01.1920».

На предложение следователя Меньщикова *«заключить гр. Козырева в концентрационный лагерь сроком на 8 лет»* следует заключение, начертанное несуразно крупным почерком:

«В изменение постановления РТЧК о приговоре Козырева к десяти годам тюремного наказания постановили применить к Козыреву высшую меру наказания, т.е. расстрела».

Печать и размашистая подпись: *Павлуновский.*

Сохранился еще один экземпляр этого же документа, на котором более «конкретная» запись:

«РТЧК поручает приговор о расстреле Козырева привести в исполнение до первого мая с.г.».

Печать и размашистая подпись: *Павлуновский.*

В январе 1920 года объявляется «Неделя фронта и транспорта». На предприятиях проходят собрания, митинги, ставятся спектакли. Объявлен сбор средств для Красной Армии. Ежедневно тысячи людей выходят на расчистку железнодорожных путей и на заготовку топлива. На «беспартийных конференциях» обсуждаются хозяйственные и политические задачи. Так, конференция Железнодорожного района Омска 1 февраля 1920 года постановила не только принять участие в «Неделе фронта и транспорта», но и «отчислить на дело восстановления однодневный заработок и произвести пожертвование вещами».

«Недели фронта и транспорта» находят горячий отклик у крестьян. Как сообщала «Советская Сибирь» 28 марта 1920 года, *«все население деревни Филиппово и поселка Рыбинское Алтайской губернии жертвуют для Красной Армии и железнодорожников деньги,*



Плакат неизвестного художника. 1920 г.

хлеб, шерсть, холст, табак». Увы, это было связано не только с энтузиазмом населения, но и с принудительными мерами. Тридцативерстная зона вокруг Сибирской магистрали была объявлена зоной чрезвычайного положения, зоной принудительной трудовой повинности.

22 февраля Сибревком через «Советскую Сибирь» объявил, что крестьяне и рабочие, занятые на лесосеках, освобождаются от всех других повинностей. Заготовка дров приравнивалась к выполнению боевой задачи. В борьбе за топливо очень помог новый метод — субботники и воскресники.

Нарком путей сообщения Л.Б. Красин переводится на дипломатическую работу, на его место в марте 1920 года приходит Л.Д. Троцкий. Председатель Реввоенсовета Республики и наркомвоенмор инспектировал на Урале созданную им трудовую армию. На его имя пришла телеграмма из Кремля: *«Политбюро решило предложить вам сделаться наркомом пути, ибо Красин едет через неделю за границу, а Ломоносов (заместитель наркома) после сыпняка оправится лишь через шесть недель»*. Троцкий тут же дает согласие.

1 апреля — начинаются выборы в первый Омский совет рабочих и красноармейских депутатов.

17 апреля — восстановлен мост через Иртыш. Прошел первый поезд. Этот день стал большим праздником для рабочих и крестьян, инженеров и техников Омска, работавших над восстановлением моста дни и ночи.

22 апреля — проходит первое заседание Омского совета рабочих и красноармейских депутатов.

22 мая — начинается суд над членами правительства Колчака. Процесс заканчивается 30 мая.

Самым тяжелым по своим последствиям периодом для дороги явился период отступления колчаковской армии и правительства вместе со своими нахлебниками в виде польских, чешских, румынских, сербских, французских, итальянских полков-легионов-батальонов-отрядов и т.д.

Успехи Красной Армии, быстрое ее продвижение только подхлестывали отступающих интервентов. Отступление носило характер панического бегства.

Сход паровоза, сход вагона, т.е. тормоз в продвижении, разрешался просто: сбрасывалось всё под откос и таким образом расчищали путь. Сотни составов поездов с грузом и имуществом были разграблены и сожжены. Сожжены и сброшены под откос сотни паровозов, вагонов, взорваны почти все железнодорожные мосты. Десятки водокачек, резервуаров, полуказарм были сожжены и взорваны, произведены колоссальнейшие разрушения полотна и т.д. Агенты дороги подвергались самым грубым насилиям и репрессиям.

Вот как вспоминал об этой поре Василий Александрович Юрченко, уроженец Юрги:

«А зимой 1920-го чехи сожгли наш вокзал. Как это было? Чешский комендант распорядился всех тифозных поместить в пустующих залах вокзала. С проходящих через Юргу пассажирских поездов снимали больных тифом и размещали в трех пассажирских вагонах, стоявших в тупике. Потом их тоже переселили в здание вокзала. Больных скопилось очень много, а лечебных помещений и медперсонала не было. Чехи нашли выход в безжалостном истреблении людей: облили

вокзал керосином и подожгли. Тушить никому не разрешили. Сколько человек сгорело, что это были за люди, неизвестно. Огонь уничтожил все, в том числе и документы.

Через день после пожара, когда прекратилось зловоние, чехи согнали на пожарище многих жителей с конными упряжками, лопатами, граблями и метлами. Люди с раннего утра и до ночи грузили на подводы неперегоревшие кости и черепа. Все это под конвоем увозилось на могильники и там сваливалось в приготовленные заранее ямы. В день захоронения останков чехи пустили слух, что вокзал подожгли партизаны, которые хотели захватить у них оружие и боеприпасы».



Ю.К. Королев. Гражданская война

Успехи Красной Армии и революционного повстанчества поставили империалистов перед дилеммой: либо отказаться от интервенции в России, либо идти на новые жертвы, затрачивая огромные средства на посылку отрядов и снаряжения. Все страны отказываются от дальнейшей помощи антибольшевистским элементам в России и выводят свои войска. Эвакуацию чешских войск взяли на себя Америка и Англия. Последний американский отряд 1 апреля 1920 г. отплыл из Владивостока.

После отступления белогвардейских войск во всей жути открылась картина разорения Транссибирской магистрали. Томская дорога была в полном параличе. Вот как писал об этом очевидец тех дней:

«На всем протяжении от Чулыма до Николаевска, на 60 верст впереди нас, на 30 позади, тянется почти непрерывная «лента» поездов… Поезда следуют друг за другом подчас на расстоянии всего пяти саженей. Состав их разнообразен: пульмановские вагоны дальневосточного экспресса, просто классные, санитарные, теплушки, цистерны, платформы, груженные автомобилями, ящиками со шрапнелью, необозримым, неисчислимым добром… Дальше еще цистерны, холодильники, салон-вагоны, «больные» паровозы, взятые на буксир, вагоны без конца, тысячи вагонов — и в них ни души. Лишь изредка, через десять, через пятнадцать эшелонов над каким-либо вагоном вьется дымок, как над юртой самоеда, это скудная и запоздалая охрана. Разительна недвижность этих паровозов, моторов, вагонов, всей структурой своей выражающих движение…»

Вагоны никем не охранялись и, естественно, подвергались нещадному разграблению. В Новониколаевске, например, только в конце декабря было мобилизовано 600 коммунистов и рабочих-добровольцев для охраны 20 000 тысяч вагонов с ценными грузами, стоявшими на железнодорожных путях между Барабинском и Новониколаевском. Но к тому времени охранять было практически нечего.

В результате военных действий более всего пострадали промышленность и железнодорожный транспорт. Только на Томской железной дороге общее количество паровозов сократилось с 1236 в довоенном 1913 году до 671 в 1920 году, из них 56,8 процента «боль-

ных». Всего же по Сибирской магистрали более 500 локомотивов были определены на паровозные «кладбища», хотя их вполне можно было отремонтировать. Однако при отступлении ремонтные мастерские, депо, станционные склады оказались разграбленными, в результате чего восстановление подвижного состава оказалось невозможным. Значительное число вагонов и паровозов волна отступления унесла на восток, оставшиеся были в замерзшем и ободранном состоянии. Пассажирское движение восточнее Новониколаевска отсутствовало, шли только воинские эшелоны.

К примеру, на Томской дороге главные мастерские из-за нехватки материалов, запчастей, а также обуви и продовольствия для рабочих резко снизили темпы работы: выпуск паровозов из капитального ремонта совсем прекратился, а из среднего сократился к 1920 году более чем втрое. Как следствие этого, процент «больных» паровозов тоже стал расти, и к 1920 году составлял уже более половины локомотивного парка Томской дороги.

Подобная картина наблюдалась и с вагонами, число которых неуклонно сокращалось. Из-за жилищного кризиса в Сибири много вагонов было занято под жилье, в том числе и пригодных к эксплуатации, около 15 тыс. единиц было исключено из инвентаря только на Омской дороге. Ремонт вагонов производился в мастерских со старым изношенным оборудованием, помещения для ремонта были тесны, недоставало материалов и запчастей.

Путевое хозяйство дорог находилось в критическом состоянии.

«Участок Новосибирск-Тайга представлял собой сплошную ленту поездов с потухшими паровозами, сожженными составами и т.д., в числе составов было много людских с эвакуированными служащими, рабочими и т.д.

Недостаток продовольствия, одежды, теснота теплушек привели к ужасающей эпидемии тифа. Медицинскую и другую помощь оказать было чрезвычайно трудно, а подчас невозможно. Оставленные на произвол судьбы люди сотнями и тысячами гибли».

Железнодорожный путь во многих местах был разрушен, взорваны 167 мостов, в том числе через Тобол, Иртыш и Ишим, уничтожены 66 пунктов водоснабжения и около тысячи квадратных саженей станционных зданий. Строительство пути по облегченным нормам привело к тому, что тонкий слой балласта быстро загрязнялся, под редко уложенными шпалами образовывались «корыта», где скапливалась вода. Зимой из-за этого путь вспучивало так, что рельсы лопались под поездами. Аварии и крушения сделались обычным явлением, их перестали даже фиксировать и устанавливать причины возникновения.

План замены негодных шпал к 1920 году выполнялся только наполовину, а переводных брусьев — на треть. В ближайшем будущем ожидалась еще более плачевная картина: уже заготовленные, но не вывезенные шпалы удовлетворили бы потребность дорог только на 46 процентов. Да и те устанавливать было некому.

Железнодорожников в данном случае древесина больше интересовала в другом смысле. На дорогах Сибири царил острейший топливный кризис. Поэтому, когда в тендерах кончался уголь, паровозные и кондукторские бригады вынуждены были останавливать поезда, брать пилы и топоры и прямо у железнодорожной насыпи заготавливать дрова.

Предпринятые при поддержке НКПС срочные меры на местах — введение сдельной оплаты труда, премирование паровозных бригад за «увеличение выпуска паровозов под поезда», за «перепробег» и т.д. — первое время вызывали некоторое оживление производственной деятельности. Но трясина бесхозяйственности, разгильдяйства и всеобщей безответственности затягивала, сводила на нет полезные начинания.

«Кроме разрушений и опустошения, оставались непогребенными целые штабеля смерзшихся трупов, и здесь были не только расстрелянные или заколотые штыками, но и погибшие от сыпняка, брюшного тифа, холеры и других заболеваний. Немудрено, что с приходом весны железные дороги Сибирской магистрали превратились в рассадники эпидемий...»

Ущерб, понесенный Советской Республикой от интервенции, исчисляется сотнями тысяч убитых, раненых, умерших от болезней и голода, сотнями сожженных дотла деревень, огромными разрушениями железных дорог, фабрик, заводов, шахт и пр. Нет возможности точно учесть этот ущерб.

Немедленно по восстановлении советской власти в Сибири была организована специальная комиссия по оказанию помощи крестьянским хозяйствам в местах массовых разрушений (Цекохоз). По данным этой комиссии (далеко не полным) было установлено, что только в местах массовых разрушений было совершенно разрушено 56 000 крестьянских хозяйств и сожжено около 20 000 построек. В вагонном парке было 2412 сгоревших и разбитых вагонов и 10 800 «больных», 1400 «больных» паровозов (из общего числа 2000)...



Вокзал Алтайской железной дороги

В 1925 году созданной специальной комиссией было установлено, что только Томская железная дорога, в результате колчаковщины и интервенции, по своему основному имуществу понесла убыток на 131 миллион рублей и от нарушения правильной эксплуатационной жизни дороги в течение ряда лет убыток определен свыше четырехсот миллионов рублей.

По инициативе общественных и научных работников в начале 1924 г. было организовано Общество содействия жертвам интервенции — для выявления потерь, понесенных гражданами СССР от интервенции, рассмотрения заявляемых претензий и их юридического оформления, предъявления и защиты счета граждан СССР за причиненный им интервенцией ущерб. В течение последующих лет Общество широко развернуло свою работу, организовав комитеты, отделы и ячейки. Из общего количества претензий в 1335 тыс. на общую сумму до 300 млн руб. (только личные имущественные потери), собранных Обществом на 1 июля 1927 г. по территории СССР, на Сибирский край приходилось свыше 80 000. Совершенно очевидно, что эта сумма и количество пострадавших значительно ниже действительных, но и указанные цифры дают представление о том колоссальном ущербе, который причинила интервенция.

Но, как ни тяжелы оказались последствия гражданской войны, необходимо было побыстрей переводить народное хозяйство на рельсы мирной жизни. В полной мере это касалось Сибирской магистрали. Совет Народных Комиссаров, заинтересованный в поставках хлеба, выделил на восстановление сибирского транспорта 200 млн руб. Для восстановления и организации работы железных дорог НКПС принял решение усилить руководство на местах. С этой целью приказом от 1 мая 1920 года был учрежден Сибирский округ путей сообщения (СибОПС), в который вошел и новониколаевский участок Томской железной дороги, с местом пребывания в Омске. СибОПС руководил фактической деятельностью всех относящихся к нему дорог.



Восстановление осуществлялось двумя путями. С одной стороны, принудительными мерами, а с другой стороны, развитием инициативы рабочих. 15 февраля 1920 года Сибревком постановил мобилизовать всех железнодорожников, оставивших службу после 1909 года. Новониколаевская уездная комиссия по борьбе с дезертирством, созданная 16 июля, до 5 октября отправила на работу 644 человека, в ассенизационный обоз — 10, на временные сверхурочные работы — за прогулы — 184, на прежнюю службу — 544, на регистрацию — 1164, в чека — 44, в концентрационные лагеря — 51. Кроме того, она вела негласное наблюдение за приходом служащих на работу. 12 февраля 1921 г. Сибревком издал приказ о расстреле на месте лиц, разрушающих полотно железной дороги. Крестьяне, живущие в ее десятиверстной полосе, «несли ответственность жизнью и имуществом» за сохранность пути.

По инициативе железнодорожников началось проведение в городе коммунистических субботников. Во время первого субботника 19 января на железной дороге работало 400 новониколаевцев, которые разгрузили 85 тыс. пудов грузов. В апреле 1920 г. в ходе «Недели фронта» в Новониколаевске отремонтировали 184 паровоза и 52 вагона, оборудовали 150 теплушек, разгрузили 264 вагона, отправили 48 поездов, очистили от снега 61 тыс. квадратных сажен железнодорожных путей. С 20 июня 1920 г. удалось установить ежедневное беспересадочное движение на Омской и Томской железных дорогах. Большое место занимали воинские перевозки. В июне-декабре 1920 г. по железной дороге прошло 773 эшелона с войсками кавдивизии, 27-й, 30-й и 51-й пехотных дивизий и др. Пропускная способность железной дороги на участках Новониколаевск–Барабинск составила 8 пар поездов в сутки, на участке Алтайская–Черепаново — 3-4 пары. С октября ситуация вновь изменилась к худшему. Пассажирские поезда стали ходить только через день.

20 июня 1920 года начальником Томской дороги назначают Александра Николаевича Тихомирова.

ТИХОМИРОВ АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ

Начальник Томской железной дороги (20 июня 1920 г. — 1 февраля 1922 г.)

Родился 3 (4) октября 1860 года в городе Крапивны Тульской губернии.

• 1884 г. — окончил Московский университет, физико-математический факультет со степенью кандидата наук.

• 1887 г. — окончил Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения со званием гражданского инженера, правами производства строительных работ и чином коллежского секретаря.

• Июнь 1887 г. — апрель 1888 г. — инженер для технических занятий и особых поручений Орловско-Витебской, Орловско-Грязинской и Грязе-Царицынской железных дорог.

• 1888–1892 гг. — начальник дистанции Грязе-Царицынской железной дороги.

• 1892–1899 гг. — начальник участка Московско-Курской железной дороги.

• 1899–1902 гг. — начальник службы пути Сибирской железной дороги.

• 1902–1906 гг. — помощник начальника Сибирской железной дороги.

• 1906–1907 гг. — помощник начальника Средне-Азиатской железной дороги.

• 1907–1913 гг. — помощник начальника Сибирской железной дороги (Забайкальской).

• 1913–1917 гг. — начальник Пермской железной дороги.

• Июль 1919 г. — июнь 1920 г. — помощник начальника Сестрорецкой железной дороги.

• **Июнь 1920 г. — февраль 1922 г. — начальник Томской железной дороги.**

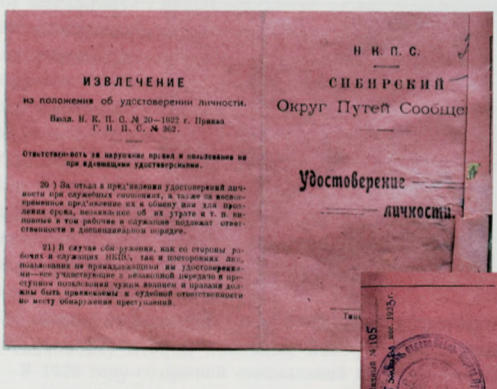
• Февраль–август 1922 г. — временно исполняющий должность помощника ЛНП-6, по 21 разряду.

• Август 1922 г. — июль 1923 г. — помощник начальника 6-го Томского линейного отделения СибОПСа (Сибирский округ путей сообщения).

• Июль 1923 г. — декабрь 1925 г. — первый помощник начальника 6-го Томского линейного отделения СибОПСа.

• Декабрь 1925 г. — ноябрь 1926 г. — временный член правления по техническим вопросам (ЧПТ) Томской железной дороги.
• Ноябрь 1926 г. — октябрь 1927 г. — член правления (ЧП) Томской железной дороги.
• Ноябрь 1927 г. — 1930 г. — инженер для поручений при ЧПТ (член правления по техническим вопросам), консультант при правлении Томской железной дороги.

Александр Николаевич Тихомиров был потомственным железнодорожником. Отец его, известный строитель Транссиба, достраивавший железнодорожный мост в Кривощеково, Н.М. Тихомиров оставил по себе в Новониколаевске долговечную память в виде храма Александра Невского.



Служебное удостоверение А.Н. Тихомирова. 1924 г.

В 1884 году Тихомиров окончил, в отличие от большинства инженеров железной дороги, не институт Императора Александра I, а физико-математический факультет Московского университета со степенью кандидата наук. А затем продолжил образование в институте инженеров путей сообщения (Санкт-Петербург), из стен которого вышел в 1887 году со званием гражданского инженера, правами производства строительных работ и чином коллежского секретаря.

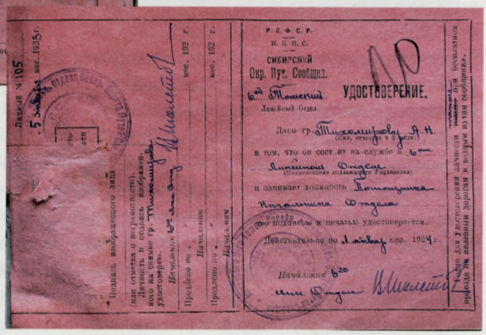
Было у Тихомирова и «свое» прозвище — Александр второй, которое тянулось за ним с поры руководства им в 1913–1917 гг. Пермской железной дорогой. Александром первым на этой дороге почитался первый начальник Пермской дороги Александр Андреевич Свентицкий.

Он чуть ли не единственный дореволюционный руководитель дороги, из «старых кадров», которые еще работали на руководящих постах и при советской власти. Показателен и тот факт, что он не вступил ни в одну из многочисленных партий.

Вот только два красноречивых факта из жизни Тихомирова в марте-апреле 1917 года.

Получив известие об отречении царя, А.Н. Тихомиров, в это время начальник Пермской дороги, экстренно созвал руководящий состав и предупредил о том, что все службы обязаны работать в прежнем режиме, а всякие политические страсти должны проявляться вне дороги и в свободное от работы время.

Когда же Временное правительство приняло с подачи министра Некрасова постановление «О назначении комиссаров на железные дороги», Тихомиров тут же телеграфирует министру о своем решении подать в отставку, которая немедленно была принята.



1920–1922 гг., когда Тихомиров возглавлял Томскую железную дорогу, позднее назовут «восстановительным периодом». И недаром, так как приходилось жить и работать за двоих — обычные текущие дела, а к ним «восстановительные», которых порой было много больше текучки.



Рабочие депо станции Алтайская

Была объявлена решительная война разрухе. Субботниками, воскресниками, сверхурочно и иными возможными способами сперва реанимировали дорогу, а потом вдохнули в нее вторую жизнь.

На железной дороге Тихомиров трудился до 1930 года. О последних годах его службы можно судить по «Личной карточке», в которой отмечалось, что и практический стаж и образовательный ценз Тихомирова должности соответствуют, что административные способности благодаря продолжительной службе на ответственных постах достаточные, что он хороший знаток путейского дела. При этом оговаривалось, что *«организационные способности благодаря отсталости от общественно-политической и экономической жизни нельзя считать удовлетворительными. Работу среди сотрудников распределяет умело, но шаблонно. Нового в работу вносит мало»*.

Судя по «Личной карточке», научных трудов Тихомиров не писал, рационализацией производства не занимался, и вообще не делал никаких ссылок на какие-либо факты, подтверждавшие его качества как работника. Эту его особенность в графе «Интерес работника к изучению вопросов, связанных с рациональной постановкой методов работы» записали так: *«Новейшую техническую литературу читает, но приобретаемые знания в практической работе применяет мало, т.к. слишком критически ко всему подходит»*.

Можно только гадать, к чему относится определение «слишком критически».

Скорее всего, поводом для перевода с последней должности члена правления послужил его возраст, ведь ему уже было под семьдесят. *«Ввиду старости и болезни глаз,* — записано в «Личной карточке» № 141 в разделе «Быстрота ориентации», — *ориентировка для должности члена Правления не достаточная, более будет на другой, спокойной работе, примерно консультанта при Правлении, или аналогично этому»*.

Здоровье его, похоже, было изрядно подорвано не только тяжелой работой на железной дороге, но и годами войн и революций, пришедшимися на его уже достаточно зрелые годы. Еще в 1925–27 гг. он всего один раз находился в периодическом отпуске, и два раза по болезни (45 и 10 дней), и еще один (опять-таки по болезни) с сохранением содержания (30 дней).

17 марта 1930 года Тихомиров подает на имя председателя Томской железной дороги прошение о получении пенсии:

«Я прослужил на железнодорожном транспорте 43 года без перерыва, из коих 12 лет при Советской власти. За все время я не получал никаких взысканий, 7-го ноября прошлого года в 11-й год Советской власти местный комитет железнодорожного сообщения особой, выданной мне грамотой, отметил меня как заслуженного работника. В настоящее время я сильно устал и не имею необходимой энергии для работы по эксплуатации транспорта, поэтому прошу Вашего согласия на увольнение меня от службы на Томской железной дороге с 1 апреля по прошению и не отказать в содействии для получения пенсии».

В «Личной карточке» Тихомирова не отмечено ни одного взыскания, так же как и ни одной награды. Случай сам по себе уникаль-

ный, свидетельствующий либо о поразительной способности Александра Николаевича приспосабливаться к быстро меняющимся условиям жизни, либо оставаться, наоборот, неизменным и стойким к любым невзгодам и тяготам. Одно то, что он прослужил 43 года на транспорте, не служа никому рангом меньше, чем Россия, выводит его в ранг незаурядных граждан. В любом случае, А.Н. Тихомиров — и как человек, и как руководитель железных дорог — заслуживает только благодарной памяти и самых добрых слов.



Ю.К. Королев. Революция.

1920-й — это и начало борьбы за сибирский хлеб для голодающей России.

Декрет «Об изъятии хлебных излишков в Сибири», подписанный В.И. Лениным, издан 20 июля. Началась продразверстка. На хлебозаготовки в Сибирь предполагается послать до шести тысяч рабочих и до 20 тысяч крестьян из голодающих районов страны.

«Железнодорожник! Каждый вагон зерна — месяц сытого пайка для тысячи трудящихся!»

Новый нарком Л.Д. Троцкий командовал путями сообщения меньше года. Собственно, командовал его зам В.М. Свердлов. Совнарком освободил Троцкого от «третьей» должности «ввиду чрезмерной его загруженности» и на его место в августе 1920 года поставил Александра Ивановича Емшанова, начальника Пермской железной дороги.

Троцкий, передавая дела, со свойственной ему метафоричностью оценивал состояние транспорта, как предынфарктное.

Новый нарком начал с издания приказа о создании Южного округа путей сообщения и обращения в Совнарком с предложением начать изготовление железобетонных шпал. По его настоянию Совет Труда и Обороны принимает постановление «Об объявлении недели добровольной явки дезертиров трудового фронта и об освобождении от наказания провинившихся в нарушении трудовой дисциплины». Емшанов проводит Всероссийское совещание работников транспорта, где ставит задачи по улучшению организации производства и указывает пути их решения.

Об условиях труда машинистов, кочегаров, кондукторов можно найти достаточно материалов и в воспоминаниях самих железнодорожников, и в газетных публикациях той поры.

Составы вели в основном паровозы серии «Ов», называемые «овечками». В кабине машиниста было жарко, как в аду. И машинист, и его помощник, и кочегар страдали от неимоверного жара раскаленной топки с раскрытым зевом. В кабину заскакивали погреться сопровождающие поезда кондукторы, которые коченели от зимней стужи на тормозных площадках в 40-градусные морозы порой до 60 часов без отдыха и подмены, но и они выдерживали такой «подогрев» не больше часа.

Для облегчения положения кондукторов в середину состава ставили теплушки с буржуйкой, где люди могли обогреться во время стоянок.

Грипп, простуда, ОРЗ, бронхиты, радикулиты — были неотъемлемыми спутниками поездной бригады.

Много железнодорожной техники было выполнено на примитивном уровне. От сиг-

нальной веревки, которую при надобности кондуктор дергал и тем самым сигналил машинисту при неотложной надобности, до устройства тормозных площадок.

Валившиеся с ног от усталости и недосыпа железнодорожники создавали во время субботников и воскресников временные ударные бригады для выполнения аварийного ремонта паровозов. От них требовали *«больше энтузиазма, больше сознательности, больше отдачи»*. Отдавать уже было нечего, так как практически все было отдано железной дороге: время, здоровье, жизнь.

Неурожай 1920 года довел города до голода. Спасаясь от него, многие рабочие уходили в деревню. А там крестьяне открыто выражали недовольство политикой «военного коммунизма». Впрочем, продразверстку вскоре заменили натуральным налогом на продукты сельского хозяйства. Но одним декретом народ не накормишь. Нужно было время и усилия всех людей, чтобы спасти и себя, и страну от голодной смерти.

Неудовлетворительные поставки хлеба на транспортные продовольственные базы привели к перебоям в его выдаче. Провели перерегистрацию карточек, запретили выдавать хлеб «прогульщикам».

3 ноября — начинается «Неделя помощи фронту». Сиббюро ЦК РКП призывает всех коммунистов сдать *«в первую очередь кожаную одежду — тужурки, брюки, фуражки (если последняя не является единственной или производственной: у шахтеров, машинистов, кочегаров, шоферов и т.д.)»*.

Настоящим бедствием были снежные заносы. Иногда только из-за снежных заносов вынужденная стоянка продлевалась до недели и более.

На VIII съезде Советов в декабре 1920 года с докладом о состоянии транспорта выступил нарком Емшанов. Речь на съезде шла о восстановлении железнодорожного транспорта и всего народного хозяйства в связи с окончанием войны. Зимой 1920 г. транспорт находился в состоянии тяжелейшего кризиса. На 19 железнодорожных линиях хлебного юга с 24 декабря было прекращено движение поездов ввиду острого недостатка топлива. За декабрь на 20% понизилась погрузка продовольственных грузов. Подвоз хлебных грузов в январе значительно понизился из-за нехватки топлива, снежных заносов и метелей, праздничных (рождественских) дней, когда погрузка хлеба на железных дорогах упала.

Тем не менее к 1 января 1921 года Сибирь дала стране 67 миллионов 370 тысяч пудов хлеба — ощутимый вклад в хлебный баланс страны.

Такое положение требовало самых срочных и энергичных мер по организации движения. Молодому наркому не хватало ни опыта в управлении, ни авторитета и твердости в налаживании одной из важнейших отраслей страны.

В апреле 1921 года Совнарком понизил в должности Емшанова до заместителя наркомпути, а наркомом «по совместительству» назначил Ф.Э. Дзержинского.



Л.С. Котляров. Феликс Дзержинский.





Родился в ноябре 1887 г. в селе Трокино Сердобского уезда Саратовской губернии.
Образование – «домашнее».





- 1906–1917 гг. – три года провел в заключении, а затем на «вечном поселении», столяр.
- Апрель–октябрь 1917 г. – временный столяр Саратовских мастерских на Рязано-Уральской железной дороге.
- Октябрь 1917 г. – красногвардеец.
- Конец 1917 г. – декабрь 1918 г. – начальник Рязано-Уральской железной дороги.
- Декабрь1918 г.– март 1919 г. – член коллегии НКПС и одновременно член коллегии ВЧК, начальник транспортного отдела ВЧК; комиссар Рязано-Уральской железной дороги.
- Март 1919 г. –апрель 1920 г. – председатель транспортной комиссии и член РВС Юго-Восточного фронта по вопросам транспорта.
- Апрель–октябрь 1920 г. – комиссар СибОПСа.
- Октябрь 1920 г. – январь 1921 г. – начальник СибОПСа.
- Январь 1921 г. – март 1922 г. – начальник Владикавказской железной дороги.
- Март–август 1922 г. – председатель Саратовского окружного комитета по перевозкам и начальник Рязано-Уральской железной дороги.
- С июля 1922 г. – начальник отдела ПС и уполномоченный НКПС при РВС Тамбовской группы войск.
- **Август 1922 г. – февраль 1923 г. – начальник, уполнаркомпути и председатель правления СибОПСа, член Сибревкома, г. Омск.**
- Февраль 1923 г. – май 1924 г. – уполнаркомпуть и начальник Северо-Западной железной дороги, г. Ленинград.
- Май 1924 г. – апрель 1926 г. – уполномоченный наркомпути, начальник Екатерининской железной дороги, г. Днепропетровск.
- Апрель 1926 г. – январь 1930 г. – председатель правления и начальник Волжского Госпароходства, г. Нижний Новгород.
- Январь 1930 г. – январь 1932 г. – начальник Уралжелдорстроя, г. Свердловск.
- Январь 1932 г. – август 1933 г. – руководитель группы водного транспорта, руководитель группы железнодорожного транспорта, член коллегии ИК РКИ, г. Москва.
- Август 1933 г. – июль 1937 г. – начальник Самаро-Златоустовской железной дороги, г. Куйбышев.
- С июля 1937 г. – в распоряжении НКПС.





Степан Терентьевич Ковылкин

Председатель правления
Сибирского округа путей сообщения
с августа 1922 г. по февраль 1923 г.

ГОЛОВОКРУЖИТЕЛЬНАЯ КАРЬЕРА

Степан Терентьевич Ковылкин происходил из рабочей семьи. Отец был плотник, Степан стал столяром. Однако в 1917 году пришлось сменить дерево на чугун и сталь.

Во многом активную революционную деятельность Ковылкина предопределил его отец. Ковылкин-старший батрачил до 20-летнего возраста на помещика Нохвостнева, тогда же умудрился окончить «школу грамоты», работал плотником в Пензе, Тамбове, а с 1890 года поселился в Саратове. Его семья насчитывала к тому времени 10 человек. Он принимал участие в революционном движении 1905 года, не вступая ни в одну из партий. Тем не менее посещал различные кружки и собрания, принимал активное участие в организации профсоюза рабочих-строителей в 1905 году и в революции 1917 года. Умер он в 1920 году.

Вслед за отцом и Ковылкин-младший занялся революционной деятельностью, вступив в 1905 году в ряды РСДРП. Несколько раз сидел в тюрьме, был выслан на вечное поселение. *«Последняя высшая должность*, — написал в автобиографии в 1936 году Степан Терентьевич, — *красногвардеец № 8014 — был одним из организаторов Красной Гвардии в Саратове, участвовал в качестве бойца и руководил боями 21.05.1918 г. в Саратове»*.

Однако, как ни велика должность сама по себе, это была не самая его высшая точка в головокружительной служебной карьере. И при всем при том — это была самая обычная биография тех лет: солдат, рабочий, арестант оказался наиболее приспособленным к бурным общественным переменам и долго занимал ответственные посты в любом виде деятельности, от политической до хозяйственной.

Степан Ковылкин встретил революцию, будучи временным столяром Саратовских мастерских на Рязано-Уральской железной дороге. А уже через полгода оказался совсем в другой, немыслимой по старым меркам, роли: *«С Октябрьского переворота с 1917 года, вскоре после октября под руководством партии ВКП(б) было захвачено управление Рязано-Уральской железной дороги, тотчас же пришлось занять должность начальника Рязано-Уральской ж.д.»*.

С 1917 по 1937 год С.Т. Ковылкин, помимо руководства Сибирским округом путей сообщения, возглавлял 7 дорог, будучи членом коллегии НК РКИ СССР, был руководителем группы водного и железнодорожного транспорта ЦК ВКП(б), а еще был председателем правления и начальником Волжского Госпароходства (г. Нижний Новгород), начальником Уралжелдорстроя (г. Свердловск) и т.д. В ряде районов страны избирался членом губисполкомов и крайисполкомов. Степан Терентьевич Ковылкин по праву считается первым комиссаром железных дорог страны Советов.

Как же складывалась биография Ковылкина, одинаково имеющая право быть отнесенной и к самым заурядным, и к самым необычным? Можно сказать, что она была типичной для того времени. Простые рабочие, крестьяне, солдаты становились маршалами Красной Армии, «генералами» производства, руководителями крупнейших строительств и железных дорог.

В 12-летнем возрасте Степана отдали в ученики в одну из саратовских булочных-пекарен. Проработав там несколько дней, он убежал, так как это занятие ему очень не понравилось. Собственно, никто и не думал обучать его мастерству пекаря. На улице стояла нестерпимая жара, а ему приходилось в основном следить за равномерным огнем в печи. В поисках хлеба насущного он попадает в столярную мастерскую при паровой мельнице Шмидта. Ему тогда не исполнилось еще 15 лет, необходимых по фабричному законодательству для работы на подобных предприятиях. Выход нашли простой: Степан поступил по документам своего старшего брата Григория Ковылкина.

Через два года после этого Григорий умер, и, во избежание осложнений и недоразумений с полицией, отец предложил Степану уволиться, что тот и сделал.

За два года Ковылкину удалось выучиться азам столярного ремесла, и в 1903 году он поступает столяром-подручным на паровую мельницу Смирнова.

К этому времени Ковылкин уже работает в партийной организации, посещает кружки и выполняет отдельные партийные поручения, занимается распространением нелегальной литературы на заводе. «Распространение» сводилось к тому, чтобы незаметно рассовать по карманам прокламации, наклеить их по заборам на всех видных местах. По словам самого Ковылкина, он *«в пределах разумения юношеских лет, вел революционную и агитационную работу среди рабочих»*. Первый опыт революционной работы закончился тем, чем и должен был закончиться: 9 декабря 1904 года его арестовывают вместе с филером, неким рабочим Смирновым.

Морозным утром на квартире Ковылкина был произведен обыск. Степан не ожидал обыска, да и с правилами конспирации знаком не был. Нелегальная литература хранилась у него вместе с обычными книжками, в углу комнаты на маленьком столике.

При аресте у него был найден «целый склад нелегальной литературы», масса прокламаций и брошюр, изданных ЦК РСДРП.

В тот же день семнадцатилетний Степан Ковылкин был посажен в саратовскую губернскую тюрьму.

Последовали допросы жандармов, жестокие избиения. Поскольку Ковылкин не «раскололся» и вовсе прикинулся неграмотным, следствие вскоре прекратили за недоказанностью улик, дело передали на рассмотрение саратовскому губернатору, и Ковылкин «по малолетству» был освобожден из тюрьмы. Однако после этого он надолго попадает под надзор полиции. А осенью 1905 года, несмотря на юный возраст, его избирают членом Саратовского городского комитета РСДРП.

Два года Ковылкин работает столяром в главных железнодорожных мастерских Саратова, а также мелких частных мастерских Самары, где проживает нелегально, продолжая работать в партийной организации.



Слесарь Омского депо Василий Патрикеев, вернувшись из Вологодской ссылки, читает газету «Русское слово»...

В 1906 г. Ковылкин возвращается в Саратов, легализует себя, ведет активную работу в подполье, является председателем городского комитета РСДРП, в который входили практически все саратовские большевики. В ноябре его, вместе с другими 11 членами комитета арестовывают.

Партийный билет за № 0230311 Ковылкину выдали в 1905 году, хотя фактически он принимал участие в революционной работе партии РСД с 1903 года.

«В общем и целом с детства по существу я вырос на коленях у партии, — считал С.Т. Ковылкин. — *Грамоте выучился исключительно на прокламациях и нелегальной литературе. Считаю себя грамотным самоучкой. Никогда меньшевиком не был, всегда был революционным марксистом-большевиком. Саратовская организация в 1905-1906 году считала меня стальнолобым большевиком».*

В 1907 году дело Саратовского комитета рассматривается в Саратовской судебной палате. Первым постановлением судебной палаты членов комитета приговаривают к двум годам крепостей. Однако прокуратура опротестовывает это постановление, и в результате

вторичного рассмотрения дела через полгода все осуждаются в ссылку на поселение по 126-й и 102-й статьям.

В 1908 году Ковылкина ссылают в село Грибово Чечуйской волости Киренского уезда Иркутской губернии. В ссылке он находится до Февральской революции. Работает столяром в мастерских Бодайбо и в затонах пароходства в г. Киренске. Там Степан Терентьевич продолжает эпизодически заниматься революционной работой, в частности, принимает активное участие в организации забастовки в г. Киренске и затоне Глотова в знак протеста против Ленских расстрелов. Через год принимает участие в организации забастовки в мастерских г. Бодайбо, выступает перед рабочими.

После амнистии он вновь появляется в Саратове и поступает на работу столяром в главные железнодорожные мастерские. К этому времени у большинства рабочих преобладало «меньшевистское настроение», и Ковылкин с места в карьер вступает в бескомпромиссную борьбу с меньшевиками и эсерами. Использовав весь накопленный багаж и влияние на рабочих в мастерских и вообще в Саратове, С.Т. Ковылкин в короткий срок разбивает меньшевиков и эсеров и захватывает местком и профсоюзные организации в свои руки. Его тут же выбирают председателем месткома.



И. Владимиров. Арест царских генералов. 1917–18 гг.

«Ковылкин в дискуссиях — исключительный, зажигательный оратор. Массе он был понятен», — писал о нем один из участников революционных событий 1917 года в Саратове И. Завгородний.

При Временном правительстве ведет активную работу среди рабочих и солдат Саратовского гарнизона. Его избирают членом Саратовской городской думы (фракция большевиков), а также кандидатом в Учредительное собрание.

Уже в этот период саратовцы, близко знавшие Ковылкина, удивлялись его работоспособности. Он успевал всюду: вел партийную и профсоюзную работу в Железнодорожном районе, активно участвовал в Саратовском Совете, был членом его президиума и исполкома, заседал в думе, часто разъезжал по Рязанско-Уральской железной дороге по партийным делам, вмешивался в крестьянские дела губернии.

Потом стремительно понеслись годы напряженной борьбы на фронтах гражданской войны, а затем на фронтах политической и хозяйственной работы.

С.Т. Ковылкин, будучи очень смелым человеком, в одиночку ездил из одной казацкой части в другую и, взгромоздившись на бочку, часами агитировал казаков, прибывших по призыву губернского комиссара «ликвидировать беспорядки в Саратове», идти по домам. Казаки слушались яростного агитатора и переходили на его сторону. И такое случалось не единожды. Когда казаки в другой раз прибыли для того, чтобы вовсе ликвидировать Совет, он их опять «разоружил» яростным и справедливым словом.

26 марта 1919 года С.Т. Ковылкин Советом Народных Комиссаров был утвержден членом

Коллегии Народного комиссариата путей сообщения, а вскоре, по настоянию В.И. Ленина, был переведен на работу в Москву, в аппарат Наркомата путей сообщения.

С приходом в НКПС Ковылкин мало сидел на месте. Ему приходилось много разъезжать по железным дорогам страны. Он налаживает разрушенное железнодорожное хозяйство, подбирает кадры управленческого аппарата, лично руководит восстановлением взорванного моста через реку Белую.

«Тогда из комиссаров-железнодорожников по своим деловым качествам Ковылкин не имел себе равных», — вспоминал соратник Степана Терентьевича И.И. Артемов.

В декабре 1919 года Совет Труда и Обороны и ЦК партии решили создать особый Комитет по проведению военного положения на железных дорогах Советской Республики. По предложению Ленина этот высокий и ответственный пост был доверен С.Т. Ковылкину.

Из личной и семейной жизни Ковылкина нам известно немногое: Степан Терентьевич был женат, жену звали Сарра Яковлевна, у них было двое детей, сын Юрий и дочь Изида.

Работает Ковылкин практически без взысканий, хотя 18 января 1922 года ему был объявлен выговор (приказ ГУП № 49), довольно распространенный в те годы, по Рязано-Уральской железной дороге за неправильное привлечение к службе состоящих в другом округе инженеров и за промедление в исполнении распоряжений Центра об их освобождении.

Первоначально Ковылкин пробыл в Сибири в общей сложности чуть больше года. Восемь месяцев в 1920 году в качестве комиссара и начальника Сибирского округа путей сообщения и полгода — осень 1922 года и зиму 1923 — уполнаркомпути и председателем правления СибОПСа. Гражданская война уходила в прошлое, но ее последствия все еще ощущались, и иногда очень сильно. Ковылкину по роду службы приходилось бывать и на маленьких станциях, и выезжать на чрезвычайные происшествия в голую степь, но основное время он проводил в Омске, Томске, Новониколаевске и других крупных городах Сибирской магистрали. И везде было практически одно и то же. Население жило впроголодь, города разрушались все сильнее и сильнее. В условиях еще не окончившегося небывало тяжелого экономического кризиса нечего было и думать о постройке домов, проведении водопроводов и трамваев, мощении улиц и т.д. С 1916 года непроходимые улицы большинства городов и городков никем не приводились в приличный вид, мощение улиц не планировалось. Даже мелкий ремонт зданий не проводился. Подобное положение стало особенно невыносимым в последние год-два, когда «умирающий гигант — город» начал жить новой жизнью, когда в крупные хозяйственные центры начался массовый приток населения, вызвавший жилищный кризис, эпидемии, нищету и т.п. В наследство от царской Сибири Сибирь советская получила не много — более или менее развитую мукомольную и кожевенную промышленность, полукустарные литейки, мелкие лесозаводы, два металлургических заводика и примитивные копи в Кузбассе.

В 1920 году, когда Ковылкин в первый раз оказался в Сибири, край только-только начал оправляться от ужасных разрушений гражданской войны и интервенции. Дорогу приходилось буквально возрождать из небытия.

В Сибирь С.Т. Ковылкин едет по поручению Совета Труда и Обороны с мандатом, подписанным Лениным и наркомом путей сообщения Красиным, восстанавливать работу железнодорожного транспорта на Урале и в Западной Сибири и организовывать эксплуатацию железных дорог, освобожденных от неприятеля.

Вернувшись в Москву, на заседании коллегии НКПС Ковылкин сделал доклад о своей деятельности по восстановлению дорог. По его предложениям были приняты меры по улучшению работы железных дорог Урала и Сибири. Тогда же по настоянию Ковылкина было принято специальное постановление: «О снабжении железнодорожников Урала и Сибири теплой одеждой».

15 апреля 1920 года Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет назначил

С.Т. Ковылкина членом Сибирского революционного комитета и направил его в Сибирь для восстановления работы железнодорожного транспорта. По специальному указанию Ленина свою деятельность Ковылкин начинает с Омских мастерских, в которых около 3000 бывших ижевских рабочих, переселенных туда, занялись саботажем. Мастерские не были разрушены, практически не было и задержек в топливе, а мастерские выпускали всего 3–4 вагона в месяц и ни одного паровоза. И на этом месте Ковылкин добился своего: мастерские «заработали, как часы».

Назначение Ковылкина совпало с такими важными мероприятиями, как выборы в первый Омский Совет рабочих и красноармейских депутатов, восстановление моста через Иртыш. 17 апреля по мосту прошел первый поезд. Этот день стал большим праздником для рабочих и крестьян, инженеров и техников Омска, работавших над восстановлением моста дни и ночи. 22 апреля проходит первое заседание Омского Совета рабочих и красноармейских депутатов. Во всем этом Степан Терентьевич принимает самое деятельное участие.

Масштаб работы железнодорожного транспорта определяло, прежде всего, значение Сибири как продовольственной базы промышленной России. Более 40 процентов собранного хлеба, мяса и масла перебрасывалось в центр за Урал.

Продовольственные грузы после окончания гражданской войны являлись основными для железнодорожного транспорта. Вместе с топливным грузом они составляли около 70 процентов всех перевозок.

Средняя скорость эшелонов с хозяйственными и военными грузами равнялась 385 верстам в сутки, что по тем временам считалось вполне удовлетворительным. Перевозкой пополнений и отдельно следующих команд и воинских грузов, переброшенных в западном и восточном направлении, было занято около 15 000 вагонов. Еще 10 000 вагонов были заняты под массовые перевозки демобилизованных, беженцев и пленных.

На 1 января 1921 года в наличии имелось 1403 исправных и 687 «больных» паровозов (половина которых уже находилась в ремонте), 31399 вагонов (в том числе 6125 «больных»).

Наибольшие затруднения при перевозках транспорт испытывал от недостатка топлива. Найти и доставить на дорогу уголь — была одна из главных задач начальника СибОПСа С.Т. Ковылкина. Начались работы по замене шпал, которых, по самым скромным прикидкам, надо было заменить по всей магистрали и веткам не менее 2,5 миллиона штук. Особенно нетерпимым было положение на Алтайской, Кулундинской и Кольчугинской железных дорогах, где шпалы были уложены непропитанными, и давно уже исчерпали свой ресурс.

Рабочая сила, обслуживающая Сибирские железные дороги общей протяженностью 5545 верст, насчитывала около 100 000 человек, из них на Омской — 45 000, Томской — 40 000, Забайкальской — 15 000. Около половины рабочих и служащих имели соответствующую квалификацию. Наиболее обеспеченной личным составом была Омская железная дорога, так как именно на ней, как на ближайшей к Уралу и Европейской России, оседало значительно большее количество всякого рода беженцев империалистической и гражданской войны. К тому же на Томской дороге часть рабочих и служащих отвлекалась для Кольчугинской новостройки.

Придя к руководству округом, Степан Терентьевич, прежде всего, обратил внимание на кадры управленческого аппарата. Ковылкин сумел найти подход ко многим старым специалистам, заставив их добросовестно работать на Советскую Республику.

С.Т. Ковылкин мобилизовал весь аппарат СибОПСа на ускоренную доставку паровозов и эшелонов с продовольствием в центральную часть России.

Хроника времени

28 марта в Красноярске проведен очередной воскресник на участке железной дороги. Работало 1334 человека, из которых 402 беспартийных; работы производились в семи участках пути, в мастерских и службе движения.

С 22 по 30 мая идет суд над членами правительства Колчака. Председатель Чрезвычайного революционного трибунала — Павлуцкий.

16 июля — открылся первый в Сибири съезд представителей губернских и уездных земельных отделов и представителей сельскохозяйственных коммун, артелей и рабочих комитетов советских хозяйств.

В июле 1920 года Сибревком проводит по всей Сибири «Неделю помощи крестьянину».



Клуб транспортников им. Лобкова в г. Омске. Начало 30-х гг.

Все рабочие и служащие губернских центров обязались отработать семь дней в пользу крестьян.

8–15 августа — «Неделя помощи больному и раненому красноармейцу».

3 ноября — начинается «Неделя помощи фронту».

13 декабря — открылся Сибирский металлургический съезд. Главный вопрос съезда — повышение производительности металлопромышленности. Земледельческая Сибирь на 60 процентов не обеспечена сельскохозяйственными орудиями.

24 апреля 1922 года на заседании Оргбюро ЦК РКП(б) по представлению Ф.Э. Дзержинского Ковылкин вновь был введен в состав Сибирского революционного комитета. Скоро Ковылкин организует сибирскую экспедицию из 58 партийных, советских работников и специалистов железнодорожного транспорта. Экспедиция обследовала всю Сибирскую магистраль, провела сокращение непомерно раздутых штатов в управлениях дорог, оказала большую помощь линейным отделам управлений.

Не до сна, не до отдыха было комиссару Ковылкину. Надо было руководить дорогой, надо было ехать к месту происшествий (а они случались, чуть ли не ежедневно), разбираться в причинах, искать виновных, организовывать, исправлять, контролировать...

И время было не только опасное, но очень голодное. 4 января 1922 года председатель ЦИК М.И. Калинин обратился «К крестьянам урожайных губерний»:

«...22 миллиона крестьян советских республик подвергаются величайшей опасности — погибнуть мучительной голодной смертью... Голод в Поволжье несет не только смерть миллионам людей, он несет уничтожение миллионов десятин хлебных полей, уничтожение многочисленных стад скота... Можем ли мы, рабочие и крестьяне, примириться с таким варварским положением, чтобы в государстве вымирали люди от голода, запускались культурные поля. Нет, нет. Тысячу раз нет.

Как бы Советское правительство ни напрягало свои силы, ему не удовлетворить не только полностью, но и наполовину нужды голодающих. Только тогда голодающие почувствуют помощь, когда крестьянство благополучных губерний приступит к постоянной помощи, будет уделять во время голода часть своих продуктов, когда в каждой деревне комитет помощи возьмет на себя задачу собирать все, что можно собрать из предметов питания и денежных средств, объединит собранное с соседними деревнями и отправит с собственными провожатыми в голодные места.

Все, в ком есть искра человеколюбия, — на помощь голодающим».

Но, с другой стороны, были несомненные успехи и в промышленном строительстве, народном образовании, искусстве. Предгубисполкома, бывший партизан Громов решил дать Новониколаевску свет. Приказал продать медь, имевшуюся в городе с войны. Это был незаконный, но смелый поступок. 53 000 рублей, полученные за медь, положили начало будущей электростанции. И через два года новосибирцы увидели яркий свет в своих квартирах.

С 12 октября 1923 г. в «Рабочем Дворце» Новониколаевска начались спектакли оперы. Фактически каждый день шел спектакль.

Наркомпрос А.В. Луначарский так характеризовал состояние школьной сети по 38 губерниям Центральной России: *«Сейчас наша смета выражается в сумме 64 миллиона золотых рублей, что повышает наше участие в общей сумме государственного бюджета с 3,5 до 9 процентов… У вас, в Сибири, производятся в пользу школ общественные запашки… В школах сети фабзавучей обучаются 60 тысяч подростков, что составляет 80 процентов всех подростков, фактически работающих на фабриках».*

В Сибири создается общество «Долой неграмотность».

Практически ежемесячно происходит какое-нибудь заметное явление или событие в жизни каждого города.

Хроника времени

10 января 1922 года наркомпуть Ф.Э. Дзержинский, будучи в Новониколаевске, обратился ко всем железнодорожникам Сибири с призывом улучшить работу транспорта по вывозу продовольствия в центр.

8 марта — открывается 5-я Всесибирская конференция РКП.

Май — Урал получает от Сибири 485 вагонов зерна.

26 июня — через станцию Новониколаевск проходит первый поезд беспересадочного сообщения Москва–Чита.

4 июля — открывается Сибирский экономический съезд.

16 октября — в Новониколаевске торжественно открывается Военно-научное общество Сибири.

С 1 по 15 февраля 1923 года проводится кампания по борьбе с детской беспризорностью.

12 мая — курортное дело Республики Совнарком признал особо важным. На организацию его в Сибири отпущено около двух триллионов рублей. В эту сумму входит как кредит на подготовку ремонта курортов, так и кредит на организацию подсобных предприятий.

3 июля — на Всероссийскую выставку готовятся экспонаты. От Новониколаевской губернии представлены лошади, крупный рогатый скот, специальные культуры (лен, конопля, табак, лекарственные травы), рыба и пушнина и кустарные изделия деревообрабатывающей промышленности. Сибсельтрест своими экспонатами завоевал на выставке первое место.

23 июля — М.И. Калинин проследовал через Новониколаевск в Читу с целью ознакомления с советским строительством на Дальнем Востоке. В конце августа, при возвращении из Читы, Калинин посетил Алтай для ознакомления с крестьянским хозяйством. На перроне вокзала выступил с речью.

Начало августа — в Барнауле и Бийске открыты сберегательные кассы для населения.

Все это приметы, штрихи времени, оставляющие следы и на лице, и на сердце людей, живущих в гуще дел и событий. Сколько их было за минувшие годы! Вот уже 1936 год, но Степан Терентьевич не стал «тихим» и медлительным, хотя и отдал партии и стране все свое здоровье и силы. 20 мая он, будучи начальником Самаро-Златоустовской железной дороги, докладывает в НКПС на отраслевом совещании о состоянии дел на его дороге. По ходу выступления задают вопросы Л.М. Каганович, другие работники наркомата.

Степан Терентьевич чувствует себя уверенно: дорогу, и не только эту, он знает досконально, все проблемы, связанные с техникой, людьми, финансами, может разложить на составляющие элементы и найти разумный выход из любой сложной и даже критической си-

туации. Не обойден Степан Терентьевич и вниманием руководителей. Только что отмечен наградой Родины. В наркомате на стенд специально к совещанию повесили газету «Правда» за 5 апреля 1936 г. № 95 (6700).

«О награждении работников железнодорожного транспорта

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

За перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и 1 квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий Центральный Исполнительный комитет Союза ССР постановляет наградить руководителей, политработников, рабочих и работниц-стахановцев железнодорожного транспорта по 31 железным дорогам, Московскому Метрополитену, железнодорожному строительству, заводам и предприятиям НКПС: орденом Трудового Красного Знамени:

146. Ковылкина Степана Терентьевича — начальника Самаро-Златоустовской ж.д.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. Калинин.

И.о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР И. Уншлихт.

Москва, Кремль — 4 апреля 1936 г.».

Ковылкин, как всякий руководитель-политик, свое выступление начинает с обращения к наркому. Нарком Л.М. Каганович уже развернулся во всю мощь полученных полномочий, в нем все с первого же дня увидели непримиримого борца с ленью, неисполнительностью и разгильдяйством.

«Очень многое изменилось у нас на дороге с тех пор, как пришел на транспорт Лазарь Моисеевич Каганович. Самаро-Златоустовская, которая ни разу не выполняла плана по перевозкам, в 1935 году выполнила его на 111,6 процента».

Тон выступления задан, планка поднята.

«А если взять отчетные данные за первый квартал 1936 года, то окажется, что положение опять резко улучшилось. План выполнен на 103,4 процента. По сравнению с первым кварталом 1935 года погрузка в среднем увеличилась в сутки на 73 процента».



ДОКЛАД тов. С. Т. КОВЫЛКИНА, 4/IV 36 г.
НАЧАЛЬНИКА САМАРО-ЗЛАТОУСТОВСКОЙ ДОРОГИ



Публикация доклада С.Т. Ковылкина в газете «Гудок». 1936 г.

Разумеется, не только заслуга Кагановича в том, что дорога стала работать результативнее и улучшила практически все свои показатели. Главное, что на ней, как отметил это сам Ковылкин в докладе, круглосуточно велась огромная организационная и техническая работа, в которой был задействован весь штат дороги: от начальника до уборщиц.

Опять же в духе времени Степан Терентьевич в меру признает свои промахи и ошибки. На вопрос Кагановича «Насчет паровозов скажите — у вас недодач много?», Ковылкин сокрушенно признается: *«…Причина — субъективная. Я по сути дела несколько проспал*

то, что делалось в уфимском депо… В феврале у нас начались недодачи, несмотря на то, что паровозы в уфимском депо у нас были хорошие. Мы это заметили и тут же приняли меры, но тут началась сплошная течь связей. Из-за этого выбыло из строя 26 паровозов. Выяснилось, что в депо стекла разбиты, все фартуки сняты — получился сквозняк. Сквозняк этот уничтожили и сделали усиленный ремонт связей. Тут начали рваться сальники. Оказалось, что в депо занялись упрощенчеством, начальник депо выбросил из сальников медные прокладки. Сейчас депо Уфа недодач (паровозов) по ремонту больше не имеет».



А.Г. Акритас. Постройка железной дороги. Из серии «Первая пятилетка»

Как всегда в своих выступлениях, Ковылкин главный упор делает на вопросах совершенствования работы дороги, причем не в отдаленном будущем, а в ближайшей перспективе:

«Второе, на что мы рассчитываем, стремясь перевести дорогу в разряд передовых, это новые методы работы. Возьмите наши поезда, идущие без остановок для набора воды. На плече Батраки–Куйбышев десятки машинистов работают без набора воды на протяжении 120 километров. Делают без набора воды пробег в 18 часов, а начали мы с 9. Не меньше 20 паровозных бригад работают там. И этим мы достигаем многого. Машинист заранее готовит паровоз, набирает воду с учетом того, что ему нельзя останавливаться на водяных пунктах. При такой системе можно довести суточный пробег до 700 километров и дать не менее трех оборотов».

Постников спрашивает из президиума: *«Это при обычном тендере?»*

Ковылкин: *«При обычном тендере. 120 километров идут без остановки, и на всем протяжении коммерческая и техническая скорость составляет 45 километров».*

«У нас 7027 стахановцев-кривоносовцев - 21,8 процентов», — порадовал Ковылкин наркома. И речь свою закончил, опять-таки обращаясь к наркому:

«Мы в этом году должны преодолеть препятствия, потому что у нас на транспорте Лазарь Моисеевич Каганович, потому что на нашей дороге большая армия стахановцев. Самое главное — это подъем, который имеется сейчас на сети. Вот я разговаривал с делегатами нашей дороги, приехавшими в Москву на отраслевое совещание. Не сомневаюсь, что когда они приедут на места, они будут, как львы, драться. Потому что получили зарядку от Лазаря Моисеевича, от лучшего мастера сталинского стиля.

Все свои силы, все свои знания мы дадим на усовершенствование социалистического транспорта. И никто из нас не сомневается в том, что победа и впредь будет за нами».

Последний документ, связанный с именем С.Т. Ковылкина, — приказ народного комиссара путей сообщения СССР от 31 июля 1937 г. за № ЦГЛ/278: *«Ввиду серьезной болезни тов. Ковылкина С.Т. освободить его от работы начальника Оренбургской железной дороги, оставив в распоряжении НКПС».*

Распорядился наркомат Степаном Терентьевичем «на полную катушку».

С конца 1936 года в Оренбуржье развернулись репрессии, в первую очередь против областных партийных деятелей и выдающихся хозяйственников края. В 1936 году на Орен-

бургской железной дороге была раскрыта «троцкистская организация», и члены «вредительской группы» начальник железной дороги Г.В. Подшивалин и начальник политодела дороги Г.Е. Чигеров расстреляны.

Такая же участь постигла и С.Т. Ковылкина, назначенного начальником Оренбургской дороги. А всего, по данным Оренбургского центра документации новейшей истории, с июня 1937 по июнь 1938 года было уволено с работы на Оренбургской железной дороге 1602 человека, а НКВД арестовало 1130 «врагов народа», работающих на транспорте.

В архивах удалось найти еще один любопытный документ почти пятидесятилетней давности. В 1958 году корреспондент Мордовского радио Н. Шмырев обратился в Центральный партийный архив ЦК КПСС с письмом:

«В нашей стране, — писал он, — *до революции многим было известно имя крупнейшего землевладельца Арапова. Многим была известна и станция железной дороги, названная его именем. Но вскоре после Великой Октябрьской революции станция Арапово была переименована в Ковылкино».*

Далее корреспондент описывал, как с годами станция разрослась в большой рабочий поселок, а именем Ковылкина был назван большой район.

«До нынешнего года не было известно, почему станция Арапово переименована в Ковылкино, — продолжал Шмырев, — *что это за человек, чьим именем названа станция, а потом и район? В апреле, в годовщину рождения В.И. Ленина, в газете «Советская Россия» появилась корреспонденция старого большевика Воропаева. Он делился воспоминаниями о встрече с Владимиром Ильичом Лениным, и там впервые за эти годы упоминается имя Ковылкина».*

Н. Шмырев связался с Воропаевым. В письме старому большевику он сообщил, что в 1919 году *«станция Арапово была переименована на станцию Ковылкино в честь члена коллегии народного комиссариата путей сообщения тов. Степана Терентьевича Ковылкина».* Далее сообщил его примерную биографию.

«Ковылкинцы очень заинтересовались этим. В районной газете «Знамя Ленина» мы напечатали ряд материалов под рубрикой «Из истории нашего района». Недавно при встрече в Москве жена Ковылкина С.Я. Беленькая передала мне ряд документов, рассказывающих о жизни старого большевика и первого комиссара Рязано-Уральской железной дороги С.Т. Ковылкина. Но точных данных о том, что станция Арапово переименована именно в честь этого человека, у нас нет. Есть только письмо Воропаева.

В отделе Архивов МПС данных о переименовании не имеется. Они адресовали меня к Вам…

Н. Шмырев».

Ответа на этот запрос найти, к сожалению, не удалось, однако выяснилось, что в 1919 году на станции Арапово был пожар. Нужны были экстренные меры по ликвидации последствий пожара, а главное — обеспечить людей жильем. Большую помощь этому оказал начальник Северо-Западной железной дороги, член коллегии НКПС Степан Терентьевич Ковылкин. Он лично занимался вопросами строительства жилых объектов в новом поселке железнодорожников, участвовал в проектировании домов, искал и находил все необходимые материалы и рабочую силу. Менее чем за год поселок для железнодорожников был построен. В знак благодарности и признательности местный Совет принял специальное решение об установке памятной арки, а поселку в середине октября 1919 года было присвоено имя С.Т. Ковылкина. 3 ноября 1960 года поселок был переименован в город Ковылкино.

Шмырев в 60-е годы прошлого столетия побывал в этом городе и написал:

«Город Ковылкино будет расти и благоустраиваться год от года, сохраняя для потомков имя комиссара железных дорог…»

Прошло сорок лет, память о Степане Терентьевиче Ковылкине жива и поныне, а город его имени растет и хорошеет.









Родился 10 февраля 1879 года в селе Сухой-Бузим бывшей Енисейской губернии.

- 1897 г. – окончил техническое железнодорожное училище и курсы технических строителей.
- Август 1897 г. – февраль 1898 г. – слесарь в Омских мастерских Западно-Сибирской железной дороги.
- Февраль 1898 г. – сентябрь 1900 г. – помощник машиниста в красноярском депо Сибирской железной дороги.
- Сентябрь 1900 г. – август 1904 г.– машинист Сибирской железной дороги.
- Август 1904 г. – февраль 1906 г. – техник службы тяги в Управлении Сибирской железной дороги.
- Февраль 1906 г. –1907 г. – машинист Красноярского депо Сибирской железной дороги.
- 1907–1908 гг. – техник по шпалам в Переселенческом управлении Нижне-Удинского уезда.
- 1908–1913 гг. – техник по постройке грунтовых дорог в Управлении Иркутской железной дороги.
- Апрель 1913 г. – декабрь 1914 г. – техник строительных работ в Симбирском Земстве.
- 1915 г. – техник полевых работ на Северной железной дороге.
- 1915 г. – июнь 1917 г.– рядовой в нестроевой команде.
- Июль 1917 г. – февраль 1918 г. – машинист Мурманской железной дороги.
- Февраль 1918 г. – март 1919 г. – зав. отделом заготовок на Мурманской железной дороге, член Совдепа, комиссар.
- Март 1919 г. – март 1920 г. – начальник и комиссар службы мастерских на Мурманской железной дороге.
- Март 1920 г. – июль 1920 г. – комиссар службы пути на Томской железной дороге.
- Июль 1920 г. – сентябрь 1921 г. – зам. комиссара, комиссар Томской железной дороги.
- Сентябрь 1921 г. – январь 1924 г.– начальник Алтайской линии (линотдел) Томской железной дороги.
- **Январь–август 1924 г. – начальник Омской железной дороги.**
- Август 1924 г. – октябрь 1925 г. – начальник и уполнаркомпути Забайкальской железной дороги.
- Октябрь–декабрь 1925 г. – зам. уполнаркомпути Томской железной дороги.
- Декабрь 1925 г. – июнь 1926 г. – зам. председателя правления Томской железной дороги.
- Июнь 1926 г. – январь1927 г. – врио УЦД – председатель правления Томской железной дороги.
- **Январь–декабрь 1927 г. – уполнаркомпути Томской железной дороги.**
- Декабрь 1927 г. – ноябрь 1928 г. – районный комиссар Северо-Западного района по перевозкам.
- Ноябрь 1928 г. – март 1930 г. – председатель Северо-Западного Комитета по перевозкам в Ленинграде.
- Март–ноябрь 1930 г. – учащийся на Высших академических курсах НКПС.
- Ноябрь 1930 г. – сентябрь 1935 г. – директор Ленинградского института инженеров путей сообщения.





Василий Иванович Романов

Начальник Омской железной дороги
с января по август 1924 г.
Уполнаркомпути
Томской железной дороги
с января по декабрь 1927 г.

ОТ СЛЕСАРЯ ДО РЕКТОРА

В личном листке номенклатурного работника от 6 декабря 1931 г. (к личному делу № 822) можно найти следующую информацию об общественной работе В.И. Романова.

- *Петроград — в Петросовете 1-го созыва с 1.03.1917 г.*
- *Петрозаводск — в главном дорожном комитете с 20.06.1917 г. по 1919 г.*
- *Петроград — в совдепе 1919 г.*
- *1922–24 гг. — член горсовета в Барнауле.*
- *1926–28 гг. — член горсовета в Томске.*
- *С 1930 года по настоящее время член Ленсовета.*

Из 38 лет трудового стажа железнодорожника без малого четверть века Василий Иванович Романов проработал на железных дорогах Сибири, из них семь с половиной лет руководя сибирскими дорогами.

На Томскую дорогу Романов поступил в 1920 году, то есть в самое трудное время восстановления транспорта, и с того момента занимал многие ответственные должности.

Окончив в 1897 году техническое железнодорожное училище и курсы технических строителей, он начал работу слесарем в Омских мастерских Западно-Сибирской железной дороги, а завершил свой трудовой путь (после окончания в 1930 г. десятимесячных Высших академических курсов НКПС) в должности директора Ленинградского института инженеров путей сообщения (ЛИИПС) в 1935 г.

В.И. Романов с детства познал сиротство и нужду. Сын ссыльнопереселенца, после смерти отца в 1886 г. остался в большой семье с пятью братьями и сестрами, матерью и бабушкой. Зимой учился в школе, а летом работал у богатых крестьян — бороноволоком, подпаском и т.п.

Затем учился в городской школе, а с 15-летнего возраста учился в техническом железнодорожном училище, получая небольшое пособие. Окончив в 1897 году Техническое училище, стал работать в Сибири на транспорте.

3 класса (по другим сведениям — 4) городского училища, 3 класса и 2 года практики в техническом училище дали ему специальность техника. За восемь лет, с 1897 по 1904 год, он освоил три специальности: слесаря, помощника машиниста и машиниста.

В 1904 году перевелся в Томск, чтобы поступить в Технологический институт. Работал техником в управлении тяги, а по вечерам готовился на курсах при Технологическом институте.

Поскольку среди окружения было много политических ссыльных, в 19–20 лет заинтересовался революционной литературой и стал укрывать на своей квартире беглых из ссылки.

В 1903 году начал втягиваться в революционную работу, стал заниматься самообразованием, учиться в кружках.

В 1904 году вступил в партию РСДРП в Томске. Здесь работал в подпольной организации, участвовал в кружках и агитационной работе, где познакомился с С.М. Кировым.

Уже через год все свободное время заняла революционная работа, и мечты о Технологическом институте пришлось оставить.

В 1905–1906 гг. Романов — член забастовочного комитета Сибирской дороги. В 1905 году во время погрома был избит черносотенцами, а 1906 году арестован и после тюрьмы выслан из Томска. Кочевал по разным городам Сибири, работая в партии.

В 1907 году, в Красноярске, был выдвинут рабочими депо и партией делегатом во 2-ю Государственную думу, но выбран не был, т.к. пришлось из Красноярска скрыться. И уже после бегства вторично был уволен с железной дороги Особым комитетом по охране.

С конца 1907 года, после разгрома сибирских организаций, скитался по глухим таежным местам Иркутской губернии, работая в Переселенческом управлении по прокладке грунтовых дорог в качестве десятника и затем техника.

В 1913 году уехал в Европейскую Россию и служил в земстве города Сенгилея Самарской губернии, ремонтируя шоссейные дороги.

В 1914 году попытался поступить вновь на Северную железную дорогу, но через три месяца работы жандармской полицией был снят и передан в армию, где до весны 1917 года служил рядовым в нестроевой команде в городе Ораниенбауме.

В Февральскую революцию был членом горсовета Ораниенбаума и от Ораниенбаума был избран в Петроградский Совет рабочих, крестьянских и солдатских депутатов.

В мае 1917 года, как бывший железнодорожник, демобилизован и послан на Мурманскую дорогу. Работал машинистом-наставником, и в июле был избран на съезде Мурманской железной дороги в главный дорожный комитет.

В Октябрьскую революцию находился в Петрозаводске, сначала вступил в левую интернациональную группу Лозовского РСДРП, а в августе 1918 года вступил в РКП(б). Собственно, с этого времени и начался стремительный взлет его карьеры. Во всех характеристиках В.И. Романова неизменно отмечается его способность к руководящей работе:

«Постепенное и планомерное повышение в должностях, протекавшее как в дореволюционный период, так и в революционный, характеризуется тем, что это повышение шло исключительно за счет личных качеств и способностей. По целому ряду ответственных должностей проявил себя выдержанным агентом, способным быть руководителем дела в дорожном масштабе».

Сам он позже на 17-й пункт анкеты: «Какую специальность получил в результате практического опыта работы?» отвечал: «Администратор и организатор — работал в транспортных группах и секциях».

В 1918–19 гг. Романов член совдепа Мурманской железной дороги, начальник материальной службы, комиссар, а в конце 1919 года его командируют на Томскую дорогу, где он последовательно занимает должности комиссара службы пути, заместителя, а затем комиссара Томской дороги, начальника Алтайской линии (линотдел), начальника Омской, потом Забайкальской железных дорог, и, наконец, в 1926–28 гг. заместителя председателя правления Томской дороги.

1920-е годы. Только что окончилась гражданская война. Империалистические страны вынуждены были смириться с мыслью о невозможности победить Советскую Республику в открытом бою. И хотя они организуют экономическую блокаду, в стране создаются условия для мирного строительства, для созидательной работы по восстановлению народного хозяйства.



Группа томских работников, приехавших для работы в новосибирской ФМУ. 1936 г.

Не работают фабрики и заводы, разрушены угольные шахты и железнодорожный транспорт. Резко сократилась численность рабочего класса. Большинство рабочих переместилось из городов в деревни. Красноармейцы идут на трудовой фронт, на работы по восстановлению важнейших народнохозяйственных объектов. Первоочередное внимание было сосредоточено на восстановлении железнодорожного транспорта, главного хозяйственного нерва страны, угольных шахт и других предприятий по производству и добыче топлива.

Проведена денежная реформа, позволившая покончить с инфляцией и создать условия для нормального развития экономики страны. В деревне продовольственная разверстка заменена продовольственным налогом. У крестьян появилась заинтересованность в разви-

тии сельскохозяйственного производства. Приступили к реализации НЭПа, предусматривающего возможность участия в хозяйственном строительстве частного капитала, отдельных лиц и коллективов. Перечисленные меры позволили в сжатые сроки восстановить экономику страны до довоенного уровня.

В эти годы в Западной Сибири, как и во всей стране, происходят разительные перемены.

Руководители Омской линейной профсоюзной организации



Новониколаевск становится новым административным центром необъятного Сибирского края, простирающегося от Урала до Бурят-Монголии, от Алтайских и Саянских гор до Ледовитого океана.

Сибирь, как и вся страна, переживала небывало тяжелый кризис в условиях гражданской войны, население жило впроголодь. Но Сибирь советская борется с голодом, разрухой, неграмотностью. Она намерена развиваться экономически.

Начиная с империалистической войны, сибирские города из года в год только разрушались. Понятно, что нечего было и думать о постройке домов, проведении водопроводов и трамваев, мощении улиц. Почти десять лет не проводился даже мелкий ремонт зданий. Подобное положение стало вовсе невыносимым, когда в крупных хозяйственных центрах начался массовый приток населения, вызвавший жилищный кризис, эпидемии, нищету и т.п. Тот же Новониколаевск из уездного городка с 35 тысячами жителей вырос в сибирский центр с 73 тысячами населения. А в нем с 1916 года улицы никем не приводились в приличный вид, не мостились, стали непроходимыми даже в погожие дни.

«Более чем скверно обстоит дело с водой, — писала «Советская Сибирь» 4 июля 1923 г. — *Работающие три водокачки с трудом обслуживают лишь центральную часть города, а население Закаменского, Ипподромского и других районов пользуется водой из естественных источников — Каменки и Оби. Разумеется, вода эта не безупречна, и в случае эпидемии прямо опасна».*

15–22 октября в Новониколаевске проходит «Неделя помощи голодающим Поволжья». В первый же день к зданию Губпродкома подъехало 5 автомобилей и около 1100 подвод. Работники женотдела, Всеобуча и других организаций разъехались по городу для сбора пожертвований. Уже к пяти часам собрали много продовольствия, главным образом, картофеля и капусты, около 10 миллионов рублей.

14 марта1924 года в Доме Сибревкома в присутствии наркомздрава А.Н. Семашко открылся Первый Сибирский краевой съезд медицинских работников.

24 марта пущен маслобойный завод № 1 Кедропрома.

6 января 1925 года в Бердске закончена постройка дома отдыха. На место выехала специальная комиссия для приема дома от подрядчика.

14 марта 1926 года в 17 часов Новосибирск получил свет от выстроенной на берегу Оби электростанции (по данным окрадмотдела, в Новониколаевске было 100 762 жителя).

5 сентября приступила к работе первая в Сибири широковещательная станция. По ра-

диотелефону ежедневно передаются новости во все концы обширного края.

30 декабря кинотеатральная сеть Сибири увеличена на 250 процентов.

11 января 1927 года по наказу избирателей в Новосибирске выстроена новая электростанция, на улицах загорелись двести с лишним фонарей, замощено 2482 метра городских улиц. Для будущего водопровода заготовлены трубы. Построено также 9 новых магазинов, 6 старых расширены, открыты столовые.

В эти дни произведена перепись населения Сибирского края, насчитывавшего 81 город. *«По окончательным сведениям из 67 городов — в них проживает 1 069 892 человека, тогда как по переписи 1923 года было 932 700 человек. По числу жителей на первом месте Омск — 161 397 человек и на втором Новосибирск — 119 997 человек».*

А в начале 1928 года граждане радуются последним вестям:

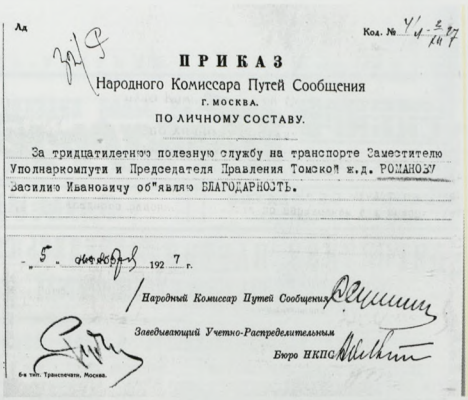
все масло Каинской молочной школы, вывезенное в прошлом году в Англию, принято на тамошнем рынке первым сортом;

Сибирь должна построить за год жилищ на 17 миллионов рублей;

летом откроется воздушное почтовое сообщение на самолетах по линии Москва–Новосибирск — весь путь с четырьмя посадками займет всего 26 часов 30 минут!

За эти годы, естественно, происходит немало событий и на железных дорогах, где работает Романов, если не считать событием само возрождение дорог после гражданской войны буквально из руин и пепла. Так, например, 25 октября 1923 года вся Сибирь празднует одну из первых крупных побед на трудовом фронте — закончено сооружение железнодорожной ветки, необходимой для эксплуатации угольных копей юга Кузнецкого бассейна. «Кольчугинская новостройка открыта!» — пестрят лозунги и передовицы газет.

Были и менее значительные события, оставившие, тем не менее, след и в газетах той поры, и в сердцах жителей.



Лд

Код. № 4/4-3/24 27

ПРИКАЗ

Народного Комиссара Путей Сообщения

г. МОСКВА.

ПО ЛИЧНОМУ СОСТАВУ.

За тридцатилетнюю полезную службу на транспорте Заместителю Уполнаркомпути и Председателя Правления Томской ж.д. РОМАНОВУ Василию Ивановичу об"являю БЛАГОДАРНОСТЬ.

5 октября 1927 г.

Народный Комиссар Путей Сообщения

Заведывающий Учетно-Распределительным Бюро НКПС

6-я тип. Транспечати, Москва.

Благодарность наркома за тридцатилетнюю службу. 1937 г.

Скажем, 26 января 1926 года путейцы Новониколаевского железнодорожного узла построили своими силами избу-читальню на 200 человек.

Одновременно Омское транспортное потребительское общество открыло столовую на 300 человек для рабочих и служащих правления Омской железной дороги.

10 ноября в Новосибирске открыто два новых клуба — транспортников и строителей...

Годы в непрестанных трудах летят, как дни. 5 октября 1927 года выходит приказ народного комиссара путей сообщения:

«За тридцатилетнюю полезную службу на транспорте заместителю уполнаркомпути и председателя правления Томской железной дороги — тов. Романову Василию Ивановичу объявляю благодарность».

А еще через год 24 октября 1928 г. появляется новый приказ наркома:

«Член правления, замещающий уполнаркомпуть и председателя правления Томской железной дороги Романов В.И. назначается Председателем Северо-Западного районного комитета по перевозкам с 1 ноября сего года».

В 1930 году Василия Ивановича командируют на 10-месячные Высшие академические курсы НКПС в Москве — сбывается его давнишняя мечта — учиться.

Страницы газеты «Грабарь-ударник», посвященной окончанию строительства Кольчугинской ветки. 1931 г.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СОВЕТСКАЯ СИБИРЬ
Выездная редакция.

Грабарь-ударник

Адрес редакции: 4-й участок Сибстройпути село Камысла Краснинского р.

ВЫХОДИТ БЕСПЛАТНО два раза в пятидневку.

29 июля 1931 года № 1

ДИРЕКТИВУ ПАРТИИ, ЗАКОНЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ЛИНИИ НОВОСИБИРСК-ЛЕНИНСК К КОНЦУ 1931 ГОДА—МЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ

Наша задача—построить в срок линию Новосибирск-Ленинск

В своем решении июльский пленум ЦК партии считает, что успешное осуществление индустриализации страны, создание ряда крупнейших промышленных комбинатов (Урало-Кузнецкий и друг.), индустриализация и связь окраинных областей союза, развертывание лесозаготовок, строительство крупных совхозов и колхозов, освоение северных лесных окраин и укрепление обороноспособности страны,—все это ставит перед нами огромную задачу по строительству новых железных дорог и усиления пропускной способности существующих.

Урало-Кузнецкий комбинат, в этом великом строительстве является одним из мощных рычагов в построении социалистической экономики в СССР, он даст стране: уголь, сталь, железо, чугун, крупные и сложные машины и оборудования для крупных заводов и для сельского хозяйства.

Но Урало-Кузнецкий комбинат разделяет пространство в 2000 километров, поэтому приобретает исключительно важное значение разрешение вопроса транспортного строительства. Ж. д. линия Новосибирск-Ленинск в связи Урала с Кузбасом играет решающую роль. Она дает возможность вывозить уголь из Кузбасса, направляя его тяжелыми составами, без пересоставления в пути на Урал, она также дает возможность ввозить оборудования для Кузбасса и вывозить всю продукцию его предприятий, она органически связывает Кузбас со всеми частями СССР.

Поэтому пуск ж. д. линии Новосибирск-Ленинск к сроку, является настолько важным и необходимым, что все строительные организации и все рабочие этой новостройки должны на выполнении этой задачи сосредоточить все свое внимание, все свои силы и средства. В порядке соцсоревнования и ударничества обеспечить пуск этой линии в срок,—этим выполнить директиву партии.

Таковы наши задачи.

Что мы имеем сейчас на 4 участке Сибстройпути?

Земляных работ у нас еще имеется 830000 кубометров, каменных работ 7000 кубометров, гражданского строительства 15946 квадратных метров.

Требуется для выполнения этой работы: граборей 1500 человек, землекопов 1100 чел., плотников 450 человек, столяров 60 чел. и цементу 1000 тонн.

Нам недостает на сегодняшний день: грабарей 100 ч., землекопов 700 ч., плотников 214 чел., столяров 50 чел. лошадей 245, каменщиков 40 чел. и цемент только что начинает небольшими партиями поступать.

Мы имеем громадную текучесть рабочей силы, с 1 июля по 20 июля ушло с нашей новостройки 1400 человек.

План работ земляных с 1 июля по 15 июля выполнили на 83,5 проц. и с 15 июля по 20 июля на 70,5 проц. Плюс к этому у нас еще неизжиты целый ряд организационных неполадок, ведь укладка пути начнется с 10 августа с. г.

Все это говорит о трудностях, которые угрожают не выполнением плана строительных работ к сроку.

Эти трудности надо во чтобы то ни стало нам преодолеть. Решительнее надо ударить по разгильдейству, побесхозяйственности, по обломовщине, по текучести рабсилы, по всем организационным неполадкам в практической работе строительства. Решительнее ударить по правооппортунистическому неверию, нытью и благодушию в работе.

На своевременный пуск Ленинск - Новосибирской линии надо мобилизовать все свои силы, использовать все внутренние ресурсы, решительнее перестроиться в работе.

По большевистски, по ударном добиться пуска линии Новосибирск Ленинск досрочно.



Вперед, к выполнению пятилетки в 4 года!

ВЫПОЛНЕНО ЗАДАНИЕ ПО ЗЕМЛЯНЫМ РАБОТАМ

1-й пункт.
С 1 июля по 15 июля — 70,5 проц.
С 1 июля по 20 июля — 48 проц.

2-й пункт.
С 1 июля по 15 июля — 80 проц.
С 15 июля по 20 июля — 55 проц.

3-й пункт.
С 1 июля по 15 июля — 78 проц.
С 15 июля по 20 июля — 101 проц.

4-й пункт.
С 1 июля по 15 июля — 129 проц.
С 15 июля по 20 июля — 100 проц.





3 «ГРАБАРЬ-УДАРНИК» 29 июля 1931 г.

С 10-го августа начинается укладка рельс на нашем участке

Обеспечим бесперебойную работу по укладке стального пути

Лучшие ударники призывают на ликвидацию пробок в укладке

Вагонетчики бригады Никифорова, об'явили себя ударниками на быстрейшее окончание насыпи, с таким расчетом, чтобы начатую 10-го августа прокладку рельс не задержать ни на один день.

Никифоровцы послали обращение к рабочим Яшкинского завода с призывом дать своевременно цемент, дабы не сорвать строительство мостов. Никифоровцы обращаются с таким же призывом ко всем рабочим 4 участка Сибстройпути.

Тачечникам, грабарям, каменщикам и плотникам!

На линии Новосибирск-Ленинск, с 10 августа начнется укладка стальных путей.

Укладочный городок ставит своей целью,—развить большевистские темпы в работе, с ежедневной укладкой по 4 километра. 400 человек рабочих-ударников укладки, требуют от нас своевременной подготовки насыпи.

От нас, как никогда, сейчас требуется развитие таких темпов, которые целиком и полностью обеспечили бы бесперебойную работу укладочного городка.

Мы, бригада вагонетчиков Никифорова, об'являем себя ударниками по своевременной подготовке пути для укладки и призываем нас всех шире развернуть фронт социалистического соревнования и ударничества, добиться в работе наибольшей производительности и лучшей организации труда и расстановки сил.

Единым фронтом, дружной работой закончим насыпи и мосты в срок, обеспечим бесперебойную работу укладочного го одка.

Возьмем на буксир отстающих!

Даешь ударные бригады по всему участку!

По поручению бригады:

Барабанов, Хапрум, Лазарев, Балашев.

Каждый комсомолец должен быть ударником

Мы должны, досрочно закончить строительство железнодорожной линии Новосибирск Ленинск и пустить ее в эксплоатацию. В этой работе комсомол должен стать на передовые участки строительства дороги.

Вот те основные задачи которые [illegible]омсомолом и в целом [illegible]абочей молодежью на[illegible]

[illegible]жна быть молодежной— [illegible]ало Краевое совещание [illegible]востроек. Наша задача [illegible]я.

[illegible]иши, мы в июле месяце [illegible]идем в работе строительства с про[illegible]рывом, за первую половину план выполнили всего на 83 проц., а за четвертую пятидневку всего на 70 проц.

Такое состояние работы грозит нам невыполнением возложенной на нас краевой организацией комсомола задачи.

У нас мало еще молодежных ударных бригад и те существующие бригады работают самотеком, отдельные ячейки комсомола не занимаются вопросами производства.

Мы должны построить свою работу целиком вокруг производства и добиваться 100 проц. выполнения промфинплана.

Мы имеем на участке 1000 человек молодежи и только 250 человек в комсомоле. Наша задача к 6 сентября, добиться вовлечения в комсомол всей рабочей молодежи.

Высокие темпы в работе, создание новых ударных, молодежных бригад, сотни рабочей молодежи в комсомол, сокрушительней удар по самотеку, хулиганству, разгильдяйству и оппортунистическому нытью,—вот лучший подарок к участковой комсомольской конференции.

Выше темпы работы комсомол!

Иванов.

Начальникам пунктовым комитетам и партячейкам 1 и 2 пунктов

Редакция требует от вас, через [illegible]шу газету, дать об'яснение перед [illegible]щественностью, почему у вас [illegible]ет снижение выработки на земляных работах и слабо развертывается гражданское строительство. Чем можно об'яснить такое позорное невыполнение плана?



Торопись с насыпью, готовся к укладке рельс!

Надо на пути пробки устранить

На 4 пункте постройка мостов задерживается из за отсутствия железа для болтов и благодаря отсутствия квалифицированных плотников.

Железо есть на других пунктах, в частности на 2 пункте, да и плотники найдутся, но до сих пор не могут сделать, соответственно очередности прокладки пу и, заброску стройматериалов тех, которых сейчас нехватает и правильно расставить раб чую силу, этим срывают своевременную подготовку насыпи и мостов к укладке рельс.

Контора участка! Пора перестроится по ударному » работе и усилить свое оперативное руководство!

Филипова.

Перешли на хозрасчет

Артель Чубарева в количестве 44 чел. перешли на хозрасчет и об'явили себя ударниками на окончание строительства дороги до срока.

Вызывают всех грабарей участка.

Воробьев.

Кто виноват в простое вагонеток

По распоряжению конторы участка, прорабу 4 пункта предложено снять с работы и немедленно перебросить на 2 пункт 20 вагонеток.

С 24 июля ти вагонетки с работы сняты и лежат бездействия, никто не думает о их переброске на 2 пункт, где в них нуждаются.

Кто виноват в таком простое?

Надо сейчас же кому следует выяснить это дело и виновных привлечь к ответственности, а вагонетки немедл нно перебросить на 2 пункт и пустить в работу.

Рабкоры.



15 ноября 1930 года В.И. Романова назначают начальником Ленинградского института путей сообщения, в котором он трудится 5 лет.

Восемнадцатому ректору ЛИИПСа пришлось стоять во главе института в сложное время поисков и экспериментов в высшей школе страны. Преподаватели, ученые и общественность отмечали большой вклад Романова в развитие научно-производственной базы института, а также в совершенствование методики преподавания.

В конце 1931 года ЛИИПС был разделен на два самостоятельных учебных заведения: Ленинградский путейско-строительный учебный комбинат (ЛПСУК) под руководством



Ю.К. Королев. 1922-й.

П.Д. Рождественского и Ленинградский электромеханический учебный комбинат (ЛЭМУК) инженеров железнодорожного транспорта, который возглавил В.И. Романов.

«В целях разукрупнения существующих много-факультетных железнодорожных институтов в специальные отраслевые институты и реорганизации имеющейся сети политехникумов в специальные железнодорожные техникумы — приказываю:

1. Ленинградский институт путей сообщения (ЛИИПС) с 1.01.1932 г. реорганизовать в два самостоятельные института:

а) Ленинградский путейско-строительный институт инженеров железнодорожного транспорта — на базе путейского-строительного факультета ЛИИПСа;

б) Ленинградский электротехнический институт инженеров железнодорожного транспорта — на базе электротехнического факультета ЛИИПСа и политехникума им. Дзержинского.

2. Ленинградский политехникум им. Дзержинского реорганизовать в самостоятельные отраслевые техникумы:

<...>

б) электротехнический при электротехническом институте;

<...>

6. Директором электротехнического института назначить тов. Романова В.И.

7. Председателем ликвидационной комиссии назначить быв. директора ЛИИПСа тов. Романова, которого обязываю в 2-х месячный срок провести и закончить ликвидацию дел ЛИИПСа.

Зам. народного комиссара путей сообщения Амосов.
Начальник цупкадра Павлов».

Позже в обоих комбинатах была введена более узкая специализация, лаборатории и учебные кабинеты использовались для институтов и техникумов единого профиля.

ЛЭМУК имел восемь образовательных специальностей: радиосвязь, проводная связь и СЦБ, электротехника и энергетика, электротяга, ремонтные заводы, тяговое хозяйство, эксплуатация железных дорог, инженерно-педагогическую. В состав ЛЭМУК входили электротехнический техникум и заочное отделение института. В Вологде и в Ярославле были два учебных филиала.

Чрезмерное число специализаций и организационные трудности в работе обоих ком-



бинатов привели к тому, что уже в 1933 г. они были объединены в один институт с названием — ЛИИЖТ.

ЛИИЖТ имел семь факультетов, а в 1933 г. на базе электротехнического факультета были образованы еще факультеты связи, СЦБ и электромеханический.

В 1934 г. по инициативе и под руководством ректора В.И. Романова был разработан новый Устав института. К этому времени общее число кафедр достигло 43, в их числе были вновь организованные кафедры «Общий курс железных дорог», «Постройка железных дорог», «Тоннели» и др.

Претворение в жизнь планов индустриализации страны требовало большого числа специалистов. К концу 1933 г. резко увеличилось число слушателей на рабфаке ЛИИЖТа — 3465 человек, из которых большинство (80–90%) были рабочие.

Надо ли говорить, что новые заботы, новые обязанности и высокая ответственность за громадное учреждение, подготавливающее кадры для важной отрасли народного хозяйства, забирали у Василия Ивановича все время и все силы.

В начале 1934 года на совещании в НКПС в Москве В.И. Романов встретился с первым начальником (ректором) Новосибирского путейско-строительного института инженеров транспорта, кавалером ордена Красного Знамени Сергеем Емельяновичем Пропастиным, с которым был знаком со времен гражданской войны.

С.Е. Пропастин с гордостью рассказывал об институте, его перспективах.

— Здание-то новое? — не совсем дипломатично поинтересовался Романов, вспомнив деревянный малоэтажный Новониколаевск.

— Конечно, новое, за Первой Ельцовкой. По генеральному плану наше здание должно было иметь вид серпа и молота, — ответил Пропастин. — Пока построили «молот» — два учебных корпуса, а между ними крытый переход.

— И что, это твоя идея, — убавил голос Романов, — молот и прочее?

— Да нет, — засмеялся Пропастин. — Дичь несусветная. Есть деятели, которые готовы ножи и вилки делать в форме серпа и молота. Общежитие построили, нормальное, прямоугольное, не серпообразное.

— Ну а кадры? Есть проблемы? У нас-то тут, в столицах, сам понимаешь, желающих пруд пруди, и направленцев еще больше.

— Вот тут, Василий Иванович, я и тебе фору дам. Лучшие кадры Сибири, из Омска и Томска, все у нас! Да ты знаешь — профессор Еврейсков…

— Ну, Владимира Евгеньевича кто не знает.

— Завадский Владимир Маврикиевич — наш первый декан, профессор Введенский, Прибытков — замечательный геодезист. А видел бы ты и слышал математика Савёлова — вот кто учитель божьей милостью!

— Как кормежка, я имею в виду студентов? — спросил Романов.

— Да куда ж без нее? И завтрак, и обед, и ужин. С жиру не бесятся, но и с голоду не пухнут.

В тот день обоим ректорам было что вспомнить, и они вспоминали, чуть ли не до утра.

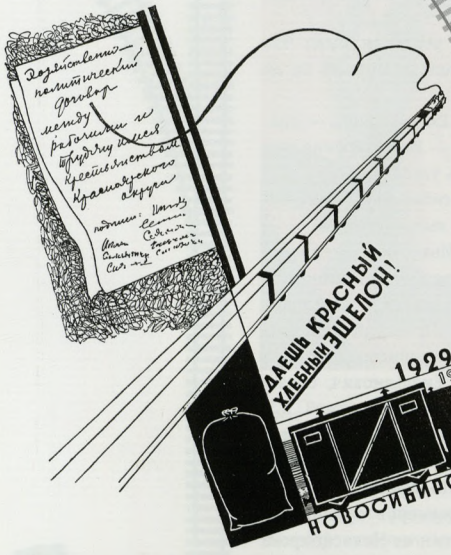
— Спасибо, Сергей Емельянович, — сказал, прощаясь, Романов. — Рад, искренне рад, что в Новосибирске есть такой институт. Думаю, лет через пять все сибирские дороги будут укомплектованы его выпускниками.

— Раньше, Василий Иванович. И не только сеть, а и все стройки, поверь мне. В этом году будет первый выпуск строителей — 33 выпускника, а какие молодцы! Приезжай, сам увидишь. Заодно у нас опыт переймешь. А что?

— Приеду, Сергей Емельянович, обязательно приеду. Готовься к встрече.

Встретиться им больше, увы, не довелось. В 1934 году Новосибирский путейско-строительный институт был реорганизован в военный институт инженеров транспорта (НИВИТ), и С.Е. Пропастин из Новосибирска уехал. А самого В.И. Романова в сентябре 1935 г. освобождают от занимаемой должности. Причин освобождения, так же как и сведений о его дальнейшей судьбе, найти не удалось.


ЗАПАДНО-СИБИРСКИЙ КРАЙ
Н.КУСКОВО
ТОМСК
АНЖЕРО-СУДЖЕНСК
МАРИИНСК
ТАЙГА
ЮРГА
КЕМЕРОВО
ТОПКИ
СИБИРСКИЙ
ИСИЛЬ-КУЛЬ
ОМСК
ТАТАРСК
БАРАБИНСК
НОВОСИБИРСК
ИНСКАЯ
БЕЛОВО
ЧЕРЕПАНОВО
ПРОКОПЬЕВСК
НОВОКУЗНЕЦК
КАРАСУК
БАРНАУЛ
КОНДОМА
КУЛУНДА
БИЙСК
РУБЦОВКА
МАЛИНОВОЕ ОЗЕРО


ДАЕШЬ КРАСНЫЙ ХЛЕБНЫЙ ЭШЕЛОН!
1929
1929
НОВОСИБИРСК




ЧИНИТЕ МОСТЫ!!





Павел Григорьевич Таллако

начальник Сибирского округа путей сообщения (СибОПС) и член правления Сибирских железных дорог с января 1923 г. по январь 1924 г.

Иван Петрович Павлуновский

уполнаркомпути Сибирского округа путей сообщения и Председатель правления Сибирских железных дорог с января 1923 г. по 1925 г.

Яков Трофимович Руцкий

начальник Томской железной дороги с 1925 г. по 1926 г.

Анисим Антонович Дубинин

начальник Омской железной дороги с 1925 г. по март 1927 г.

Николай Алексеевич Беляев

начальник Омской железной дороги с марта 1927 г. по ноябрь 1930 г.

Иван Николаевич Маевский

начальник Омской железной дороги с февраля 1932 г. по декабрь 1933 г.

ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ РЫВОК

Годы революции и гражданской войны выдвинули на посты начальников дорог людей, которые еще за год, за два до этого и помыслить не могли о столь высокой и ответственной должности. Более двух десятилетий они возглавляли железнодорожную сеть страны — от отдельных кабинетов Наркомата путей сообщения до отдельных дистанций и железнодорожных станций. Большинство из них имело всего несколько классов образования, достаточно скудный запас специальных знаний, опыт работы, ограниченный тесными рамками конкретной профессии, не всегда даже железнодорожника. Как правило, выходцы из бедных крестьянских или рабочих семей, в кресло начальника дороги попадали буквально из седла с шашкой в руке или с винтовкой из вагона, набитого солдатами. Большинство из них были красными командирами разного ранга, многие работали в ВЧК. Собственно, кого могли поставить тогда на столь ответственный пост? Не выпускников же Пажеского корпуса, которых расстреливали на месте без лишних вопросов, или бывших начальников дорог, дворян, скомпрометировавших себя самим фактом своего происхождения и полученного образования. Были среди них, впрочем, и опытные специалисты. А рядом с ними, в их или других таких же «командах» железнодорожников на других дистанциях и других дорогах, работали, и набирались опыта, и уже получали специальное образование в высших учебных заведениях будущие «генералы» дорог.

Последующий наш рассказ о шести руководителях стальных магистралей, возрождавших в 1923–1933 годах сибирские железные дороги.

О начальниках Сибирского округа путей сообщения (СибОПС) ***П.Г. Таллако*** *и* ***И.П. Павлуновском****, а также начальнике Томской железной дороги* ***Я.Т. Руцком*** *сведений практически не сохранилось.*

О начальниках Омской железной дороги ***А.А. Дубинине****, и особенно о* ***Н.А. Беляеве*** *и* ***И.Н. Маевском,*** *информации гораздо больше. Объединенные в одном очерке, они неизбежно дополнят друг друга и дадут более полную картину жизни сибирских железных дорог той поры.*

О других начальниках сибирских магистралей того десятилетия сохранившиеся материалы позволили написать отдельные очерки:

Ковылкин Степан Терентьевич*, председатель правления Сибирских дорог в 1922–1923 гг.*

Романов Василий Иванович*, начальник Омской железной дороги в 1924 г. и Уполнаркомпути Томской дороги — в 1927 г.*

Толстов Василий Федотович*, начальник Томской железной дороги в 1924–1925 гг.*

Тауклис Адам Антонович*, председатель правления Томской железной дороги в 1927–1929 гг.*

Кудрявцев Андрей Петрович*, начальник Томской железной дороги в 1929–1930 гг.*

Кавтарадзе Георгий Давыдович*, начальник Омской железной дороги в 1930–1931 гг.*

Яковлев Николай Яковлевич*, начальник Томской дороги в 1932–1934 гг.*

ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ — ПРОБЛЕМЫ СТРАНЫ

В России начала XX века была уже практически создана научная база для совершенствования эксплуатации железных дорог. Ученые и практики разрабатывали аналитические методы расчета транспортных процессов, закладывали основы теории маневровой работы на станциях, принципы составления расписания движения поездов, методы управления локомотивными бригадами. Наряду с этим проводились исследования по координации

работы железнодорожной сети с экономикой страны. Чтобы учесть региональные интересы, создавались межведомственные порайонные комитеты. С каждым годом транспорт играл все более ощутимую роль в экономике государства. Первая мировая война, революции и гражданская война на десять лет прервали эту работу. И не только прервали, но серьезно осложнили дальнейшее развитие как железнодорожного хозяйства, так и экономики страны в целом. Непосильные нагрузки и разруха подорвали здоровый до этого организм.

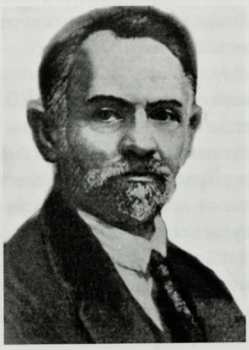
Железнодорожное хозяйство было разрушено и лишилось не только «движимой» и «недвижимой» собственности, но и всех своих специалистов. Часть их погибла, часть эмигрировала, а из оставшейся малой части прежнего инженерного корпуса — кто-то добросовестно исполнял свои обязанности, но был полностью зависим от безграмотной во многих хозяйственных вопросах власти, а кто-то и откровенно саботировал ее предписания. Несмотря на это, железные дороги выполняли весьма объемные перевозки, как, скажем, перевозки голодных лет: 1921–1922.

Народными комиссарами путей сообщения Л.Б. Красиным (март 1919 г. — март 1920 г.), Л.Д. Троцким (март–октябрь 1920 г.), А.И. Емшановым (декабрь 1920 г. — апрель 1921 г.), Ф.Э. Дзержинским (апрель 1921 г. — февраль 1924 гг.) была проделана огромная организаторская работа, что позволило отрасли уже в 1924–1925 гг. выйти на устойчивую работу, а по многим показателям — достичь довоенного уровня. Они же заложили фундамент отечественного тепловозостроения, инициировали совершенствование системы средств связи по движению поездов, добились упорядочения работы станций крупных узлов.

В голодной, раздетой стране главной задачей было обеспечение полной и своевременной доставки грузов. Этого же требовала и начавшаяся индустриализация страны, которая, к слову, единственная могла покрыть потребности самой железной дороги в новых вагонах и локомотивах.

Важнейшие отрасли народного хозяйства в Сибири испытывали затруднения из-за несвоевременного подвоза топлива, сырья и оборудования. И хотя перевозок становится все больше, сами железные дороги — все дряхлее. Назрела острая необходимость реорганизовать железнодорожный транспорт. Для улучшения положения государство в 1926–1929 годах вложило в его развитие более трех миллиардов рублей. Строятся новые линии и ветки, на грузонапряженных участках укладываются вторые пути. Однако проходит 2-3 года, и отставание плана перевозок от потребностей народного хозяйства становится все заметнее. Наркомы ПС Я.Э. Рудзутак (февраль 1924 г. — июнь 1930 г.), М.Л. Рухимович (июнь 1930 г. — октябрь 1931 г.) и А.А. Андреев (октябрь 1931 г. — март 1935 г.) продолжили политику предшествующих наркомов в части увеличения выпуска паровозов, совершенствования их конструкции и повышения мощности, а также восстановления и реконструкции заводов. Одной из главных задач они считали также постепенный, рассчитанный на долгую перспективу перевод паровозного парка на тепловозный и электровозный.

23 ноября 1930 года коллегия НКПС принимает решение «О введении автосцепки в СССР». Одновременно с этим принимаются меры по оборудованию горок средствами механизации, а также по модернизации паровозно-





Наркомы путей сообщения Л.Б. Красин и Л.Д. Троцкий





Наркомы путей сообщения А.И. Емшанов и Ф.Э. Дзержинский

го парка. Это позволило значительно сократить простои вагонов на технических станциях, высвободить армию железнодорожников с ручных горок и подготовки составов к расформированию, а также разработать конструкцию четырехосного крытого вагона грузоподъемностью 50–60 т, с автосцепкой и автотормозом, позволяющего уменьшить длину поезда и число вагонов, а также увеличить скорость движения и вес поезда. Такие вагоны с 1925 года стали строить Сормовский и Тверской вагоностроительные заводы. На Тверском и Ленинградском заводах строились пассажирские вагоны.

За четыре года, 1923–1927, паровозостроительная промышленность практически была восстановлена. В 1926–1927 гг. заводы построили 319 паровозов (для сравнения: в 1919 году было выпущено 74 паровоза, в 1920 г. — 61). Первым пассажирским паровозом советской постройки стал «С^{У}», серийный выпуск которого был организован на Коломенском, Сормовском, Луганском, Брянском и Харьковском заводах.

А в 1933 году после капитальной реконструкции Ворошиловградского завода в серию пошли мощные грузовые локомотивы «ФД», названные так в честь наркома Дзержинского. Коломенский машиностроительный завод приступил к серийному выпуску основного пассажирского локомотива «ИС» («Иосиф Сталин»). На этом же заводе началась в эти годы организация тепловозостроения. Первый советский электровоз постоянного тока (напряжение 3 кВ) «ВЛ19» («Владимир Ленин») был построен также на этом заводе совместно с московским заводом «Динамо».

В 1932 году впервые в мире на станции Щербинка было построено экспериментальное кольцо ВНИИЖТа, эффективно действующее и поныне, для испытания в кратчайшие сроки всех железнодорожных технических средств.

Большие работы проводятся и по укладке пути. Со второй половины 20-х годов стали укладываться самые тяжелые по тому времени рельсы типов Ia и IIa, увеличивалось количество шпал на километр с заменой непропитанных, укладывались тяжелые виды балласта: щебеночный и гравийный.

20 февраля 1923 года переводится в Москву в распоряжение наркомпути единый в трех лицах — председатель правления, уполнаркомпуть и начальник Сибирского округа путей сообщения Ковылкин С.Т. (приказ народного комиссара путей сообщения Ф.Э. Дзержинского № 66). На должность председателя правления и уполнаркомпути Сибирского округа путей сообщения назначается бывший заместитель председателя правления и заместитель уполнаркомпути СибОПСа И.П. Павлуновский, а на место начальника Сибирского округа путей сообщения и членом правления назначается начальник Юго-Восточных железных дорог инженер Таллако П.Г.

ТАЛЛАКО ПАВЕЛ ГРИГОРЬЕВИЧ

Начальник Сибирского округа путей сообщения (СибОПС) и член правления Сибирских железных дорог
(20 января 1923 г. — 31 января 1924 г.)

Родился 15 января 1877 г., не установлено где. Паспортная книжка выдана в райкоме Пятигорской окружной милиции 12 октября 1920 г. за № 9616.



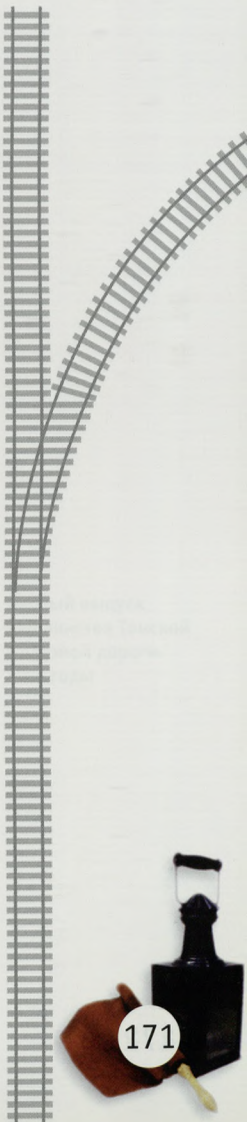
• Июль 1902 г. — окончил Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения; диплом выдан 30 июля 1902 г. по специальности «Инженер путей сообщения».
• Август 1902 г. – март 1905 г. — начальник дистанции по постройке Санкт-Петербургско-Витебской линии.
• Март 1905 г. – апрель 1906 г. — помощник начальника 1-го участка службы пути Санкт-Петербургской сети.
• Апрель 1906 г. – май 1911 г. — начальник участка службы пути Санкт-Петербургской сети.
• Май–июнь 1911 г. — врид. начальника технического отдела и 2-й заместитель начальника службы пути Северо-Донецкой железной дороги (г. Харьков).
• Июнь 1911 г. – февраль 1912 г. — начальник технического отдела и 2-й заместитель начальника службы пути Северо-Донецкой железной дороги.
• Февраль–декабрь 1912 г. — начальник службы пути и зданий Северо-Донецкой железной дороги и 3-й заместитель управляющего дорогой.
• Декабрь 1912 г. – февраль 1917 г. — 2-й заместитель управляющего Северо-Донецкой дорогой, с оставлением в должности начальника службы пути и зданий.
• Февраль 1917 г. – июль 1920 г. — 1-й заместитель управляющего Северо-Донецкой железной дорогой, с оставлением в должности начальника службы пути и зданий.
• Август 1920 г. – март 1921 г. — помощник начальника Владикавказской железной дороги (г. Ростов-на-Дону).
• Март 1921 г. – сентябрь 1921 г. — врид. начальника Юго-Восточной железной дороги (г. Воронеж).
• Сентябрь 1921 г. – январь 1923 г. — начальник Юго-Восточной железной дороги.
• **Январь 1923 г. – январь 1924 г. — начальник Сибирского округа путей сообщения, член правления Сибирской железной дороги (г. Омск).**
• Февраль–июнь 1924 г. — член технической секции Трансплана НКПС.
• Июнь 1924 г. – май 1925 г. — член технической секции Трансплана, генеральный докладчик постоянного совещания при наркомпути по надзору и оценке работ железнодорожного, водного и местного транспорта.
• Май–декабрь 1925 г. — начальник Московско-Казанской железной дороги, член правления дороги.
• Декабрь 1925 г. – июль 1927 г. — член правления Московско-Казанской железной дороги по технической части.
• Июль 1927 г. – август 1929 г. — член правления Московско-Казанской железной дороги по технической части, инспектор общества «Транспорт».
• Август 1929 г. – февраль 1930 г. — член Центрального технико-экономического совета НКПС.
• Февраль 1930 г. — уволен по п. «д» ст. 47 КЗОТ; приказ по управлению делами НКПС от 30 апреля 1930 г. за № 43.

ПАВЛУНОВСКИЙ ИВАН ПЕТРОВИЧ

Уполнаркомпуть Сибирского округа путей сообщения (СибОПС) и председатель правления Сибирских железных дорог (20 января 1923 г. — 1925 г.)

К 1923 году на магистралях и в Наркомате путей сообщения поняли, что *«железная дорога является единым целым организмом, и всякое растаскивание этого организма губительно»*. Поняли и стали на железных дорогах наводить порядок.

Порядок наводили, что называется, железной рукой. С 1 февраля 1922 года ввели военное положение на 19 железнодорожных станциях сибирских дорог, в том числе Омске, Татарске, Купине, Новониколаевске, Барнауле, Топках, Тайге, Славгороде. Затем стали формировать поезда по разрядам: скорые, вспомогательные, топливные, продовольственные, воинские, почтово-пассажирские, порожняковые, товарные, транзитные, сборные, хозяйственные. В октябре 1922 года в Новониколаевске образовали правление Сибирских железных дорог.



И.П. Павлуновский



Постепенно восстанавливали платность перевозок и железные дороги переходили на хозрасчет. Однако наличие двух руководящих органов — Сибирского округа путей сообщения и правления Сибирских железных дорог скоро становится причиной несогласованности и разноречивости распоряжений. Как говорится, у семи нянек дитя без глазу. Когда председателем правления вместо С.Т. Ковылкина был назначен И.П. Павлуновский, проблема стала практически неразрешимой.

Павлуновского современники характеризовали как чрезвычайно решительного, жесткого человека, упорного в достижении цели до крайности. Как только его назначили председателем, он тут же «во избежание дублирования» издает приказ о разграничении функций между округом и правлением. И в приказе конкретно оговаривает главные условия: по технически-административной части все линии подчиняются округу, а по части финансово-коммерческой — непосредственно правлению. Без финансов, понятно, о каком техническом перевооружении или элементарном поддержании порядка на дороге может идти речь?

Наркомат на одном из совещаний надавил на Павлуновского, заставляя Правление провести реорганизацию хозяйственных единиц, но тут же получил от председателя энергичную отповедь: *«При всей нашей бедности, зарплату мы пока что выплачиваем своевременно. Мы считаем, что первой нашей задачей является создание правильного исполнительного аппарата. Мы начинаем календарную программу административно-организационной реформы. Докладчик рекомендует включить в нее и реформы производственных ячеек, но мне это представляется крайне опасной мерой. Если до сих пор транспорт и работал, то лишь потому, что мы основных производственных ячеек не трогали...»*

Поскольку в сети линейных отделов, подчиненных правлению, сбои в работе не прекращались, летом 1923 года восемь линейных отделов были укрупнены до четырех: Омский (Челябинск, Тюмень, Татарская), Томский (Барабинск, Боготол, Томск, Топки), Барнаульский и Иркутский.

Проходит еще полгода, СибОПС раздулся до непомерных размеров, стал явно ненужной организацией, и с 1 января 1924 года был упразднен. Сотрудников перевели в технико-инспекторский отдел правления и во вновь организованные управления Сибирских железных дорог.

В начале 1924 года на Омской и на Томской дорогах создаются дорпрофсожи.

В январе 1925 года приказом НКПС правление Сибирских железных дорог ликвидируется, и восстанавливается традиционная схема: наркомат — железная дорога — предприятие (станция, депо и т.п.).

О Павлуновском И.П. (1888–1940 гг.) как крупном хозяйственном руководителе, есть лишь единичные упоминания. Несколько больше известно о нем как о человеке безжалостном, решавшем судьбы других по-революционному, что называется, одним взмахом шашки.

Родился Павлуновский в селе Ржава Фатежского уезда Курской губернии, происхождением из служащих. Окончил гимназию и горное училище, являлся вольнослушателем юридического факультета Санкт-Петербургского университета.

Большевик с 1905 года. В 1905–1907 гг. вел подпольную работу в Курске, в 1911–1914 гг. — в Петербурге. За участие в революционной деятельности был арестован и в 1907 году сослан в Вологодскую губернию. Во время Первой мировой войны окончил школу прапорщиков и принимал участие в боевых действиях;

подпоручик. После Февральской революции являлся председателем Петергофского совета, товарищем председателя Военно-революционного комитета. После Октябрьской революции командовал красногвардейскими отрядами в Петрограде, на Украине и в Белоруссии. С августа 1918 г. работал в органах ВЧК: начальник особого отдела 5-й армии, председатель Уфимской губернской чрезвычайной комиссии по борьбе с контрреволюцией, заместитель и первый заместитель начальника особого отдела ВЧК. С января 1920 г. является полномочным представителем ВЧК по Сибири. За заслуги в борьбе с контрреволюцией в 1921 году был награжден орденом Красного Знамени.

Затем работу в ВЧК совмещал с руководством СибОПСа, служил в органах РКИ. С 1930 г. находился на хозяйственной работе, входил в ближайшее окружение С. Орджоникидзе. В 1927 г. избран членом ЦКК ВКП(б), с 1934 г. — кандидат в члены ЦК ВКП(б); член ЦИК СССР. Репрессирован и посмертно реабилитирован.

«Руки в крови у него не по локоть, а по плечи, — пишет известный историк. — В том числе на его совести много абсолютно невинных жертв, включая начальника Омской железной дороги И.А. Козырева».

Так ли это? А если так, то насколько оправданы были эти жесткие меры, сегодня вряд ли разобраться.

РУЦКИЙ ЯКОВ ТРОФИМОВИЧ

Начальник Томской железной дороги (1925–1926 гг.)

На начальника Томской железной дороги Руцкого Якова Трофимовича имеется всего одна страничка (предположительно из анкеты) в основном почти нечитаемого текста. С трудом удалось расшифровать несколько предложений, которые приводим здесь полностью:

«Родился в 1885 году.

Член ВКП(б).

Образование «низшее» (так написано).

Социальное положение — рабочий.

Русский, член железнодорожного профсоюза (так написано).

Воинское положение — высший политсостав.

На транспорте с 1900 г.

Член Коллегии НКПС с окладом 300 р.

Начальник эк. планового управления Северо-Западного района.

Адрес: Ново-Басманная, № 14, кв. 31.

Освобожден от исп. обязанности уполнаркомпути при СНК и ЭКОСОВДОР РСФСР 15.12.30 г., приказ № 77.

Ц.Ч. освобожден от ЦЧ и исполнения обязанностей уполнаркомпути при СНК и <?> РСФСР 15/XII-30 Ц.Ч.».



Первый выпуск машинистов Томской железной дороги. 20-е годы

Может быть, самым главным делом Якова Трофимовича было подписание 21 июля 1926 года узлового соглашения между Томской и Омской железными дорогами (от Омской соглашение подписал начальник дороги А.А. Дубинин) об общем пользовании станцией Новосибирск, находящейся в исключительном распоряжении Омской железной дороги.

Объединение работы по перевозке грузов и пассажиров по обеим дорогам для достижения *«возможно большей простоты прохождения через узел грузов»* и *«сокращения расхо-*



Первый коммунистический субботник в депо станции Тайга. 1925 г.

дов по операциям передачи грузов и пассажиров двух примыкающих к узловой станции дорог путем возложения ведения общего дела передаточного пункта на одну из дорог, примыкающих к узлу, а именно — на Омскую» имело существенное значение для развития перевозок по Западной Сибири.

О начальнике Омской железной дороги Анисиме Антоновиче Дубинине известно чуть больше. Сохранился личный листок по учету кадров, который начинается с того, что в нем подробно описывается, в каких партиях он состоял и в каких выборных органах участвовал. С 1902 по 1913 г. Дубинин был членом партии максималистов, с 1914 по 1929 г. членом ВКП(б). Партвзысканиям за время пребывания в ВКП(б) не подвергался. Но в 1929 г. по какой-то причине был исключен ЦКК ВКП(б) из партии, а в 1932 г. повторно принят. Номер кандидатской карточки — 111748. Член профсоюза железнодорожников.

В революционном движении участвовал с 1902 по 1917 г. в Донбассе, на Украине, Северном Кавказе. Профессиональный революционер, участник вооруженного восстания 1905 года. Отбывал тюремное заключение.

Участие в выборных органах:

«Город Проскуров. Член Военно-революционного комитета 7-й Армии Юго-Западного фронта, член уездного Проскуровского комитета РКП(б) (1917–1918 гг.).

Город Воронеж. Член Военно-революционного комитета Юго-Восточной железной дороги, член райкома РКП(б) (1918–1919 гг.).

Мозырь. Председатель Военно-революционного комитета Подольской железной дороги, член губкома ВКП(б).

Волынь. Член Совета обороны Волыни, председатель губисполкома Волыни (1919 г.).

Симферополь. Член райкома ВКП(б), член учкпрофсожа (1921–1923 гг.).

Полторацк. Член областного комитета ВКП(б) (1923–1925 гг.).

Омск. Член Окружкома и райкома ВКП(б), член президиума Окрисполкома совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов (1925–1928 гг.)».

ДУБИНИН АНИСИМ АНТОНОВИЧ

Начальник Омской железной дороги (1925 г. – 9 марта 1927 г.)

Родился в феврале 1886 г. в с. Черкасское Изюмского уезда Харьковской губернии. Из рабочих.

- 1900–1904 гг. — токарь по металлу и ученик вечернего техникума Харьковского паровозостроительного завода (г. Харьков).
- 1904–1905 гг. — токарь Дружниковского завода (станция Дружниково Южной железной дороги).
- 1905–1906 гг. — помощник машиниста депо Гришино Екатерининской железной дороги.
- 1910–1912 гг. — работал на разных заводах Донбасса токарем и слесарем.
- 1912–1914 гг. — паровозный машинист Южной, Екатерининской и Владикавказской железных дорог.
- 1914 г. – февраль 1917 г. — рядовой железнодорожных войск Действующей армии Юго-Западного фронта.
- 1917–1921 гг. — председатель совета рабочих депутатов Подольской дороги, командир и комиссар Красной гвардии, красный партизан Подольской дороги, Юго-Западного фронта. Председатель ВРК Подольской железной доро-

ги. Командир колонны и начальник боевого участка 12-й Армии, 8-й армии Юго-Западного и Юго-Восточного фронтов. Командир железнодорожных отрядов 9-й армии.

• 1921–1923 гг. — начальник железных дорог Крыма.

• 1923–1925 гг. — УЦД и начальник Среднеазиатской железной дороги.

• 1925–1928 гг. — УЦД и начальник Омской железной дороги.

• 1928–1929 гг. — Высшие командные курсы НКПС.

• 1929–1931 гг. — начальник службы движения Туркестанской железной дороги.

• 1931–1933 гг. — технический инспектор и ТЧ Рязано-Уральской железной дороги.

«Высшая должность в Красной Армии — начальник боевого участка с правами комбрига, — пишет сам Дубинин. — *Организатор и командир красной гвардии и красных партизан, руководитель вооруженного октябрьского восстания Юго-Западного фронта, за что был дважды объявлен вне закона Керенским и Петлюрой».*

По окончании гражданской войны, в 1921–1923 гг. А.А. Дубинин — начальник дорог в Крыму, УЦД и начальник Среднеазиатской железной дороги, затем Омской железной дороги.

В 1928–29 гг. окончил Высшие командные курсы НКПС при МИИТ, после чего назначен начальником службы движения Туркестанской железной дороги, а в 1931 г. техническим инспектором и ТЧ Рязано-Уральской железной дороги. Известно, что в этой должности он работал в 1933 году. Последняя запись сделана 21 октября 1933 г.:

«А.А. Дубинин награждается орденом «Труда Узбекской республики» за восстановление Средне-Азиатской железной дороги».

К 1925–1926 году на Омской дороге полностью восстановили все мосты, линии связи, водокачки. Часть из них построили заново. Дубинин продолжил капитально ремонтировать пути, пополнять оборудование депо.

Не остались в стороне и вопросы соцкультбыта. При Дубинине в 1925 году работали 8 клубов, 12 читален, 102 красных уголка; в этих учреждениях проводилась большая культурно-просветительская работа. На станциях Исилькуль и Омск начали строиться рабочие клубы, а на крупных станциях дороги школы и бани.

В октябре 1927 года Омской дороге был передан участок Петропавловск–Боровое линии Петропавловск–Кокчетав–Боровое, работы на которой были начаты еще в 1911 году. По этой линии тут же пошел в центральные районы страны казахстанский хлеб.

О пребывании А.А. Дубинина на посту начальника Омской железной дороги не сохранилось ни одного документа. Мало того, нет нигде и упоминаний о нем, будто и не было человека на дороге, будто не возглавлял он три или четыре года одну из самых напряженных магистралей страны в невероятно трудное время.

Всего же проработал Дубинин в должности начальника трех дорог около восьми лет, что удавалось в те времена единицам.

БЕЛЯЕВ НИКОЛАЙ АЛЕКСЕЕВИЧ

Начальник Омской железной дороги (9 марта 1927 г. — 1 ноября 1930 г.)

• Июль 1906 г. — январь 1907 г. — временный конторщик главной бухгалтерии Пермской железной дороги.

• Январь 1907 г. — январь 1911 г. — конторщик Пермской железной дороги.

• Январь 1911 г. — июнь 1916 г. — счетовод Пермской железной дороги.

• Июнь 1916 г. — октябрь 1918 г. — делопроизводитель Пермской железной дороги.

• Октябрь 1918 г. — июнь 1919 г. — управляющий финансово-экономическим отделом и член коллегии Восточно-Уральского округа путей сообщения.

• Июнь–сентябрь 1919 г. — комиссар и заведующий бухгалтерией Вятского отделения.

• Сентябрь 1919 г. — ноябрь 1920 г. — комиссар и заведующий бухгалтерией на Пермском отделении.

• Ноябрь 1920 г. — февраль 1921 г. — начальник счетно-финансовой службы Пермской железной дороги.

• Февраль–декабрь 1921 г. — начальник администрации Управления НКПС.
• Декабрь 1921 г. — апрель 1922 г. — зам. начальника управления НКПС.
• Апрель 1922 г. — июнь 1923 г. — начальник счетно-финансовой службы Пермской железной дороги.
• Июнь 1923 г. — февраль 1924 г. — врид. уполнаркомпуть и председатель правления Пермской железной дороги.
• Февраль 1924 г. — март 1927 г. — заместитель уполнаркомпуть и председателя правления Пермской железной дороги.
• Март 1927 г. — ноябрь 1930 г. — УЦД и начальник Омской железной дороги.

Николай Алексеевич Беляев родился 27 июля 1882 года в Белохолуницком заводе Вятской губернии, на котором работал еще его дед. Отец работал на этом же заводе плотником, плотинным мастером, работал помногу, и, слава Богу, заработков его на жизнь хватало. Мать Анна Даниловна занималась домашним хозяйством и воспитывала (тогда, правда, этим словом особо не пользовались) Колю, его пятерых сестер и троих братьев. Все спорилось у нее в руках. Она была еще совсем не старая, ей не было и сорока. В 1923 году ей исполнится 62 года, и к тому времени из 9 детей в живых останутся только трое: Николай, его брат Владимир, учитель, и сестра Александра.

Дети обучались в школе. Николай окончил городское 4-классное училище, а затем учительскую семинарию в Кукарке. Получил профессию — бухгалтер. По тем временам это была весьма престижная профессия, с которой можно было прожить относительно безбедно.

В 1899 году семнадцатилетний Николай оставляет семью и едет на Урал — тогда много говорили и писали о только что построенном Надеждинском заводе. Мать перекрестила, поцеловала, собрала в дорогу котомку, а отец сказал напутственное слово:

— Работы никакой, Николай, не гнушайся, так как нет такой работы, которой можно было бы гнушаться. И, смотри, особо не шали.

На заводе знающего грамоту парня сразу же определили в мартеновский цех.

— Весовщиком пока берем, — сказали ему, — поработай месячишко-другой, а там поглядим.

Поработал весовщиком, показал себя с дельной стороны, и спустя некоторое время получил назначение в контору завода по счетоводству. Младшим бухгалтером он работал до октября 1905 года.

Молодая непоседливость и жажда справедливости сближают его, как он потом сам напишет в автобиографии, *«с наиболее сознательным контингентом рабочих — Чащиным Василием, бывшим членом Государственной Думы, Колмогоровым, Чуприковым, братьями Горшковыми Михаилом и Александром, Дмитрием Добрыниным»*. Совместная работа с ними в течение нескольких лет, а также знакомство с «политической литературой» делают из Беляева убежденного революционера, борца за права рабочих и гражданские свободы. Наиболее активно рабочие проявляют себя в 1905 году: захватывают кооператив, организуют товарищеский суд по борьбе с хулиганством, пьянством и другими нездоровыми явлениями среди рабочих, создают организацию для урегулирования взаимоотношений рабочих с правлением завода.

А в ноябре за принадлежность к рабочей организации Николая избивают черносотенцы в саду Народного дома.

Об этом избиении Беляева сохранились свидетельства, и они дают яркую картину событий тех дней. Нам удалось восстановить основные вехи жизни Беляева. Некоторые из них типичны и для большинства будущих руководителей дорог, чья молодость и первые шаги в профессии железнодорожника пришлись на первое десятилетие прошлого века. Поэтому стоит остановиться на них чуть-чуть подробнее.

В сентябре 1905 года рабочие организовывают Народный дом с библиотекой, сценой и прочим оборудованием.

17 октября на завод из столицы приходит телеграмма, в которой сообщается о подписании Николаем II манифеста о свободах. Хотя телеграмма была получена уже после окончания дневных работ, удалось собрать рабочих с

квартир на митинг в Народном доме. Митинг не имел ярко выраженного программного характера, выступали представители всех политических течений. После митинга часть членов рабочей организации осталась и разработала план манифестации, назначенной на 20 октября. Много спорили, под каким лозунгом проводить эту акцию. Надо было убить сразу двух зайцев — не отпугнуть несознательную часть рабочих и в то же время заявить о своих истинных целях.

Беляев предложил:

— Давайте соорудим двойной транспарант: снаружи будет лозунг «Да здравствует конституция!», а под ним наш: «Да здравствует социализм!». По пути верхнюю «одежку» снимем, и эксплуататоры сразу поймут, чего мы хотим.

Так и решили. А перед тем, как отправиться с манифестацией, провели митинг, на котором одни участники внесли предложение отслужить панихиду по павшим борцам за свободу, а другие — отслужить в церкви благодарственный молебен за дарованные свободы. Третьи же хотели и вовсе служить и панихиду, и молебен, но не могли прийти к соглашению — в церкви или у Народного дома. Произошла некоторая заминка, наметился раскол.

Беляев и тут не растерялся:

— Товарищи, у меня предложение! Каждый пусть идет туда, куда он хочет. Кто хочет в церковь, пойдет в церковь, а кто хочет у Народного дома — останутся тут.

И опять послушались Николая Беляева. Ушло в церковь очень немного, наиболее шумливые. А основная масса осталась у Народного дома, где и отслужили панихиду. После этого манифестация при колоссальном стечении народа прошла без малейших заминок. Даже полицейский пристав для порядка ехал впереди манифестантов. Ему пришлось позже объясняться с начальством за свое «неподобающее чину поведение».

— Да откуда я знал, как мне ориентироваться в этих условиях, — оправдывался он. — Ведь инструкций никаких не поступило!

Эта манифестация была не единственной. Она послужила сигналом к манифестациям иного рода. Появились небольшие группы людей с иконами, портретами царя и прочими атрибутами духовной и светской власти. Рабочие и молодежь открыто смеялись над ними. Но скоро рабочим стало известно, что монархически настроенное гражданство предполагает разгромить Народный дом. Тогда рабочие организовали вооруженную дружину и установили дежурство. И вот в самом конце октября, после монархической манифестации у Народного дома стал накапливаться народ, требуя разоружения дружины. Как потом стало известно, руководили «осадой» представители черносотенной организации. Для рабочих это явилось неожиданностью, и под угрозой сожжения Народного дома они решили разоружиться. А когда вышли на улицу, толпа надавала им пинков и прогнала взашей, а потом разгромила Народный дом.

На утро следующего дня Беляев и двое его товарищей Крушин и Серых решили посмотреть вчерашний разгром. Так как вход в Народный дом с фасада был закрыт, они пошли через сад. Едва зашли в сад и повернули за угол дома к веранде, как увидели большую, человек в 500, толпу людей, явно не заводского типа (потом узнали, что это были рабочие с постройки Богословской железной дороги). Один из толпы крикнул, указав на Беляева:

— Вот тоже антихрист!

Толпа с дикой бранью окружила Николая. Намерения ее были ясны.

— За что?! — успел крикнуть Беляев и тут же получил сзади удар железной палкой по голове. Ударом сбило фуражку, он наклонился поднять ее. В это время его прижали к земле, и стали избивать ногами, норовя попасть по голове, спине, ногам. Через полгода Николай рассказывал друзьям об избиении и смеялся: *«Отмолотили, как на гумне цепами. Даже звук такой же был»*.

Но в тот момент ему было не до смеха, и спасло его только то, что толпа была большая, разъяренная, и каждый хотел «приложиться к антихристу». Задние давили на тех, кто избивал его, а это мешало пустить им в ход еще и палки, которые были у каждого в руке.

«Я уже помирился со смертью, — рассказывал товарищам Беляев, — *как вдруг почувствовал, что бить оставили. Появилась искра надежды спастись, притворюсь, думал я, убитым — может быть удастся выскользнуть как-нибудь. Оказалось, начинают меня поднимать. Когда я открыл глаза, то перед собой увидел полицейского пристава Каменских. Он приказал бывшим с ним полицейским, при протесте толпы, свести меня в участок. В участке отобрали у меня из карманов все, что там было, в том числе и табак, и заперли в камеру. В камере я почувствовал, что теряю силы, кружится голова, пытаюсь установить причину. Оказалось, что сильно разбита голова и кровью пропиталось мое платье. Я решил тогда оборвать у рубашки рукава и забинтовать голову, дабы по возможности остановить кровоизлияние. Стало лучше. Потом слышу, кого-то привели еще. Приведенный плакал, а за стеной был слышен гул толпы. Я пытаюсь подняться к окну и вижу большую толпу, гудящую, ругающуюся, и отдельные выкрики «поджигай». Сгорим, думаю, как цыплята. Тяжело на душе, хочется курить: прошу у сторожа табаку. Он дал табаку и сообщил, что толпа рвется сюда, чтобы добить нас. К счастью, этого не случилось. Толпу не пустили в участок. К вечеру появились в участок милиционеры и рассказали, что они организовались, вооружившись ружьями для установления порядков, а в знак отличия повесили через плечо полотнища. А ночью, не знаю, чьими заботами, нас перевезли в Богословский завод».*



К.Ф. Юон. Новая планета. 1921 г.

На этом заводе Беляев провел три дня, пока по телефону его не уведомили о том, что из Надеждинского завода отправляется со специальным поездом толпа, поставившая себе целью добить их. Организовавшаяся к тому времени черная сотня, ставившая себе целью перебить всех заметных работников рабочей организации, список которых у них был, узнала, что Беляев с товарищами полицией отпущены, и подбила толпу к новым эксцессам. Толпа даже пришла к квартире полицейского пристава и с угрозами стала требовать у него объяснений. Тому удалось сговорить толпу выбрать представителей, человек 50, и с ними вместе отправиться в Богословский завод, чтобы задержать Беляева и сотоварищей. Это было разумно, так как разъяренной толпой руководить в принципе невозможно. Беляев же и его друзья по несчастью об этом, разумеется, не знали и уже прощались с белым светом, поджидая толпу.

«Что было делать? Я тогда совсем еще молодой, неопытный, терял голову. Побежал к товарищам Ягодкину и Зобнину, наиболее опытным людям, сидевшим не раз в «Крестах». Посоветовавшись, решили не бежать в лес, а кроме того, было холодно, в лесу спасаться трудно без костра, — а отдать себя под охрану той же полиции».

Так и поступили. Их взяли в участок и заперли в арестантскую, составив соответствующий протокол. Вроде бы и под охраной, а все равно ждут толпу, волнуются, курят без конца — что же будет? Наконец, в коридорах участка раздается шум от большого числа ног. Приехали. Вот кто-то приказывает открыть дверь. Открывают, приходит опять тот же пристав Каменских и сообщает, что приехали 50 человек выборных от толпы с тем, чтобы всех «манифестантов» собрать и учинить с них спрос за волнения. Пристав пообещал успокоить выборных, и, похоже, ему это удается. До утра вроде всё успокаивается. Утром в незапертую дверь камеры вошли три человека с извинениями. А потом стали успокаивать:

— Мы-то, ребята, и не хотели ехать. Толпа выбрала и послала. Думаем, разберемся похорошему.

Эти трое успокаивают, а за дверями стоит страшная брань и слышно, как там строят планы, то ли забить их до смерти, то ли повесить.

— Вздернем на осину, — орал кто-то, — а как станут подыхать, дадим отдохнуть, а потом опять вздернем! Нехай помучатся!

Может быть, так и вышло бы, не прояви пристав настойчивости. Арестованных, всех, кто был в Богословском заводе, собрали в полицейский участок. Пристав пообещал выборным, что арестованных передаст жандармам, а те уже займутся ими по своему ведомству. На этом выборные закончили свою работу и уехали.

Из участка из-за осложнений с ранами на голове Беляева переводят в больницу. Через пять-шесть дней его с товарищами выпускают, посоветовав ехать куда подальше, только не обратно на завод.

Беляев, чувствуя себя больным не только физически, но и психически (у него началась мания преследования) уехал в ноябре в Белохолуницкий завод к матери. Отец к тому времени уже умер. Дома он жил до июля 1906 года. Все это время болел. И лишь под влиянием теплого лета и товарищей — рабочих Белохолуницкого завода, друзей детства, понемногу стал выздоравливать.

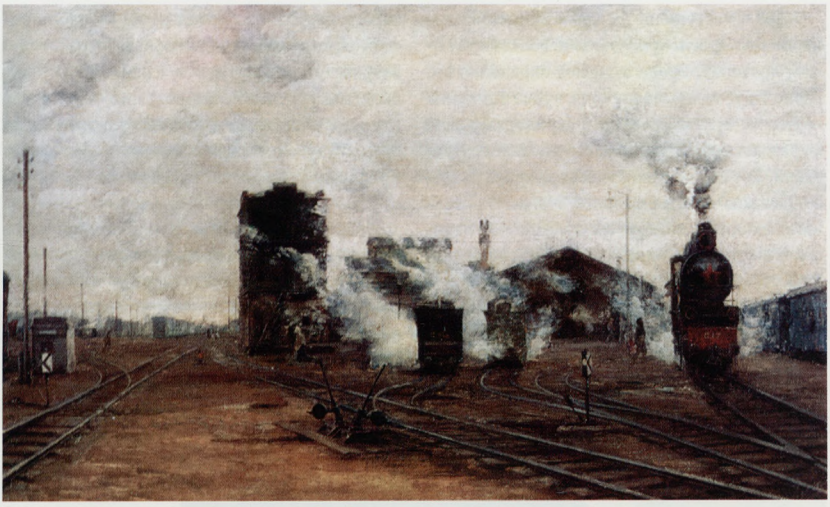
В июле Беляев с новым паспортом отправился из своей волости искать себе работу в городе Перми. В то время после Русско-японской войны была колоссальная безработица. Безработных были тысячи, и найти работу было очень трудно. После больших усилий ему все-таки удается временно поступить на работу в Управление Пермской железной дороги. Приходилось работать по 18 часов — только так он мог удержаться на работе.

В Управлении Пермской дороги он работал до 1917 года, и не просто работал, а старательно, последовательно изучал железнодорожное хозяйство и по мере этого продвигался по служебной лестнице: конторщик, счетовод, делопроизводитель, руководитель счетно-финансовой службы.

Н.А. Беляев продолжал заниматься политической и профсоюзной работой. В начале Февральской революции в Нижнем Тагиле его выдвигают от большевиков кандидатом в Учредительное собрание. В феврале 1917 года в Пермском узле дороги он участвует в создании организационного бюро — ядра будущего Союза железнодорожников. В марте состоялся съезд, на котором Беляева избирают председателем участкового комитета Союза железнодорожников. В июне на дорожном съезде железнодорожников его избирают еще и членом президиума Главного дорожного комитета. Председателем комитета избирают Рудного, товарищами председателя Беляева и Емшанова. Осенью комитет провел Всероссийскую забастовку железнодорожников, как протест Временному правительству Керенского против его рабочей политики.

В январе 1918 года состоялся дорожный съезд, на котором Беляева выбирают делегатом на Чрезвычайный Всероссийский съезд. После этого съезда президиум Главного дорожного комитета взял на себя функции управления дорогой. Трудно было работать. Спецы-администраторы, естественно, не сразу смирились с произволом на дорогах, хотя он и назывался вполне цивилизованно — «приход к власти президиума Главного дорожного комитета», и всячески сопротивлялись ему, но, разумеется, не в открытой форме.

Тогда же Н.А. Беляев проходит курс всеобщего военного обучения на курсах, органи-



Б. Яковлев. Транспорт налаживается. 1923 г.

зованных Главным дорожным комитетом дороги. Вступает в РКП(б). (До этого Беляев состоял в СДРП интернационалистов, г. Пермь).

В июле–августе чехословацкие войска несколько раз подходили к Лысьвенскому заводу, создавалась угроза захвата неприятелем и Перми. К этому же времени Архангельская армия Северного правительства Чайковского предпринимала усиленный нажим на Вологду и по Северной Двине на Котлас. Создалось такое положение, что в случае успеха неприятеля дорожным комитетчикам отступать было некуда. Тогда группа ответственных руководителей на дороге (Емшанов, Беляев, Мальгинов, Шпагин), не теряя времени, стали готовиться к подпольной работе. Предполагалось, что если Пермский район будет занят, то им с Урала уходить нельзя.

«Помню, мы собирались конспиративно в Нижней Курье, где жил тогда больной А.А. Шпагин, — вспоминал Беляев, — *с ним вместе разрабатывали план наших действий. В исполнение этого плана была произведена стратегическая разведка местности, где было бы возможно скрываться и в то же время можно было бы угрожать исправности пути и движению поездов: заготовлен и скрыт в нескольких местах запас винтовок и патронов, проведен и ряд других подготовительных мероприятий».*

Осенью 1918 года, когда чехословаками были захвачены Северо-Восточная Уральская дорога, Западно-Уральская за исключением участков Илим–Лысьва, — был созван съезд дорожных комитетов Уральских дорог. На этом съезде по предложению НКПС и Уральского областного исполнительного комитета была избрана коллегия Верхне-Уральского округа путей сообщения в составе: Емшанова, Беляева и Гребенева.

В октябре 1918 года был сформирован округ путей сообщения. Распределили обязанности между членами коллегии. Беляеву было поручено заведование финансово-экономическим отделом округа. Параллельно он занимался организацией рабочих, их вооружением и сведением в отряд во время наступления на Урал Колчака и чехословаков.

В декабре 1918 года началась эвакуация города Перми ввиду большого нажима колчаковских войск. А в мае наметилось значительное наступление Красной Армии. Фронт начал отодвигаться на восток.

В июне была занята Пермь, началась реэвакуация управленческого аппарата в Пермь, а осенью в Екатеринбург.



В Екатеринбурге Беляев работал в качестве комиссара и начальника счетно-финансовой службы до февраля 1921 года. В феврале был перемещен в НКПС в качестве комиссара и начальника административного управления, где работал до апреля 1921 года.

По мобилизации 50% коммунистов из Москвы на работу в провинцию Беляев был перемещен вновь на Пермскую дорогу и работал в должностях комиссара и начальника счетно-финансовой службы.

В сентябре 1922 года организовалось правление, и Беляева перемещают на должность начальника финансового отдела правления.

Кроме указанных выше должностей, в 1921 году Беляева избирают членом Екатеринбургского горсовета, а в 1922 году членом Бауманского районного совета города Москвы.

В марте 1923 года НКПС командирует Николая Алексеевича за границу в Германию и Швецию. Из заграничной командировки он вернулся в мае, а в июне получил назначение врид. уполнаркомпути и председателя правления Пермской дороги. По возвращении Емшанова занимает должность заместителя уполнаркомпути и председателя правления.

Имеются на Беляева и отдельные выдержки из различных аттестаций, которые характеризуют его достаточно полно, и как специалиста, и как человека.

«...— железнодорожное хозяйство знает, имеет средние организационные и административные способности;

— выдержанный, со средней инициативой руководитель;

— хозяйство дороги при нем улучшается, но не в такой мере, в какой нужно и можно было бы;

— подбирает работников удовлетворительно, руководит ими в области техники недостаточно удовлетворительно. Не обнаруживает необходимого роста в области руководства техникой;

— целесообразно использовать на финансово-экономической работе;

— есть ли данные для выдвижения его на более ответственную должность и, в утвердительном случае, на какую именно — нет».

В характеристике от 24.10.1924 г. о Беляеве сказано, что он — *«работник хозяйственник областного масштаба. Проявление инициативы заметно. Административные способности имеет, ориентируется в своей работе свободно. Систематической марксистской подготовки не имеет, но в текущей обстановке разбирается удовлетворительно. Может руководить элементарным кружком политграмоты. Выдержанный, дисциплинированный. Замечаются иногда выявления слабохарактерности. В склоках не участвовал. Отношения к окружающим товарищеские. Заметно, что давно не использован на работе среди широких рабочих масс».*

31.05.1924 г. Беляеву был объявлен выговор за незаконное предоставление вагона группе лиц, едущих на курорт. Этим, к слову, грешили многие руководящие лица, в том числе и начальники всех железных дорог.

В анкете для проходящего политпроверку члена и кандидата РКП(б) (окружная организация, г. Екатеринбург) на вопрос: «Какие книги Вы прочли за последние 6 месяцев (подчеркнуть наиболее заинтересовавшие)» Беляев пишет: *«Повторил сочинения В.И. Ленина и его речи при выступлениях».* Этого оказалось достаточно, чтобы проверяющая комиссия сделала вывод: *«3 категория. Политически грамотный, может быть использован как докладчик и руководитель элементарного кружка».*

Как складывалась работа у Беляева в качестве начальника Омской дороги? Имеется несколько небольших документов, выписки из протоколов и приказ.

Выписка из протокола заседания бюро крайкома ВКП(б) от 12 апреля 1927 г.:

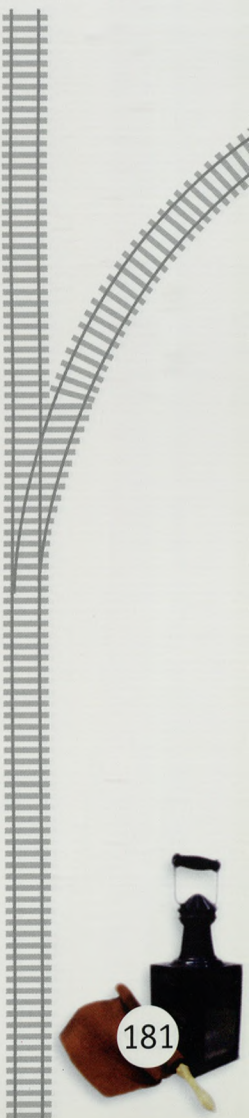
«Слушали: о работе тов. Беляева..

Постановили: утвердить т. Беляева Уполнаркомпути по Омской железной дороге и председателем правления Омской железной дороги.

Секретарь Сибкрайкома ВКП(б) Сырцов».

Выписка из протокола заседания бюро окружкома ВКП(б) от 21 апреля 1927 г.:

«Постановили: Оказать тов. Беляеву всемерную поддержку в изжитии создавшейся обстановки на дороге».



Выписка из протокола заседания партколлегии СибРКИ от 9 февраля 1928 г.:

«Слушали:

3. О волоките тов. Беляева на Омской железной дороге.

На требование СибРКИ от 18.11.27 г. с предложением дать ответ к 1.12.27 г. правление Омской железной дороги после неоднократного напоминания ответило только 1.02.28 г.

Постановили:

За небрежное отношение к запросу СибРКИ и проявленную волокиту т. Беляеву поставить на вид.

Ответсекретарь партколлегии СибРКИ».

Сложная международная обстановка того времени, развивающееся народное хозяйство страны настоятельно требовали резкого повышения темпов индустриализации. В 1928 году НКПС разработал план реконструкции железнодорожного транспорта страны, одним из самых сложных звеньев которого стала реконструкция сибирских магистралей. Поэтому на дорогах поощрялась любая инициатива каждой отдельной группы рабочих, изъявивших желание заняться ремонтом подвижного состава.

В апреле 1929 года коллектив Омской железной дороги в числе передовых железных дорог страны включился в социалистическое соревнование. В 1928/29 хозяйственном году сибирские железнодорожники улучшили среднесуточный пробег паровоза и «замахнулись» на притчу во языцех — оборот грузового вагона. И все же, несмотря на принимаемые меры, железнодорожный транспорт Сибири заметно не поспевал за бурно развивающимся индустриальным Кузбассом. Грузопоток через Новосибирский железнодорожный узел с 1928 по 1930 год возрос почти вчетверо, а пропускная способность железных дорог, ведущих из Кузбасса, за тот же период увеличилась незначительно. Естественно, за все это Наркомат путей сообщения учинял спрос, и, прежде всего, с руководства дороги.

В 1930 году для Омской и еще нескольких дорог в порядке эксперимента решением объединенного пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) обезличенная езда на паровозах была отменена; а спустя два месяца постановлением СНК СССР от 25 февраля 1931 года она отменялась на всех дорогах сети. Вместо нее вводилась так называемая спаренная и строенная езда, при которой за каждым паровозом закреплялось по две или три бригады.

Выписка из протокола заседания коллегии НКПС от 5.05.1930 г.

«Слушали:

2. О работе и состоянии Омской железной дороги (доклад начальника Омской железной дороги т. Беляева).

Постановили:

1. Отметить неудовлетворительное состояние работы Омской железной дороги, а именно: чрезвычайно низкий процент следования товарных поездов по расписанию, плохое состояние паровозного парка (больных на дороге 6% против средних по сети 4%); низкий коэффициент коммерческой скорости, недостаточную производительность труда работников, непосредственно связанных с перевозками, недоиспользование кредитов на усиление дороги, в частности, на водоснабжение, недостаточную проработку плана технической реконструкции дороги.<...>

4. Создать Комиссию <...>, поручив ей в десятидневный срок разработать программу конкретных мероприятий, необходимых к проведению для изжития дефектов, обнаруженных в работе дороги <...>.

При разработке программы обратить особое внимание на необходимость максимального использования внешних благоприятных условий работы дороги, в частности легкого профиля и наметить коренные меры по улучшению водоснабжения и обеспечения правильной и бесперебойной работы дороги в период осенних и зимних перевозок».

Приказ народного комиссара путей сообщения. Г. Москва. По личному составу.

«Освобождается:

Директор Омской железной дороги Беляев Н.А. с 1 ноября с.г. и поступает в распоряжение НКПС с указанного числа.

9 ноября 1930 г.

Народный комиссар путей сообщения».

Что сталось с Николаем Алексеевичем Беляевым после этого, неизвестно.



МАЕВСКИЙ ИВАН НИКОЛАЕВИЧ

Начальник Омской железной дороги (26 февраля 1932 г. – 15 декабря 1933 г.)

• 1908 г. — окончил городское училище в г. Мариуполе.
• 1908–1914 гг. — ремонтный рабочий 14-го, затем 7-го участка службы пути, конторщик службы движения и ДСП 2 отделения Екатерининской железной дороги.
• 1914 г. – январь 1918 г. — служба в действующей Армии.
• Январь–июнь 1918 г. — комиссар управления Курской железной дороги, уполнаркомпуть.
• Июнь–ноябрь 1918 г. — комиссар Нижегородского узла.
• Декабрь 1918 г. – май 1919 г. — чрезвычайный уполномоченный по проведению военного положения на железной дороге Московского узла НКПС, затем особоуполномоченный НКПС по проведению военного положения на железной дороге.
• Май 1919 г. – август 1920 г. — начальник обороны и охраны путей сообщения и помощник начальника ВОХР НКВД.
• Август–сентябрь 1920 г. — начальник ВОХР и член Главжелдортрибунала НКПС.
• Сентябрь 1920 г. – июнь 1921 г. — заместитель комиссара Московского ОКП НКПС.
• Июнь 1921 г. – март 1922 г. — комиссар ЖелСиблескома, заместитель комиссара Сибирского округа путей сообщения.
• Март–сентябрь 1922 г. — начальник линейного отдела, представитель уполнаркомпути Царицынского линотдела, представитель на воде «ДКМО».
• Сентябрь–октябрь 1922 г. — временный представитель уполнаркомпути и временный ЛН в Кубпроблакосо (Краснодар).
• Октябрь 1922 г. – июнь 1924 г. — представитель уполнаркомпути по Владикавказу.
• Июнь 1924 г. – 1929 г. — заместитель уполномоченного и председателя правления Юго-Восточной железной дороги.
• 1929–1930 гг. — уполнаркомпуть и председатель правления Юго-Восточной железной дороги.
• 1930–1931 гг. — слушатель Транспортной Академии.
• 1931–1932 гг. — заместитель директора объединенных Южных железных дорог.
• Февраль 1932 г. – декабрь 1933 г. — директор Омской железной дороги.
• С января 1934 г. — заместитель начальника Северо-Кавказских железных дорог.

Из имеющихся документов известно, что Иван Николаевич Маевский окончил городское училище в городе Мариуполе в 1908 году. По окончании училища работал ремонтным рабочим 14-го участка службы пути и 7-го участка службы тяги, а затем конторщиком службы движения и ДСП 2-го отделения службы движения Екатерининской железной дороги.

Затем был призван в Действующую армию, воевал на фронтах Первой мировой войны в лейб-гвардии гренадерском полку.

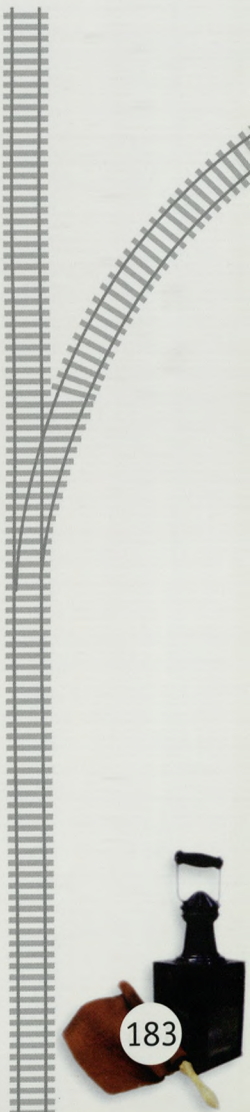
В феврале 1917 года Маевский был избран делегатом фронта для доставки Временному правительству присяги полка. До 22-го мая он находился в Петрограде, выполняя поручение полкового комитета и Действующей армии.

По возвращении в полк, в мае Маевский избирается председателем хозяйственного комитета лейб-гвардии гренадерского полка и членом полкового исполнительного комитета. В июне, при расформировании полка, арестован и отдан под суд.

С июля по сентябрь отдан под суд по 3-й статье, угрожающей бессрочной каторгой, — «пропаганда против существующей власти, неисполнение боевого приказа». Находился в Каменецк-Подольской и затем в Киевской крепостной тюрьме.

3 октября по приговору военного суда под давлением рабочих был оправдан и ушел в отпуск, который провел в Донецком бассейне, где вел политическую работу. В ноябре его избирают членом исполкома Рудниковского совета.

В декабре Маевского назначают начальником штаба Красной гвардии — он занимается формированием частей, политической работой, непосредственным руководством в пер-



вых боях с казаками в районе Криничной, Макеевки, Хонжонково.

В январе 1918 года Антонов-Овсеенко командирует Маевского в Цекодарформ на Курский железнодорожный узел «для продвижения грузов и прочих железнодорожных работ». Общим собранием железнодорожников он избирается комиссаром Курского железнодорожного узла и утверждается уполнаркомпути.

Во второй половине года ввиду прекращения усиленной работы по Курскому узлу переведен комиссаром и начальником Нижегородского узла Московско-Курской и Нижегородской железной дороги, где занимался технической и политической работой.

До 1920 г. он чрезвычайный, а затем особоуполномоченный по проведению военного положения на железной дороге Московского узла НКПС, начальник обороны и охраны путей сообщения и помощник начальника ВОХР НКВД, начальник ВОХР и член Главжелдортрибунала НКПС, заместитель комиссара Московского ОКП НКПС.

В октябре 1919 года телеграммой Ленина Маевский назначается при совместительстве всех должностей особоуполномоченным Южного фронта.

Надо отметить, что новые назначения следуют одно за другим, и каждое означает ответственный пост, так или иначе связанный с работой или службой в железнодорожной сети или на конкретной железной дороге.

Вскоре новое назначение — заведующий обороной и охраной путей сообщения России.

16 мая Маевский выезжает по приказу № 515/с начальником войсковой охраны, председателем трофейной комиссии Вычегодско-Кай-Чердынского края. До августа проводил работу в крае по учету, распределению и вывозу трофеев Северного фронта. После этого до конца года является членом Главного военно-революционного железнодорожного трибунала и заместителем комиссара Московской ОКП, совмещая и должность члена Главжелдортрибунала.

В январе 1921 года постановлением Оргбюро ЦК РКП командирован в Сибирь для работы в ВСНХ. В Омске И.Н. Маевского назначают начальником и комиссаром ЖелСиблескома и членом коллегии Сиблескома.

В июле приказом наркомпути Маевский назначен заместителем комиссара Сибирского округа путей сообщения с оставлением в должности члена коллегии и комиссара Сиблескома.

С мая по октябрь 1922 гг. И.Н. Маевский — начальник линейного отдела, представитель уполнаркомпути Царицынского линотдела, а затем временный представитель уполнаркомпути и временный ЛН в Кубпроблакосо (Краснодар).

С 10 октября 1922 года Маевский более полутора лет является начальником линейной службы, представителем уполнаркомпути по Владикавказу.

После этого более 10 лет Маевский возглавляет в ранге начальника дороги или его заместителя четыре магистрали. В 1924–1929 гг. он — заместитель уполномоченного и председателя правления Юго-Восточной железной дороги.

Сохранился аттестационный лист Маевского той поры, в котором отмечается, что, *«судя по современному хозяйственно-техническому кругозору его в настоящее время — и на всех прежних должностях он был на должной высоте. <…> Степень специализации — заготовительное дело, финансовое и хозматериальное особенно хорошо изучены.*

…Инициативен в работе, способный руководитель, хороший администратор, дисциплинированный, исполнителен».

В декабре 1926 года в Наркомат путей сообщения представлены выводы комиссии (ни штампа, ни подписи не сохранилось), характеризующие не только личность проверяемого И.Н. Маевского, но и состояние возглавляемой им Юго-Восточной железной дороги.

«п.7. Какая перемена в работе учреждения или органа заметна с момента вступления данного работника в должность; выполнение поставленных перед учреждением задач, поднятие производительности, благоприятный баланс, увеличение оборота, размер работ или наоборот: бесхозяйственность, развал, большая дефицитность и т.д.



Н.Б. Терпсихоров. Конец разрухи на транспорте. 1931 г.

В какой степени это связано с руководством работой данного работника.

— Работа дороги с каждым годом увеличивается, несмотря на старое оборудование, совершенно не отвечающее современным потребностям состояние узловых пунктов и, в этой обстановке прогрессирующий товарооборот, поднятие производительности труда, выполнение производственных программ.

п. 8. Какая инициатива была проявлена работником на работе, сумел ли подобрать кадры деловых работников и установить деловое сотрудничество и руководство ими.

— Постоянно на страже улучшения всего аппарата дороги. Много работает в области проведения режима экономии как инициатор.

п. 9. Какое участие в партийной жизни принимал, наряду с основной работой: как и в чем это выразилось.

— В настоящее время в связи с трудностью и напряженным состоянием дороги все взоры и дела сосредоточены на партийной работе имеющей соприкосновение с жизнью дороги.

п. 10. Целесообразно ли используется в данной работе или должен быть использован на другой работе; если да, то на какой именно и в какой должности.

— Целесообразно. Выявляет всю подготовку к занимаемой должности, как один из весьма немногих.

п. 11. Есть ли данные для выдвижения его на более ответственную должность и в утвердительном случае, на какую именно.

— С успехом может быть немедленно назначен начальником любой дороги».

В 1929–1930 гг. Иван Николаевич — уполнаркомпуть и председатель правления Юго-Восточной железной дороги. В 1930–1931 гг. — слушатель Транспортной академии. В 1931–1932 гг. — заместитель директора объединенных Южных железных дорог. В 1932–1933 гг. — директор Омской железной дороги. С января 1934 г. Маевский — заместитель начальника Северо-Кавказских железных дорог. Это последнее место в его трудовой биографии.

В начале 30-х годов особое внимание уделялось содержанию и ремонту подвижного состава. В июне 1931 года Пленум ЦК ВКП(б), Совет Труда и Обороны утвердили мероприятия по модернизации тягового хозяйства, реконструкции депо, станций, разъездов и хозяйств других служб на дорогах Восточного региона, в том числе Омской, а также усилению водоснабжения сибирских железных дорог, для чего вскоре стали строиться продольные водоводы и водонапорные башни.

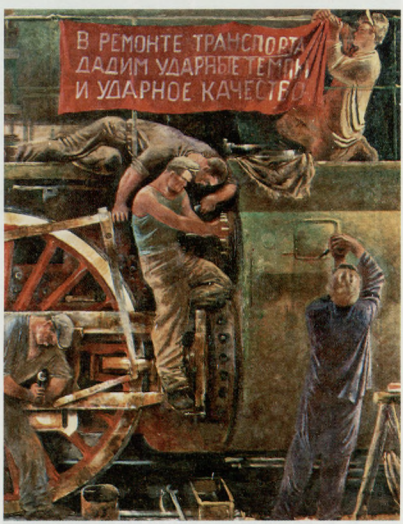
При подведении итогов развития народного хозяйства страны за 1931 год отмечалось, что промышленность, успешно выполнив задания года, завершила первый пятилетний план досрочно, за 4 года и 3 месяца. Свой вклад в общее дело внесли и сибирские железнодорожники, обеспечившие необходимый объем перевозок качественно и в срок. Так, важнейший эксплуатационный показатель — среднесуточный пробег паровоза — составил в 1931 году по Омской дороге 125 км. Томская опережала — 155 км.

На отремонтированных своими силами локомотивах паровозные бригады заметно улучшили эксплуатационные показатели поездной работы. Машинисты депо Барабинск добились увеличения технической скорости более чем на 10 км/час и водили поезда весом 2000 тонн, в то время как обычно техническая скорость выполнялась на уровне 21 км/час при весовой норме 1800 тонн. Это новаторство помогло увеличить пропускную способность станции Барабинск с 18 до 30 пар поездов.

За годы первой пятилетки продолжалась укладка второго пути на всем протяжении линии Челябинск–Омск, проводились работы по смягчению профиля пути.

В 1933 году страна приступила к реализации планов второй пятилетки по развитию и дальнейшей реконструкции народного хозяйства. Промышленные предприятия Сибири и Урала развивались быстрее, нежели транспорт, железные дороги попросту не поспевали за гигантами индустрии и не могли справиться с резко возросшими объемами перевозок народнохозяйственных грузов. И это несмотря на то, что в 1933 году грузооборот Омской дороги вырос на три процента по сравнению с предыдущим годом. Одной из причин недоработки дорог являлось неудовлетворительное состояние всего путевого хозяйства.

Недостатки в работе железнодорожного транспорта выявились серьезные, проистекающие не только от слабости материальной базы, но и от неумелого руководства на местах. В связи с этим в 1933 году был принят «Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР». По линии ЦК ВКП(б) и СНК СССР были также приняты постановления: «О работе железнодорожного транспорта», «О пересмотре органов управления железнодорожного транспорта», «О перестройке системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте».



А.Н. Самохвалов. Ремонт паровоза. 1931 г.

Созданные для решения насущных задач политотделы не всегда объективно оценивали положение дел и общую обстановку, многие руководители политотделов оказались виновными в массовых репрессиях, проводимых на транспорте.

Практическая деятельность начальника (или, как тогда стали называть, директора) Омской железной дороги И.Н. Маевского, как и на-

чальников других дорог, в значительной мере определялась приказами НКПС, которые поступали сотнями. Красноречивый пример — приказ народного комиссара путей сообщения А.А. Андреева от 4 февраля 1933 года «Об улучшении пассажирского движения».

К тому времени состояние пассажирского транспорта резко ухудшилось. Особенно неблагополучными являлись дороги транссибирского направления: МБВ, Северные, Омская, Пермская, Томская и дороги ДВК. Поезда этого направления в отдельные дни опаздывали по суткам.

Приказ касался опозданий не только грузовых и пассажирских поездов дальнего следования. Отмечалось, что систематическим опозданием пригородных поездов дороги буквально срывают работу фабрик, заводов и учреждений.

Особо отмечалось отвратительное состояние пассажирских вагонов, которые *«в большом количестве выходят из строя из-за замерзшего отопления, плохого снабжения топливом в пути следования и отправления с места с выбитыми стеклами.*

До такого безобразного положения пассажирское движение доведено лишь в результате отсутствия должного внимания и руководства дорог и районов. Терпеть этот позор и беспорядок нельзя дальше ни одного дня».

Имеет смысл привести и ту часть приказа, в которой нарком раздает «награды» и конкретные указания. Из контекста достаточно четко проступает и состояние железных дорог, и озабоченность по этому поводу Наркомата путей сообщения, и те меры, которые наркомат предлагает для оздоровления всей железнодорожной сети.

«Приказываю:

1) За доведение пассажирского движения до крайне безобразного состояния и невыполнение приказов НКПС №№ 171/Ц, 326/Ц и 493/Ц-1932 г.:

а) Объявить выговор начальнику Омской т. Маевскому и поставить на вид начальнику Томской т. Яковлеву, <...> наложить соответствующие взыскания на работников Уссурийской и Забайкальской дорог...»

Меры к провинившимся следуют по возрастающей:

«...Объявить строгий выговор... снять с занимаемой должности... отстранить от занимаемых должностей с переведением на низшие должности... снять с занимаемой должности и направить на низовую техническую работу...<...>

д) Начальника паровозного депо Всеполье Северных железных дорог, депо Минеральные Воды Северо-Кавказских железных дорог т. Старцева и НТ-2 т. Федотова отстранить от работы. Бывшего начальника депо пассажирских вагонов Москвы Московско-Казанской т. Зуева за развал вагонного хозяйства предать суду.

е) Начальников транссибирских поездов Кожинова, Кользнева и Ананьева за преступное ведение поездов отдать под суд.

2) Не позже 1 марта 1933 года движение курьерских и скорых поездов обеспечить полностью строго по расписанию и к 15 марта ликвидировать опоздания всех остальных пассажирских поездов.

3) Начальникам дорог до 15 марта в основном сосредоточиться на непосредственном руководстве и проведении всех мер по приведению в порядок пассажирского движения, передав руководство грузовыми перевозками одному из заместителей. <...>

6) Для курьерских поездов закрепить отдельно от общего пассажирского движения лучшие паровозы и бригады. <...>

8) Независимо от топливных затруднений при всех пассажирских депо и пунктах оборота иметь специально выделенные для пассажирских паровозов хорошие сорта углей и создать необходимый резерв их.... <...>

10) При отправлении товарных поездов перед пассажирскими на перегонах с подъемом и кривыми иметь десятиминутный запас к перегонному времени товарного поезда. <...>

13) Поручить Главной инспекции по наиболее неисправным дорогам провести проверку исполнения приказа по пассажирскому движению, установить виновных лиц и передать суду как дезорганизаторов движения. О

коммунистах же поставить вопрос в ЦКК о дальнейшем их пребывании в партии. <...>

15) Редактору «Гудка» с 15 февраля на первой странице газеты завести «черную доску» на неисправных руководителей дорог и районов в отношении пассажирского движения.

16) Начальникам дорог немедленно приступить к ремонту и подготовке пассажирских паровозов и вагонов для летнего движения, а также станций, ведя эту работу по строго установленным срокам графика.

Предупреждаю начальников дорог, что исправная работа пассажирских поездов не



Бригада машинистов паровоза серии Ы

только крайне важная хозяйственная, но и политическая задача.

Приказ ввести в действие по телеграфу.

Народный комиссар путей сообщения Андреев».

За полгода состояние перевозок на Омской железной дороге улучшается, и 20 июня 1933 года следует приказ народного комиссара путей сообщения за № 302/Ц «Об отмене взыскания, наложенного на директора Омской железной дороги».

Однако проходит еще полгода — новый приказ от 15 декабря 1933 года № 493/Ц «Об отстранении от должности начальника Омской железной дороги т. Маевского».

«Приказываю:

1. Отстранить от занимаемой должности начальника Омской железной дороги т. Маевского, как не обеспечившего руководства дорогой и не выполнившего регулировочных приказов НКПС, с переводом на низшую должность.

2. Временное исполнение обязанностей начальника Омской железной дороги возложить на заместителя начальника дороги т. Дьякова.

Народный комиссар путей сообщения Андреев».

Из Сибири И.Н. Маевский переводится на Северо-Кавказские имени С.Д. Маркова железные дороги заместителем начальника дороги Лившица. Начальником подора был Розенталь. Это обстоятельство, скорее всего, сыграло роковую роль в судьбе Маевского. Через несколько лет Лившица и Розенталя объявят врагами народа, а за ними потянут всех, кто так или иначе был связан с ними по службе или лично. Тем более что в характеристике от 15 ноября 1934 г., выданной Лившицем и Розенталем И.Н. Маевскому, Иван Николаевич характеризуется только положительно, что было не совсем в духе времени.

«Тов. Маевский руководит службами пути, связи и отделами: материально-хозяйственным, электрификации, здравоохранения, мобилизационным, военизированной охраной и др. Сумел добиться улучшения работы подчиненных ему служб и отделов. Особенно положительные результаты достигнуты по оздоровлению путевого хозяйства дороги, связи и электротехники, освоения плана электрификации.

Уделяет серьезное внимание подбору и расстановке кадров, уделяет внимание проверке исполнения.

Тов. Маевский волевой командир, проявляет инициативу в работе, решительный, дисциплинирован, требователен как к самому себе, так и подчиненным ему. Хороший большевик.

Обладает большими административно-организационными способностями. Умеет контактировать работу с партийными, профессиональными организациями, своевременно ставит перед организациями вопросы о слабых участках работы для совместного их устранения. Оказывает большую помощь службам и отделам в улучшении материально-бытовых условий работников дороги. Проявляет чуткое отношение к живым людям. Усиленно работает над поднятием тех-

нических и марксистско-ленинских знаний, политически подготовлен хорошо. Умеет увязать политику партии с поставленными задачами. Принимает активное участие в общественно-политической работе. Член партийного комитета, председатель дорожного НИТО.

Вполне соответствует занимаемой должности.

Начальник Северо-Кавказских железных дорог Лившиц.

Начальник подора Розенталь».

Проходит полтора года, и Ивану Николаевичу Маевскому, в числе других работников железнодорожной сети страны, — *«За перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и 1 квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле луч-*

ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ЛДН; ЛОД | 15 декабря 1933 г. | № 493/Ц

(ЦГЛ)

Об отстранении от должности нач-ка Омской ж. д. т. Маевского.

Приказываю:

1. Отстранить от занимаемой должности нач-ка Омской ж. д. т. Маевского, как не обеспечившего руководства дорогой и не выполнившего регулировочных приказов НКПС, с переводом его на низшую должность.

2. Временное исполнение обязанностей нач-ка Омской ж. д. возложить на зам. нач-ка дороги т. Дьякова.

Народный комиссар путей сообщения *Андреев.*

Приказ рассылается:

О—по сокр. списку, линии по особому; РИ—1; Ж—управл. дорог—по 5 экз.

Издатель НКПС 1933 г. | Сдано 16/XII

Выпускающий *Баракин.* | К печати 17/XII

Уполн. Главлита № В-74264 | П. л. 1/8

Заказ № 946 | Зн. в п. л. 49.920

Тираж 275 экз. | Размер бумаги 62×84

Типография НКПС. Москва, Н. Басманная, 2.

шего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий Центральный Исполнительный комитет Союза СССР постановляет наградить руководителей, политработников, рабочих и работниц-стахановцев железнодорожного транспорта по 31 железным дорогам, Московскому Метрополитену, железнодорожному строительству, заводам и предприятиям НКПС: орденом Ленина: <...>

97. Маевского Ивана Николаевича — начальника Северо-Кавказской железной дороги.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. Калинин.

И.о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР И. Уншлихт».

Еще год, и карьера, а затем и жизнь И.Н. Маевского обрываются.

Выходит постановление Совета Народных Комиссаров Союза СССР № 383 от 10 марта 1937 г. «Об изменении в составе Совета при народном комиссаре путей сообщения», в котором СНК СССР постановляет:

«Исключить из состава Совета при народном комиссаре путей сообщения Розенцвейга М.А., Фуфрянского А.Е., Арнольдова А.М., Шатова В.С., Уткина А.В., Килалова А.И., Маевского И.Н. и Аматуни П.К.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. Молотов.

Управляющий делами Совета Народных Комиссаров СССР И. Мирошников».

О дальнейшем можно догадаться по единственной справке, найденной в архивах КГБ:

«Маевский Владислав Шиманович он же Корнацкий, он же Столяров. Родился 1891, г. Варшава (Польша); поляк, бывший член ППС (Левица) с 1908 года, затем член ВКП(б) с 1918 года, образование незаконченное высшее, слушатель транспортной Академии им. Сталина, проживал в Москве: Б. Балканский пер., д.13, кв.58.

Арестован 26.09.1937. Приговорен ВКВС СССР 13.02.1938 по обвинению в шпионаже.

Расстрелян 13.02.1938. Реабилитирован 31.03.1956».

И хотя имя-отчество в справке другие, нежели в анкетах и характеристиках, год рождения близок к указанному в анкете Маевского — 1891 (1890), год вступления в ВКП(б) тоже — 1918 (1917), и там и там указано, что он был слушателем Транспортной академии имени Сталина. Опять-таки в сохранившихся документах нигде не указано место его рождения и национальность. А тот факт, что Маевский был исключен из состава Совета при наркоме ПС незадолго до его ареста, лишний раз говорит о том, что, скорее всего, Маевский Владислав Шиманович (он же Корнацкий, он же Столяров) и Маевский Иван Николаевич — одно и то же лицо. Во всяком случае, после 1937–38 гг. никаких других упоминаний о Маевском-железнодорожнике больше не имеется.

Невыполнение «регулировочных» приказов НКПС часто влекло приказ кадровый...







Родился 1 января 1884 г. в Мичуринской районе Тамбовской губернии в селе Подгорном.

- 1908 г. – окончил Петербургский институт путей сообщения.
- Июнь 1908 г. – инженер для технических занятий правления Юго-Восточной железной дороги.
- 1908–1909 гг. – младший инженер; потом начальник партии изысканий Юго-Восточной железной дороги (Валуйки, Донбасс).
- 1909–1911 гг. – помощник начальника участка (дистанции) службы пути Юго-Восточной железной дороги (Острогорск); затем запасной начальник дистанции.
- 1912–1913 гг. – заведующий юридическими делами, зам. начальника дистанции Юго-Восточной железной дороги (Воронеж).
- 1913–1918 гг. – начальник дистанции постройки Армавирско-Туапсинской железной дороги (Ставрополь).
- 1918–1919 гг. – помощник комиссара Воронежского округа путей сообщения (Воронеж), заведующий Воронежским рабочим политехникумом.
- 1919–1920 гг. – начальник по линии (Н-Полком) Московско-Владимирско-Рыбинской железной дороги (Ленинград).
- 1920 г. – комиссар Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги.
- 1920–1921 гг. – помощник начальника дороги (НП) на Северо-Западной железной дороге (Ленинград).
- 1922 г. – помощник начальника (НП) Киево-Воронежской железной дороги (Курск). По совместительству НМ Московско-Киево-Воронежской железной дороги, а также чрезвычайный уполномоченный по санитарным операциям.
- Апрель 1922 г. – март 1923 г. – уполномоченный Томского линотдела; затем – районный уполномоченный УПО и по Кольчугинской ветке новостройки, с оставлением в занимаемой должности.
- Март 1923 г. – январь 1924 г. – начальник Томского линотдела (Томск).
- **Январь 1924 г. – февраль 1925 г. – начальник Томской железной дороги.**
- 1925–1928 гг. – член правления Северной железной дороги (Москва).
- 1928–1929 гг. – заграничная командировка в Германию.
- 1924–1930 гг. – помощник начальника Центрального научно-исследовательского учреждения (ЦНИУ) (Москва).
- 1930–1931 гг. – начальник сектора ЦПТУ НКПС (Москва).
- 1931–1932 гг. – заместитель председателя Высшего технического экспертного совета (Москва).
- 1932–1935 гг. – помощник управляющего Китайско-Восточной железной дороги (Харбин).
- 1935–1937 гг. – председатель технического совещания при ЦП и член НТС при наркоме (Москва).



Василий Федосеевич Толстов

Начальник
Томской железной дороги
с января 1924 г. по февраль 1925 г.

ВЕРНЫЙ УБЕЖДЕНИЯМ ЮНОСТИ

Василий Федосеевич Толстов на Томской железной дороге проработал в разных должностях около трех лет: с апреля 1922 по февраль 1925 года; сначала уполномоченным Томского линотдела, затем районным уполномоченным, включая новостройку Кольчугинской ветки. С 1 января 1924 года назначается начальником Томской железной дороги.

По служебным делам Толстов побывал практически на всех станциях нескольких сибирских дорог. Какие только проблемы не приходилось ему там решать. В Новониколаевске, например, пришлось даже «освящать» обряд «красных крестин». Новых обрядов с каждым днем становилось все больше, и почти все они обретали массу поклонников. Приходилось мириться с новыми веяниями, которые не всегда были ему по душе.

«Крестины проходили в клубе печатников. Народу собралось, не продохнуть. Заправляла ячейка ГОГПУ. Звонким голосом хорошенькая девчушка объявила:

— Сегодня, товарищи, мы справляем красные крестины двух пролетариев и одной пролетарки! Предъявите новорожденных!

Три женщины в первом ряду, две мамы и бабушка, дружно встали, развернулись к залу и «предъявили» младенцев, запеленатых в одеяла. Зал зааплодировал. Из президиума спустились три «крестных отца» — серьезные мужчины в морщинах, люди бывалые, старые и по возрасту, и по партийному стажу, и по вескости слова и жеста. По очереди они зачитывали «грамоты», закрепляющие появление на «новый» свет новых людей, а затем прикрепляли к одеялу младенца изящный значок Коммунистического Интернационала Молодежи; на одной стороне которого было написано «КИМ», а на другой стороне выгравировано имя новорожденного и дата рождения. Имена оглашал юноша с горящим взором и звенящим голосом.

— Спартак! Вождь и защитник угнетенных рабов!

Аплодисменты.

— Красномир! Красный справедливый мир.

Аплодисменты.

— Пальмира!

— А это что?

— Пальма этого мира!

Бурные аплодисменты. Оркестр заиграл «Интернационал». Граждане, стоя, дружно исполнили гимн».

Толстов с детства любил технику и хорошо разбирался в ней. Железная дорога стала жизненным призванием, но ему всегда хотелось еще и летать. Даже занимая высокие должности, не оставлявшие ему ни минуты на досуг, он постоянно следил за всеми новинками воздухоплавания. Подчиненные и друзья, зная за ним эту «слабость», всегда снабжали его соответствующей информацией. Толстов любил, приходя на работу, прежде чем погрузиться в дела, просмотреть брошюры, журналы, вырезки из газет. Одна из публикаций в «Советской Сибири», доставленная из Новониколаевска, хорошо запомнилась ему. Он такие материалы складывал в особую папку «Воздухоплавание».

«17 февраля Гублет дал летчикам тт. Баженок и Сущинскому



Железнодорожный вокзал в Новониколаевске

задание — совершить полет за 120 верст от города в с. Ордынское Новониколаевской губернии. В ясное морозное утро на аэродроме приготовили к путешествию двухместный «Совпич» и одноместный боевой «Ньюпор».

Весть о прибытии аэропланов с молниеносной быстротой облетела село. К месту спуска сбежалось до 1000 крестьян. Около аэропланов митинг… Какая-то благообразная старушка крестится:

— Осподи, батюшка. Да нежто тверезый человек полетит на этой штуке… Только пьяный и согласится…»

Когда через пару месяцев Толстов оказался в Новониколаевске, он попросил подарить ему подшивку газет за последние два года. В этот раз он сопровождал в поездке по дороге М.И. Калинина. В Новониколаевске 9 мая в семь часов вечера в вагонном цехе железнодорожных мастерских состоялось общегородское собрание членов РКП совместно с рабочими города. Калинин выступил перед присутствующими. Более 5000 человек с энтузиазмом восприняли все, о чем поведал и к чему призвал их председатель ЦИК.

Биография Толстова была не типична для начальника дороги 20-х–30-х годов. Во-первых, он имел высшее («царское»!) образование, знал языки (немецкий, французский), несколько раз бывал в длительных командировках за границей. В 1928–29 гг. изучал в Германии путь, в 1930 и 1931 гг. в Германии и Чехословакии покупал рельсы. Кроме того, в Женеве в 1905 году за полтора месяца изучил массу нелегальной литературы, после чего покинул партию эсеров и вступил в РСДРП. А в 1932–35 гг. почти четыре года проработал на Китайско-Восточной железной дороге помощником управляющего. Харбин тогда многие чиновники из НКПС рассматривали как важную ступень карьерного роста.

Имел Толстов хотя и сугубо практические, но серьезные научные работы по снегоборьбе, по рельсам и шайбам, по прижимным кольцам, по плановому ведению путевого хозяйства и по изломам рельсов. Да и происхождение у него было не пролетарское. Отец Толстова свыше 30 лет проработал сельским учителем. Несмотря на то, что Василий Федосеевич в 1917–18 годах участвовал в создании социал-демократической организации и «был лидером большевизма», он во всех последующих анкетах чистосердечно признается, что *«с 1918 г. у меня техника поглощает много больше времени и сил, чем политика, — кроме времени наступления Юденича на Петроград. Тогда я снова бросил все, отдавшись работе на фронте, и с группой рабочих шел впереди нашего броневика при его наступлении. Да и теперь я убежден, что как высококвалифицированный техник я не меньше принесу пользы рабочему классу, чем рядовой РКП, и только если потребуется моя деятельность как РКП в особых случаях, тогда снова следует бросить технику для политики, взятой в чистом виде, или же для винтовки»*.

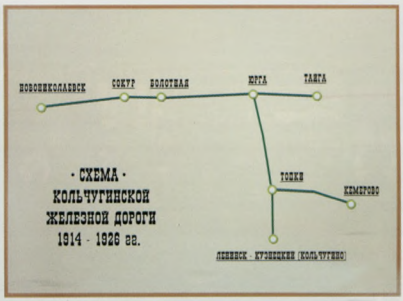


Схема Кольчугинской ветки (железная дорога на Ленинск-Кузнецкий)

Понятно, все это говорилось и писалось искренне, честно, как, собственно, и поступает любой порядочный человек, уверенный, что его окружают такие же честные и порядочные люди. Но пришло время, и Толстову многое припомнили: и членство в партии эсеров, и загранкомандировки, и признание политики второстепенной вещью по сравнению с техникой. Даже чрезмерное увлечение наукой, а не искусством управления людьми, поставили ему в минус. Командир любого ранга, по сложившемуся стереотипу, должен был быть железным, непреклонным, непогрешимым. И совсем не учли те, кто должен был по роду службы это учесть, что он *«в Курске прошел в 1923 году чистку партии и реорганизацию в Москве в 1929 году без замечаний»*. Не учли и



Делегаты съезда томских железнодорожников. 1924 г.

то, что он два года воевал в Красной Армии с 1918 г. по 1919 г., и последнюю должность имел весьма ответственную — комиссар инженерной дивизии 7-й армии. Не учли и такие важные графы, как: *«В старой армии и белой армии не был. В учреждениях белых правительств не служил. К судебной ответственности, административным или дисциплинарным взысканиям не привлекался. Взысканиям во время чистки госаппарата не подвергался. Не подвергался и партвзысканиям во время пребывания в ВКП(б)».*

Совсем не учли такой, например, отзыв — характеристику ответственного работника губернского масштаба Томской организации РКП 1-го городского района группа VIII Ж:

«Толстов Василий Федосеевич:

П. 1. Оценка прежней работы, мотивировка прикрепления к группе.

С работой справляется, имеет специальное высшее образование.

П. 2. Наличие практического опыта, начиная с низшей ступени.

…по совместной работе — главный комиссар М.В.Р.ЖД. В настоящее время начальник линейного отдела 6 Томск».

Отзыв о работе на тов. Толстова Василия Федосеевича, начальника Томской железной дороги:

«Вследствие умелого хозяйственного подхода к делу, тов. Толстов заметно улучшил состояние Томской железной дороги».

Кадры сотрудников, как командного состава, так и рядовых работников, подбирает согласованно с профессиональными и партийными организациями и в связи с этим в работе замечается как личное, деловое настроение. В партийной работе активен.

Использован целесообразно.

Секретарь губкома.

Зав орготделом.

Отзыв утвержден на заседании бюро губкома 2 октября 1924 года».

Или вот еще такая справка:

«Интересуется вопросами научной организации труда на транспорте. Может быть использован в должности председателя секции НОТ транспорта или же в изыскательских партиях и на постройках дорог в качестве начальника работ».

В той всеобщей разрухе, которая царила в начале 20-х годов не только на дороге и в хозяйстве вообще, но и в умах, главным направлением хозяйственной деятельности была бескомпромиссная борьба с бесхозяйственностью и дефицитностью на транспорте. Толстов с командой железнодорожников работали не покладая рук, а рядом суетились и те, чей



смысл жизни сводился к поиску «недочетов». Итогами этих поисков стал выговор Толстову, постановка на вид за *«неудовлетворительность работы Томской доркомиссии и полное отсутствие протокольного и отчетного материала о работе ее»*.

Когда формулировали окончательное обвинение, учли и это, а также все остальные старательно собранные наветы и домыслы. Существует возможность по имеющимся документам реконструировать последние дни «свободной» жизни Толстова, когда он наверняка уже чувствовал и понимал, что эти дни последние.

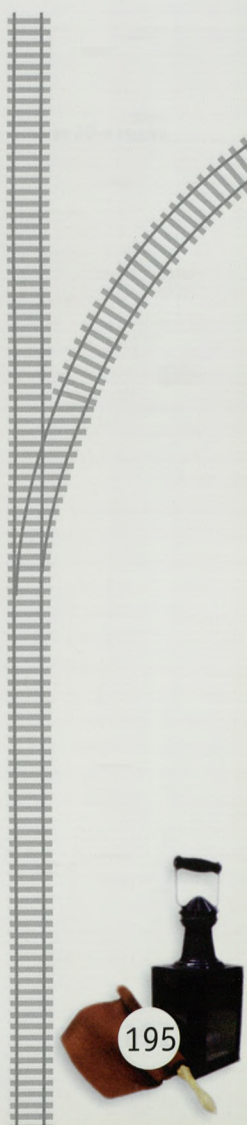
История пребывания Толстова на Китайско-Восточной железной дороге вкратце такова. В январе 1932 года в отделе кадров НКПС без всякой предварительной договоренности ему предложили должность помощника управляющего КВЖД. Василий Федосеевич соглашается и в феврале 1932 года вместе с женой Екатериной Константиновной прибывает в Харбин. Управляющим дороги был тогда В. Рудый, который вменил своему помощнику в обязанность заведование службами пути, тяги, движения, врачебной, а также жилищным отделом. В апреле 1935 года дорога была продана и советские инженеры были эвакуированы.

По условиям работы, все технические указания Толстов получает непосредственно от Рудого, который оставил за собой финансовые, коммерческие и административные вопросы. Вопросами технических служб управляющий практически не занимался, хотя достаточно хорошо разбирался в технических вопросах железнодорожного транспорта. Тем не менее распоряжений по этим службам давал порядочно и Толстову, и всем начальникам служб. Иногда задания или требования управляющего были неграмотны, и это приводило к конфликтам между ним и помощником. Поскольку дисциплина в Харбине среди советских служащих была высокая, то всем распоряжениям руководителя приходилось подчиняться безусловно.

Работать с Рудым было очень тяжело, Толстов даже подумывал уйти с Китайско-Восточной железной дороги, но сдерживали, как тогда любили говорить, «условия внешней обстановки». В целом же, при Рудом на КВЖД был порядок, и дорога работала неплохо. Тем не менее, при наличии административных способностей, Рудый для ближайших сотрудников создавал тяжелую обстановку своим эгоизмом, самовыпячиванием (тогда это словечко было в ходу), ненужной резкостью. Разумеется, в некоторых технических его распоряжениях по дороге были профессиональные погрешности, но никому в голову не приходила мысль искать в них следы умышленного вредительства. Да и окажись они, подчиненные всегда нашли бы возможность опротестовать «вредные» распоряжения даже в харбинских условиях. Что же касается железнодорожной деятельности управляющего, то все сознавали, что от Рудого в Харбине зависит много. Правда, эта сторона взаимоотношений управляющего с местными властями и другими компаниями была вне пределов компетенции подчиненных. Во всяком случае, ни у кого из них не возникало сомнений, что эта сторона деятельности Рудого была направлена исключительно на пользу советской власти.

Личные же отношения Толстова и Рудого не сложились. Как помощник управляющего, Василий Федосеевич официально всюду был вместе с ним. В том числе и на званых вечерах вместе с другими бывал у Рудого, а тот неоднократно бывал у него. Обычные, хотя и не дружеские, но вполне терпимые отношения между разными по характеру и положению коллегами. Неприязненное отношение Рудого к себе Толстов объяснял вредностью характера начальника. И сам в его «приближенные» не набивался.

После КВЖД взаимоотношения Толстова с Рудым определялись опять-таки сугубо административной связью. Рудый был председателем Научно-технического совета (НТС), а Толстов членом НТС и председателем технического совещания при ЦП. Попал на эти должности Василий Федосеевич благодаря Л.М. Кагановичу, который сам предложил ему сначала работу в институте, а когда Толстов отказался, предложил НТС. На всех совещаниях НТС, как



и на КВЖД, Толстов вел свою работу, практически не пересекаясь с работой председателя и не получая от него директив или уговоров проводить какую-либо определенную линию. НТС был достаточно демократической организацией. Рудый никого не ограничивал в высказывании своих взглядов на заседаниях НТС. Председатель давал Толстову на консультацию различные специальные вопросы по пути, например, о 75-тонном кране, об учебнике приближенных вычислений, по отдельным изобретениям по службе пути и т.п. Как член НТС, Толстов считал себя обязанным их выполнять и писал начальнику заключения.

Как бы то ни было, Л.М. Каганович, закручивая гайки в своем наркомате, решил закрутить их и в НТС. Вышел приказ, в котором работа Рудого как председателя НТС была признана неудовлетворительной, а *«НТС не оправдал надежд и не оказал той помощи, на которую рассчитывали»*. Эта характеристика НТС, разумеется, в равной мере относилась и к председателю, и ко всем членам совета. В новый состав НТС вошли новые специалисты.

Едва окончилась перетряска НТС, взялись за самого Толстова. 7 сентября он пишет пространное заявление, в котором излагает историю своего знакомства с Рудым, который к тому времени был арестован как враг народа.

Через три недели, в ночь с 1 на 2 октября, арестовывают жену Толстова, о чем ему тут же сообщают на ночном совещании в наркомате. Несколько дней проходят в догадках и неопределенности, а 8 октября Толстов пишет объяснения по поводу ареста его жены. Собственно, эти объяснения ничем уже не могли помочь ни ему, ни жене, ни, тем более, Рудому, за которым, собственно, и потянулась целая сеть придуманного заговора против Советского государства. За неделю до ареста жены Толстова, 25 сентября, на имя парторга Центрального управления пути НКПС Фомина и начальника Центрального управления пути Суслова от старшего инспектора Галынина пришло письмо с грифом «Не подлежит оглашению». Из этого письма, а также еще ряда сопутствующих документов видно, что кольцо вокруг Толстова сомкнулось, и ему в самые ближайшие дни грозит скорый арест и скорый приговор.

Старший инспектор Галынин по указанию парторга Фомина просмотрел *«ряд материалов по деятельности члена ВКП(б) тов. Толстова и выявил»* достаточное количество неопровержимых улик.

Что же накопал Галынин? А накопал он много, целых четыре пункта, по каждому из которых тут же сам выносит свое собственное решение, и по каждому из которых Толстова можно отправлять, куда только суду заблагорассудится. Можно было бы только приветствовать такое усердие старшего инспектора, направь он его на ту же железную дорогу или какое еще полезное для общества и отдельных граждан дело.

«1) тов. Толстов, сын сельского учителя, сам служащий, год рождения 1884, состоял в партии с 1906 по 1908 и выбыл механически. Вторично был в партии с февраля 1917 г. по октябрь 1917 г., и без указания причин в анкете опять выбыл из партии, и в сентябре 1918 вновь вступил в партию. На вопрос анкеты «были ли колебания?» тов. Толстов отвечает: «Колебаний в 1918 г. не было». Напрашивается вопрос, а раньше колебания, очевидно, были, и не просто получилось, что он два раза вступал в партию и выходил. Если посмотреть периоды выхода из партии, то они характеризуются переломом в политике партии, и здесь, очевидно, тов. Толстов не выдерживал, терялся и выходил из партии. Отсюда эти факты убеждают, что тов. Толстов как член ВКП(б) не твердый, колеблющийся в поворотные периоды борьбы партии.

2) По кругу своей деятельности тов. Толстов был неоднократно за границей:

1905 год — 2 месяца, Швейцария — самообразование будучи студентом.

1928–29 гг. — Германия — изучение железнодорожного пути.

1930–31 гг. — Германия, Польша, Чехословакия — покупка рельс.

1932–35 гг. — Маньчжурия, Харбин — помощник управляющего КВЖД.

По последней заграничной работе тов. Толстов работал вместе с Рудым, ныне арестованным.

Из письменного объяснения тов. Толстова на имя парторга т. Фомина видно, что тов. Толстов, будучи помощником Рудого на КВЖД, проявил притупление революционной бдительности и не только за период работы вместе с Рудым, но даже и теперь в своем отношении. За 3 года совместной работы он характеризует Рудого, что «он достаточно разбирался в технических вопросах железнодорожного транспорта», и выше всего он ставил свой авторитет на КВЖД, при Рудом на КВЖД был порядок, дорога работала неплохо. «Технические его распоряжения были, безусловно, на пользу Советской власти».

Несмотря на такую хорошую характеристику Рудый ныне арестован, и это известно тов. Толстову. Личные его отношения с Рудым были «неважные», и добавляет, «как помощник управляющего, я официально всюду был вместе с ним на званых вечерах, вместе с другими и у него, и он у меня, вместе с другими, неоднократно».

Здесь, в НКПС, Рудый работал председателем НТС, а т. Толстов был член НТС. Рудый давал т. Толстову на консультацию различные специальные вопросы по пути. Необходимо эти материалы по консультации просмотреть, дабы знать сущность консультаций. Эти материалы я не имел возможности проработать, за неимением их. НТС не оправдал надежд наркома, в том числе и т. Толстов, как член НТС.

На партийных собраниях в ЦУПе неоднократно ставился вопрос, что техсовещание не прорабатывает насущные необходимые вопросы линии, и все это как-то проходило мимо руководителя (председателя) техсовещания т. Толстова. Словом, и в этой части т. Толстов не оправдал надежд, возлагаемых на него как члена ВКП(б).

3) Что касается доследования деятельности службы пути Закавказской железной дороги в 1936 г., то здесь т. Толстов своим заключением комиссии, как председатель, прикрыл вредительскую деятельность бывшего начальника службы пути Дандурова и бывшего начальника дороги Розенцвейг. Враг народа Рокос подбирал людей в эту комиссию. Распоряжением врага народа Лившицем от 5/XII-35 г. за № 371 была назначена комиссия в составе Лебединского, Владимирова, Иванова. Рокос после этого распоряжения пришел к экономисту Владимирову и спрашивал его, как он думает проверять финансовую деятельность. После этого, несмотря на распоряжение, был назначен председателем комиссии тов. Толстов и членами Лебединский, Павлов, а т. Владимирова отставили от командировки. Тов. Толстов в это время был в командировке в Минеральных Водах, на



Плакат 20-х годов

Северо-Кавказской железной дороге. Рокос, очевидно, требовал выезда в Тифлис т. Толстова, а т. Толстов 30/1 послал письмо Рокосу: «Дорогой товарищ Петр Николаевич! Я договорился с Петром Ивановичем, что поеду в Тифлис только по получении приказа или особой телеграммы. Если все же надо ехать — необходима телеграмма. Работа наша здесь идет интересно. Жму руку. Компривет. Толстов».

29/1 1936 г. на имя Рокоса поступила служебная записка от вредителя Дандурова, что «Зам. П. Кашкадзе просил дать указания членам комиссии пояснять перерасход». Отсюда ясно, что члены комиссии без председателя начали резко критиковать финансовую деятельность, и Рокос поспешил это дело направить в З/П за № 1437 была послана телеграмма: «Минеральные Воды С. Кав. ПЧ-2 для Толстова копия Н ЗКВ Розенцвейгу — выезжайте Тифлис ЦП Карпенко».

Теперь становится очень ясным, почему эта телеграмма давалась в копии Н, который был обязан помочь замаскировать вреди-

тельство на дороге. Какое же заключение сделала комиссия по обследованию под руководством председателя т. Толстова — «Техническое состояние пути Закавказской железной дороги в настоящее время удовлетворительное. Главнейшие директивные указания по пути наркома Л.М. Кагановича восприняты службой пути правильно и выполнены удовлетворительно». Это классический пример прикрывания деятельности вредителя, ныне арестованного Дандурова и врага народа Розенцвейга. Несмотря на то, что в январе 1936 г. прошел процесс над шпионами, диверсантами, т. Толстов в феврале дает такое заключение, прикрывшее собой вредительство по службе пути на Закавказской железной дороге.

4) На партсобрании т. Толстов заявил, что он не сумел вскрыть вредительства при приемке участков Московско-Донбасской железной дороги.

Из этих мной приведенных фактов видно, что т. Толстов не оправдал себя как член ВКП(б), не вскрыл вредительства, как на Закавказской железной дороге, так и на Московско-Донбасской, а наоборот, своим заключением прикрыл вредительскую деятельность врагов народа Розенцвейга и Дандурова на Закавказской железной дороге. По указанию парторга т. Фомина я лично с т. Толстовым не говорил ни по одному вопросу и считаю обследование деятельности т. Толстова не полностью законченным.

Ст. инспектор член ВКП(б) Галынин.
25/IX-37 г.».

Знал бы Толстов, что арест жены нужен следователям только для того, чтобы он сам скорее «раскололся» и чтобы в «деле» было больше фигурантов. Какие же, бесполезные по большому счету, доводы приводит Толстов в оправдание жены и в собственное оправдание? Он не хитрит, честно и искренне излагая суть дела, считая, что и по этому вопросу отнесутся к нему объективно. Как бы не так.

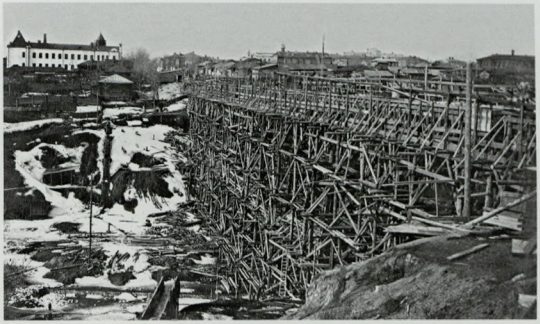
Василий Федосеевич сообщает, что жена его Екатерина Константиновна беспартийная, 49 лет, с неполным средним образованием. Отец ее был начальником маленькой станции на Томской железной дороге. Имеет трех взрослых детей, двух сыновей — милиционера и бывшего рабфаковца, только что призванного в Красную Армию, и замужнюю дочь.

С Екатериной Константиновной Толстов познакомился еще в Томске в 1924–25 годах, она тогда заведовала железнодорожной кооперативной столовой, потом была конторщицей. В 1930 году она переехала в Москву и служила вычислителем в Институте пути. Толстов сошелся с ней в 1931 году, а перед поездкой на КВЖД они зарегистрировались и поехали вместе в Харбин.

В Харбине они жили замкнуто; кроме официальных вечеров, почти нигде не бывали и у них редко кто бывал, за исключением семьи Широченских. Доктор Широченский последние годы работал в Москве, и тоже арестован осенью. Жену его, правда, пока оставили на свободе.

По условиям жизни в Харбине (да и не только) такие вопросы, как и с кем быть знакомыми, согласовывались с вышестоящими агентами. Знакомство Толстовых с Широченскими было согласовано и разрешено. Отдельные обстоятельства проживания в Харбине тоже тщательно регламентировались; указания получал сам Толстов и передавал их жене. Условие было одно — беспрекословное выполнение любого указания. *«Я не допускаю возможности, чтобы она помимо моего ведома предпринимала какие-либо шаги вне нашего дома,* — пишет Василий Федосеевич, — *так как в Харбине это тотчас же было бы кому надо известно и было бы сообщено мне. Следовательно, за все ее поведение в Харбине я несу тем большую ответственность, что все ее действия мне должны быть известны».*

Возможность какого-либо крупного преступления со стороны Екатерины Константиновны Василий Федосеевич считал совершенно невероятной, — прежде всего уже потому, что у нее не было никаких мотивов к этому. *«Она не могла действовать против советской власти, так как моя судьба, как коммуниста, целиком связана с Советской властью, а наша семейная жизнь была дружной, а потому не могли зародиться мотивы разби-*



Строительство моста через реку Каменку. Новониколаевск. 1925 г.

вать свою налаженную жизнь. В деньгах, платьях мы не нуждались. В Харбине я получал достаточно, даже посылали деньги детям в Советский Союз. Привезенные из Харбина американские доллары (около 1500) мы ликвидировали в Москве через Торгсин совершенно легально. Я не допускаю, чтобы с ее стороны могли бы быть какие бы то ни было валютные или торговые спекуляции.

Последние время мы жили в Москве только на мой заработок (1000 руб.), я видел, что зарабатываемые мною деньги расходуются ею в обрез на домашние расходы».

Одно лишь обстоятельство могло повредить Екатерине Константиновне и быть поставленным ей в вину, но и тут Толстов не находит нужным умолчать о нем, предполагая, очевидно, что об этом и так знают те, кому положено все знать. В Харбине она встречалась несколько раз с прежней знакомой по Томску — Добротворской, сестрой первого мужа, умершего в начале двадцатых годов. И хотя Добротворская имела советский паспорт, знакомство с ней было признано недопустимым, о чем тут же Толстов и предупредил жену. Это означало одно: запрет свиданий в дальнейшем. Жена послушно прекратила личные свидания, и даже телефонные звонки.

К каким же выводам приходит Василий Федосеевич? Казалось, он уверен в невиновности жены, и не видит ни одного факта, порочащего ее, как советского человека за границей. Уверенность уверенностью, но он пишет вот что: *«Таким образом, факт ее ареста указывает на наличие незаконных действий с ее стороны. Как коммунист, я тоже несу ответственность за это. Вполне уместно со стороны моей парторганизации поставить вопрос о моей ответственности за действия жены как ее сообщника».*

Далее Толстов пишет пронзительные слова, которые, будь у его судей сердце, заставили бы вынести оправдательный приговор: *«В этом отношении я заверяю своим словом коммуниста, что не знаю за собой ничего недопустимого для коммуниста, а тем более ничего преступного. Я шел в партию молодым в 1906 году не для того, чтобы под старость изменять своим убеждениям. Да нет у меня к этому и надобности. Ни в каких уклонах я никогда не был. Никаких партийных взысканий не имел. До конца жизни я буду проводить генеральную линию нашего Сталинского ЦК партии.*

Кроме того, я занимал ответственное место на КВЖД (заместитель управляющего дорогой) и, очевидно, что с первых арестов служащих К-В ж.д. я должен был оказаться на примете. Тот факт, что кавеженцев арестовано не менее 90%, доказывает, что наши следственные органы не видят за мной каких-либо преступлений».

Собственно, не ведая того, этим последним предложением Толстов сам указал причину собственной беды.

Последнее раскаяние, последний призыв к милосердию:

«Я сознаю, что допущенные мною потеря классовой бдительности, особенно в настоящее время, заслуживает сурового партийного наказания, тем не менее, я не знаю за собой ничего другого порочащего, поэтому я вправе просить товарищей оставить мне возможность загладить получаемое наказание своей дальнейшей безукоризненной партийной работой».

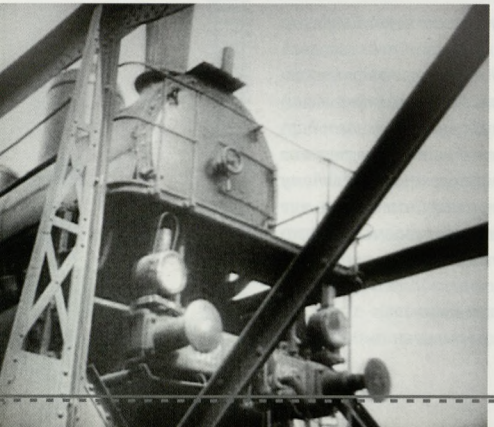
Не оставили, не пощадили.



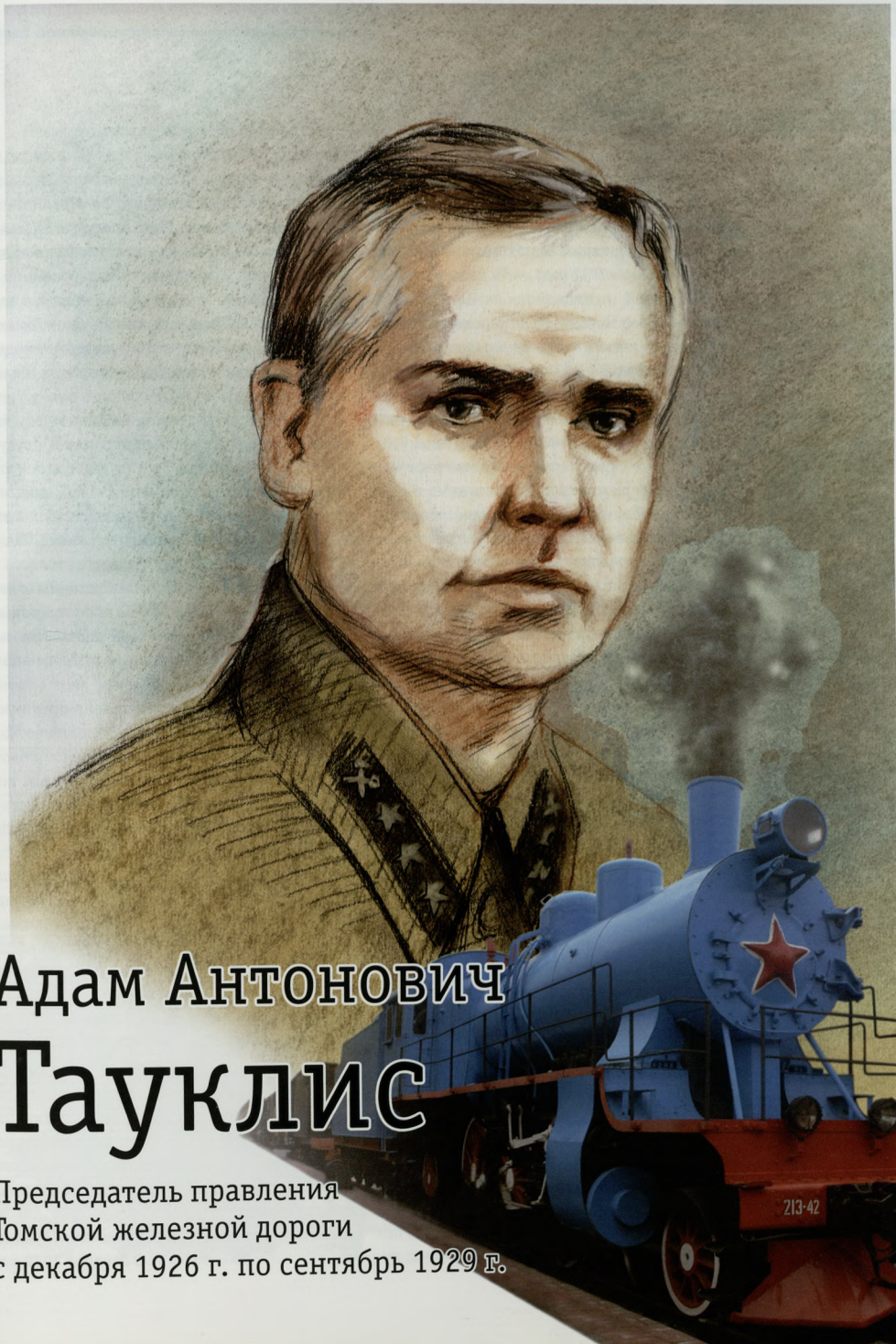
Родился в 1891 году в Новоалександровске, Ковенской губернии (Литва).

- 1901–1908 гг. – учащийся Новоалександровского 3-классного городского училища и приходского училища.
- 1914–1915 гг. – слушатель Рижских железнодорожных курсов по специальности агент службы движения.
- 1908–1913 гг. – подручный плотника, поденный писец, безработный (г. Новоалександровск).
- 1913–1914 гг. – практикант-весовщик, переписчик на Рижском отделении службы движения Риго-Орловской железной дороги.
- 1914–1917 гг. – конторщик по движению, заведующий маневрами (г. Рига).
- 1918–1920 гг. – начальник и комиссар дороги на Риго-Орловской железной дороге (г. Орел).
- 1920–1921 гг. – комиссар отделения и уполномоченный начальника Владикавказской железной дороги (г. Грозный).
- 1921–1922 гг. – комиссар службы движения Владикавказской железной дороги, зам. комиссара Владикавказского округа (г. Ростов).
- 1922 г. – декабрь 1926 г. – заместитель председателя правления Рязано-Уральской железной дороги (г. Саратов).
- **Декабрь 1926 г. – сентябрь 1929 г. – председатель правления Томской железной дороги (г. Томск).**
- Октябрь 1929 г. – февраль 1930 г. – начальник отдела рационализации и изобретений, помощник начальника Центрального управления железнодорожного транспорта НКПС (г. Москва).
- Февраль 1930 г. – сентябрь 1931 г. – уполнаркомпуть и председатель правления Самаро-Златоустовской железной дороги (г. Самара).
- Сентябрь 1931 г. – 1932 г. – начальник транспортного управления Моссовета (г. Москва).
- 1932–1933 гг. – зам. начальника транспортного управления Наркомзема СССР (г. Москва).
- 1933–1934 гг. – зам. начальника Московского института инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) (г. Москва).
- Ноябрь 1934 г. – июнь 1937 г. – заместитель начальника Донецкой железной дороги (г. Артемовск).
- Июнь–август 1937 г. – ревизор НКПС по безопасности движения Одесской железной дороги (г. Одесса).
- Август–декабрь 1937 г. – заместитель начальника Донецкой железной дороги (г. Артемовск).









Адам Антонович Тауклис

Председатель правления
Томской железной дороги
с декабря 1926 г. по сентябрь 1929 г.

ОБВИНЕН В ШПИОНАЖЕ

Последний документ в личном деле Адама Антоновича Тауклиса — это листок по учету кадров, составленный и подписанный им самим 26 октября 1937 года — за пять недель до ареста. Дело, относящееся к Центральной группе кадров Народного комиссариата путей сообщения, было начато 28 января 1922 г., а окончено 13 ноября 1937 г. С тех пор оно хранится постоянно в отделе архива МПС за № 388 на 78 листах. Во всяком случае, так свидетельствует последняя опись 1946 года.

Помимо скупых сведений биографического характера и приказов, связанных с продвижением Тауклиса по служебной лестнице, в этом деле можно найти еще и подтверждение тому, что Адам Антонович всю жизнь стремился заниматься и занимался самообразованием, о чем он, кстати, и сам пишет неоднократно в личных листках. Вот, например, выдержка из характеристики Тауклиса А.А. (от 23 сентября 1925 года), как заместителя председателя правления Рязано-Уральской железной дороги (г. Саратов), и письмо самого Тауклиса в бытность его председателем правления Томской железной дороги на имя наркома путей сообщения Я.Э. Рудзутака.

Из характеристики:

«Тов. Тауклис — серьезный, способный, выдержанный и стойкий работник. Ко всякому вопросу подходит не шаблонно, а вдумчиво, и принимает решения после тщательного анализа всякого разбираемого вопроса. Крупного теоретического стажа хотя и не имеет, но благодаря природным способностям за время революции приобрел крупный администраторский навык и организаторские способности, в достаточной степени практически изучил железнодорожное хозяйство и свободно в нем ориентируется. Как администратор способен управлять хозяйством дороги».

Письмо А.А. Тауклиса — Я.Э. Рудзутаку:

«Многоуважаемый Ян Эрнестович!

Не имея почти никакой теоретической подготовки в области технических наук, без чего, в связи с осложняющимися задачами, руководить большим делом крайне трудно, — я в течение нескольких лет просил НКПС о командировании меня на курсы, а последний год в транспортную академию. Одновременно, в связи с болезнью туберкулезом легких и горла, я просил НКПС о переводе меня из Томска, крайне неблагополучного по туберкулезу, на другую работу в город с климатом, более подходящим для моего здоровья.

В откомандировании меня на учебу все время получал отказ. Переход же на другую работу был обещан. Будучи освобожден от обязанностей начальника Томской, видимо, за неимением вакансий, я попал с 15 сентября в резерв, а в октябре был назначен ЦТН и 4 ЦЖП.

Мои первоначальные соображения о непригодности моей к работе в области рационализации и НОТ, требующей значительных познаний н/т, после месячной работы вполне подтвердились.

Обладая административно-организаторскими способностями и практическим опытом в оперативно-хозяйственной области, я считаю себя не приспособленным как практически, так и особенно теоретически к рационализаторской и НОТовской работе, тем более, если на эту работу смотреть более серьезно. По указанным мотивам прошу откомандировать меня в Транспортную Академию, имея при этом в виду мой критический возраст 38 лет. Если эту просьбу не найдете возможным удовлетворить, прошу назначить меня на освобождающиеся должности Юго-Восточной железной дороги.

Вопрос о Юго-Восточной железной дороге я ставлю потому, что г. Воронеж по климатическим условиям является подходящим для моего здоровья, и при этом положении, мне кажется, я буду использован более рационально. При неясности поставленных мною вопросов, убедительно прошу вызвать меня для личных переговоров.

С компривetом Тауклис.

8 декабря 1929 г.».

Несмотря на просьбу, в Воронеж Тауклиса, однако, не перевели, не командировали и в Транспортную академию, а направили на Волгу, в Самару. 9 февраля 1930 года выходит приказ народного комиссара путей сообщения по личному составу:

«Назначается начальник отдела рационализации и изобретений и помощник начальника центрального управления железнодорожного транспорта НКПС — Тауклис А.А. — уполнаркомпуть и председателем правления Самаро-Златоустовской железной дороги с 10 февраля 1930 г.

Начальник Центрального управления кадров НКПС Егоров».

Около полутора лет Тауклис проработал в этой должности, затем вернулся в Москву, но время учения для него, увы, уже закончилось. И возраст вышел, и у Наркомата путей сообщения из-за острой нехватки квалифицированных кадров не всегда была возможность командировать на учебу своих руководящих работников. Не до высшего образования — все решала воля руководства и трудовой энтузиазм масс.

Пожалуй, у А.А. Тауклиса была наиболее типичная биография хозяйственного руководителя молодой советской России, которому судьба уготовила не дожить и до пятидесяти.

Родился Адам Антонович Тауклис в 1891 году в городке Новоалександровске Ковенской губернии. Отец был сапожник, мать крестьянка-батрачка, домохозяйка. В анкете указывалось, что по национальности он — белорус, хотя родной язык был указан польский; и потом в уголовном деле по обвинению в шпионаже он проходил как поляк. По соцположению Тауклис был служащий, партстаж имел с 1917 года (№ п/б 754597), являлся членом Союза железнодорожников с 1917 года.

Рос Адам в бедственных условиях, поэтому в нем, как он потом сам признавался, *«с малых лет воспитывалась ненависть к богатеям и, естественно, как у уроженца запада, к царизму».*

Отец его, при наличии большой семьи в 12 человек, страдал запоями, поэтому с малых лет мальчику приходилось зарабатывать на хлеб, где придется, даже ловить рыбу; зимой же он умудрялся с грехом пополам учиться.



Железнодорожники депо станции Рубцовка. 1927 г.

В 1905–1906 гг. принимал деятельное участие в ученическом движении (выступал на митингах, боролся со штрейкбрехерством). В партию, однако, не вступил, *«с одной стороны, ввиду молодости и слабого развития, полученного мною в небольшом уездном мещанском городишке, с другой стороны, вследствие неполного понимания значения партии как боевой пролетарской организации»*.

В 1908 году Тауклис оканчивает городское училище, но пять лет, до 1913 г., большей частью был безработным. Временами удавалось устроиться подручным плотника, поденным писцом или заниматься привычной рыбной ловлей.

Гонимый безработицей и нуждой, Тауклис в 1913 году едет в Ригу, где поступает на работу на Риго-Орловскую железную дорогу, начав там с практиканта-весовщика. В начале 1917 года после окончания курсов на агента эксплуатации, он занимает должность заведующего маневрами станции Пост-Выгон в Риге.

С первых дней Февральской революции примыкает к социал-демократической партии Латвии, которая стояла на большевистских позициях. Непосредственно в февральском перевороте Тауклис принял самое деятельное участие в разоружении жандармов. В автобиографии он поясняет: *«Вывоз на тачках держиморд и черносотенных царских администраторов»*.

Вот что пишет сам Тауклис: *«…До 1917 г., не разбираясь в программах, я обладал, как говорят, пролетарским чутьем и все время питал ненависть и к буржуазному классу, и к мещанству. С началом февральской революции я смог пролетарское чутье пополнить знаниями и сразу примкнул к коммунистической партии и с мая 1917 г. стал ее членом»*.

С марта по август 1917 г. А.А. Тауклис является секретарем исполкома совета Союза железнодорожников Рижского района, а с июня по август 1917 г. секретарем организационного бюро Социал-демократической партии Латвии того же района.

В августе 1917 г. он эвакуируется из Риги с головным поездом, сопровождая дела исполкома до Витебска, где находилось Управление Риго-Орловской железной дороги.

Ввиду того, что дорожный комитет Риго-Орловской железной дороги оказался кадетско-меньшевистским, эвакуированные рижане, в том числе и Тауклис, *«повели бешеную агитацию против этого комитета, но… свалить этот комитет не удалось»*.

В октябре эвакуированных рижан стали откомандировывать на другие дороги. Так Тауклис попал на Северную дорогу, в Архангельский район.

В период Октябрьской революции он находился в пути следования от Брянска до Архангельска, ведя среди солдат и пассажиров большевистскую агитацию.

Прибыв в Архангельск, Адам Антонович был назначен заведующим маневрами портовой станции Бакарица. Вскоре он организовывает там ячейку РКП(б), его избирают председателем бюро ячейки и членом организационного исполкома Совета железнодорожных депутатов станции Бакарица.

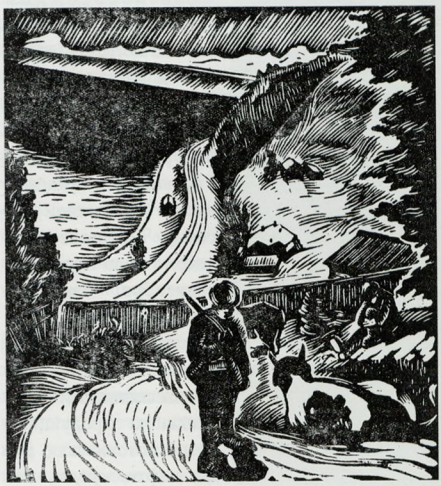
В Бакарице Тауклис проработал с октября 1917 г. по март 1918 г. Весной он заболел цингой, и Архангельская организация откомандировывает его в Брянск, где проживали его родители.

В Брянске, не успев оправиться после болезни, Тауклис принимается за усиленную агитационную работу, и в апреле избирается помощником начальника штаба боевых дружин Брянского района Риго-Орловской железной дороги и товарищем председателя ревкома того же района. Эту работу он выполняет до начала июля. Тогда же он избирается ответственным секретарем главревкома Риго-Орловской железной дороги. По переезде в Орел его назначают товарищем комиссара дороги по военным делам и военкомом при заведующем передвижением войск Риго-Орловской железной дороги, в этой должности он находится до середины осени 1918 года. В октябре Тауклиса избирают комиссаром дороги.

Был около года редактором издаваемой политотделом Риго-Орловской железной дороги газеты «Путь железнодорожника», в которой писал передовицы и статьи по железнодорожному хозяйству.

В 1919 г. ему пришлось руководить по линии железной дороги эвакуацией города Орла. Город покидали под обстрелом деникинских частей с последним головным бронированным поездом, во главе которого Тауклис стоял как комиссар дороги.

В должности комиссара дороги Тауклис работает до 1920 г., а затем до 1927 года — на руководящих должностях на Владикавказской и Рязано-Уральской железных дорогах.



У полотна дороги. Линогравюра В. Анисимова. 1928 г.

В первые годы советской власти было не до строительства жилья и объектов культурно-бытового назначения. Не было ни рук, ни денег, ни строительных материалов, ни времени — все время уходило на восстановление разрушенного в период гражданской войны и интервенции. По самым скромным оценкам 1928 года, колчаковцами и интервентами было сожжено и уничтожено на Томской железной дороге строений, сооружений и подвижного состава на 131 миллион рублей и нанесено убытка от нарушения правильной эксплуатации железной дороги 400 миллионов рублей.

Несмотря на это, в Сибири за несколько лет, прошедших после общественных потрясений и военного лихолетья, происходят заметные перемены во многих областях жизни, в том числе и хозяйственной.

В повышении уровня организации железнодорожников при выполнении задач восстановления и подъема работы транспорта, обеспечении экономических и правовых интересов работников все большую роль стали играть коллективные договоры, заключаемые с 1922 года между профсоюзом и хозяйственными руководителями. На основе точного учета производственных возможностей предприятий эти договоры гарантировали твердую норму выработки и прожиточный минимум заработной платы. С помощью этого рычага в восстановительный период удалось поднять заработную плату железнодорожников в три раза, и даже довести ее до довоенного уровня.

Деятельное участие профсоюзы принимали в решении вопросов улучшения условий и охраны труда, производственного быта. Представители профсоюзов входили в биржи труда и посреднические бюро. Профсоюзные организации занимались переобучением безработных членов союза, оговаривали в коллективных договорах преимущества членов профсоюза на получение работы, добивались обеспечения безработных пособиями за счет средств социального страхования.

После создания Сибирского окружного комитета профсоюза (1922 г.) дорпрофсожи Омской и Томской железных дорог фактически прекратили существование. В начале 1924 года округа на транспорте были ликвидированы, закончилась деятельность Сибокружкома. В январе-феврале 1924 года состоялись съезды профсоюзов на дорогах, вновь избравшие дорпрофсожи, председателями которых стали: на Омской железной дороге — Н.Я. Нехаев, а на Томской — Я.И. Михайленко. С этого момента дорожные комитеты существуют и действуют до настоящего времени.

Дорпрофсож Томской железной дороги объединял 8 участковых, 20 местных комитетов профсоюза, в которых на учете состояло 20 тысяч членов профсоюза. Примерно таким же был состав Омской дорожной профсоюзной организации.

В феврале 1924 года наркомом путей сообщения становится Ян Эрнестович Рудзутак,

активный сторонник ускоренного развития отрасли, доведения ее техники до лучших мировых образцов. Тяговое хозяйство начинает модернизироваться за счет тепловозов и электровозов. Именно Рудзутак в связи с тем, что *«мы пока не перегнали американцев по строительству современных мощных товарных паровозов»*, «продавил» вопрос о *«широкой постановке постройки тепловозов у нас, на наших заводах...»*. Вслед за первым тепловозом в июле 1926 года по первому электрифицированному пути Баку–Сабунчи пошли первые отечественные электровозы.

Одним из самых больных вопросов был кадровый, и Рудзутак много внимания уделял расстановке квалифицированных кадров на дорогах. *«Это же совсем ненормально, когда в правлениях дорог, в округах сосредоточены практически все инженеры, а на линии их днем с огнем не сыщешь. Подбирайте толковых, грамотных рабочих и посылайте их на рабфак»*.



1 января 1924 года был упразднен СибОПС, а сеть сибирских железных дорог разделена на три дороги: Омскую, Томскую и Забайкальскую. В это же время было закончено строительство линии Славгород–Павлодар.

В мае 1924 года Пермская, Северная, Сибирская, Читинская, Октябрьская, Мурманская и Московская железные дороги заключили между собой соглашение по обслуживанию с 1 июня беспересадочных пассажирских поездов. По нему производились беспересадочные сообщения: Москва–Чита (скорые поезда №№ 1 и 2), Москва–Иркутск, Москва–Омск, Москва–Екатеринбург (скорые поезда №№ 1 и 2 и ускоренные №№ 7 и 8).

В июне по предложению Центрального управления железных дорог усилено освещение пассажирских вагонов: на каждое купе вагона выделяется по одной свече. До этого вагон освещался всего двумя свечами, в концах вагона.

В январе 1925 года ликвидировано правление Сибирских железных дорог. И в эти же дни стал курсировать раз в неделю экспресс прямого сообщения Москва–Владивосток. До этого скорый поезд прямого назначения ходил лишь до Читы.

В 1924–1925 гг. железнодорожный транспорт начал вставать на ноги. На сибирских дорогах грузооборот вырос в 1,6 раза, достигнув 83 процентов от уровня 1913 года. Улучшились экономические показатели работы, использование локомотивов и вагонов, транспорт перестал быть убыточным. Вместо прежних военных грузов составы везли промышленную и строительную продукцию. Росли потоки угля, руды, нефти, чугуна, железа, стали, лесоматериалов.

Весной 1926 года на поездах местных линий начаты работы по электроосвещению пассажирских вагонов.

Столицей Сибири стал Новониколаевск, который после доклада административной комиссии постановлением Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР от 10 февраля 1926 года переименовали в Новосибирск.

В 1926 г. к Томской дороге присоединяются новостройки: Ачинск–Абакан и Кольчугино–Кузнецк. Общее протяжение дороги увеличилось на тысячу километров и составило 2860 километров. В этих границах дорога работает и в настоящий момент.

Статистика свидетельствует, что с 1920 по 1929 гг. численность рабочего класса увели-



чилась более чем в пять раз. В большинстве новые рабочие рекрутировались из числа обедневшей крестьянской молодежи, с трудом осваивавшейся на промышленных предприятиях. В конце 20-х годов каждый седьмой рабочий не умел читать и писать. Естественно, и политическая грамотность таких рабочих была невысокой.

Именно в это время задачей № 1 стало увеличение производства на местах. Старые заводы, техника и оборудование, острая нехватка кадров, особенно специалистов, недостаток капвложений не позволяли осуществить задуманные темпы прогресса, и редко какие мероприятия завершались удачно. Поскольку прошло всего несколько лет после братоубийственной гражданской войны, причину неудач искали и видели, чаще всего, в «недобитых» врагах, саботажниках и контрреволюционерах. Разумеется, они были, у миллионов граждан имелись свои счеты и к новой власти, и к новой политике.

С конца 20-х годов начинаются фальсифицированные судебные процессы, в ходе которых ни в чем не повинных людей обвиняют в преступлениях, которых они никогда не совершали. Растет число самооговоров, признаний участия в саботажах, диверсионной и шпионской деятельности, в создании антисоветских организаций, имеющих целью свержение советской власти.

В 1928 году проходит первый крупный процесс над «вредителями в промышленности», так называемое «Шахтинское дело». В качестве подсудимых привлечены 50 советских горных инженеров и трое немецких специалистов, работавших на шахтах Донбасса. Процесс закончился пятью смертными приговорами. Сразу после него было арестовано и осуждено не менее двух тысяч специалистов из числа старой интеллигенции.

За полтора года, с конца 1928 года и до лета 1930 года, рабочая сила заключенных, эксплуатируемых в лагерях ОГПУ, увеличилась в 3,5 раза; вместо сорока тысяч их стало сто сорок тысяч.

Оказавшись в центре событий, Тауклис, как и всякий руководитель-путеец, много раз проверялся, отвечал на множество вопросов разнообразных анкет, всячески доказывал свою лояльность к власти и профпригодность. На наиболее «щекотливые» вопросы (пункты) анкет он отвечал, тем не менее, довольно однообразно:

П. 27. Привлекался ли к судебной ответственности, административным или дисциплинарным взысканиям (когда, за что и какие) — *«имел пару замечаний по административной линии без занесения в трудовой список. За что — сейчас не помню».*

П. 28. Проходил ли чистку партии (где, когда и результат чистки) — *«прошел все чистки и проверку без каких-либо замечаний».*

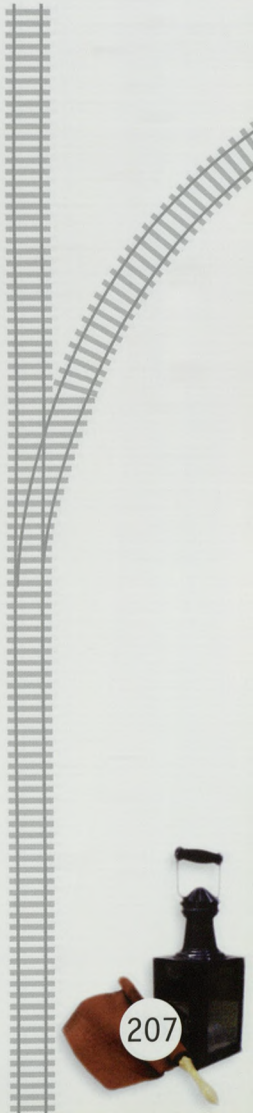
Некоторое пояснение к последнему пункту. В 20-е годы делом чести для любого коммуниста стало достойно пройти чистку партии, периодически проводившуюся проверку всего ее состава, с последующим массовым изгнанием из нее не только недостойных, но и неугодных людей.

Все коммунисты, руководящие кадры и не при чинах, за 20–30-е годы прошли несколько чисток. Но то, что человек прошел пять-шесть чисток без замечаний, вовсе не гарантировало, что на седьмой его не репрессируют.

Когда, например, в 1933 г. была проведена очередная чистка партии, среди исключенных оказалось много коммунистов из числа рабочих и крестьян, обвиненных в пассивности (23,2% исключенных). Позднее ЦК ВКП(б) постановил пересмотреть эти дела, исходя из того, что большинство исключенных за «пассивность» были преданными партии людьми.

На железнодорожном транспорте, отрасли стратегически важной, которой руководили сначала А. Андреев, а затем Л. Каганович, 8% личного состава, то есть около 20 000 человек, были «вычищены» весной 1933 года.

О том, как разворачивалась одна из таких операций, говорит отрывок из доклада начальника транспортного отдела ОГПУ «Об устранении контрреволюционных и антисоветских элементов на железных дорогах» от 5 января 1933 года: *«Операции по чистке, предпринятые транспортным отделом ГПУ Восьмого района, дали следующие результаты: в ходе*



предпоследней операции по чистке было арестовано и привлечено к суду 700 человек, среди которых: расхитителей посылок — 325, мелких хулиганов и преступных элементов — 221, бандитов — 27, контрреволюционных элементов — 127; 73 расхитителя посылок, входящих в организованные банды, были расстреляны. Самая последняя операция по чистке выявила 200 преступников. Кроме того, 300 человек были наказаны административным путем. Таким образом, за четыре последних месяца 1270 человек, так или иначе, были выключены из сети. Чистка продолжается».

С января 1927 года А.А. Тауклис приступает к работе в Сибири. Согласно приказу от 6 декабря 1926 г. по личному составу, подписанному заместителем народного комиссара путей сообщения Постниковым, *«назначается член правления (замещающий председателя правления и уполнаркомпуть) Рязано-Уральской железной дороги Тауклис А.А. — уполнаркомпуть и председателем правления Томской ж.д.».*

В Сибири Тауклис провел без малого три года. За это время в МПС и на сибирских железных дорогах произошло немало крупных событий:

21 июля 1926 года было заключено узловое соглашение между Омской и Томской железными дорогами об общем пользовании станцией Новосибирск.

В феврале 1927 года ЦИК СССР принял постановление «О состоянии транспорта и перспективах его развития». Документ предписывал увеличение капиталовложений в транспорт, считая *«дальнейшее его развитие важнейшим вопросом хозяйственного строительства на ближайшие годы»*. Естественно, это напрямую касалось и Томской дороги.

В мае Совнарком Союза утверждает новый Устав железных дорог СССР. Вводится планирование по таким важнейшим для страны грузам, как уголь, руда, соль, хлеб.

В октябре было закончено строительство железной дороги на участке Петропавловск–Боровое, с передачей участка Омской дороге.

В 1927 году при Наркомате путей сообщения были открыты Курсы высшего комсостава. За парты садились железнодорожники из начальствующего состава, имевшие несколько классов церковно-приходских школ, и старательно изучали то, что преподавали им профессора и преподаватели из института инженеров путей сообщения и других вузов столицы. Будущим начальникам дорог рассказывали также и об опыте работы американских, японских, германских железнодорожников. Курсы были ускоренные, год — и курсант попадал в руководители «высшего комсостава». Предпочтение отдавалось тем, кто в гражданскую войну заведовал в штабах «передвижением войск».

В 1928 году объявили партийный набор на учебу в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта, в то время именовавшийся МИИТом.

Тогда же НКПС разработал план реконструкции железнодорожного транспорта Сибири.

На фоне этих событий, окрашенных преимущественно в два цвета: политический и экономический, продолжалась обычная жизнь большинства людей, которым надо было непрестанно трудиться, чтобы заработать на кусок хлеба.

Об успехах тогда докладывали все: и начальники депо, и начальники дорог, и нарком путей сообщения — и фразы были типичны:

«В настоящее время мы имеем уже итоги этих героических лет. Пользуясь только своими внутренними средствами, без помощи извне, мы к настоящему времени достигли не только победы над разрухой, но и продвинулись вперед по пути социалистического строительства транспорта. Удалось сделать это при помощи рационализации постановки работы на железнодорожном транспорте за последние два года».

Естественно, об этом же говорит и А.А. Тауклис:

«Мы можем уже отметить первостепенной важности факты в этой области.

За девять месяцев закончившегося 1926–1927 хозяйственного года, благодаря снижению количества простоев, сбережено

по сравнению с предыдущим годом по капитальному ремонту паровозов 1.006 паровозосуток, и по ремонту вагонов 5.908 вагоно-суток. Достигнуто это исключительно благодаря новой рациональной постановке дела.

В истекшем году расход рабочей силы на каждую единицу работы также уменьшился. Капитальный ремонт паровозов в среднем в 1925–1926 году брал 15 550 человеко-часов, а в 1926–1927 году эта цифра расхода уменьшилась до 14 300.

Конвенционный осмотр вагонов с 241 человека-часа в 1925–1926 году уменьшился в 1926–1927 году до 208 человеко-часов. Введение обезличенной езды с длинными рейсами увеличило суточный пробег паровоза с 12 до 15%.

Изготовление запасных частей сосредоточено теперь в главных мастерских. Шпалопропиточный завод приспособлен для одновременной пропитки шпал разными антисептиками. Простои вагонов под погрузкой и выгрузкой уменьшены путем установления работ в праздничные дни.

Огромную помощь в деле правильной постановки работ оказали и оказывают производственные комиссии и совещания. До марта 1927 года учтено было свыше 900 всякого рода предложений рабочих и служащих по вопросам организации производства, по вопросам администрирования, организации труда и др. свыше 70% этих предложений проведено в жизнь».

После Томской дороги А.А. Тауклис занимает целый ряд ответственных должностей по транспорту: начальник отдела рационализации и изобретений, помощник начальника Центрального управления железнодорожного транспорта НКПС (г. Москва); уполномоченный наркомпуть и председатель правления Самаро-Златоустовской железной дороги (г. Самара); начальник транспортного управления Моссовета (г. Москва); зам. начальника транспортного управления Наркомзема СССР (г. Москва); зам. начальника Московского института инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) (г. Москва); заместитель начальника Донецкой железной дороги (г. Артемовск); ревизор



На стройки пятилетки! 1928 г.

НКПС по безопасности движения Одесской железной дороги (г. Одесса).

Имел две награды, обе *«за достигнутые успехи на железнодорожном транспорте»* — получены в 1936 году: Знак «Почетному железнодорожнику» и орден «Знак Почета».

Из газеты «Правда», 5 апреля 1936 г. № 95 (6700):

«О награждении работников транспорта»

Постановление ЦИК СССР

«За перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и 1 квартала 1936 г., за достигнутые успехи в деле улучшения использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий ЦИК СССР постановляет наградить руководителей, политработников, рабочих, работниц-стахановцев железнодорожного транспорта по 31 железной дороге, Московскому метрополитену, железнодорожному строительству, заводам и предприятиям НКПС:

Орденом «Знак Почета»…

373. Тауклис А.А. — заместитель начальника Донецкой железной дороги.

Председатель ЦИК СССР М. Калинин.
И.о. секретаря ЦИК СССР И. Уншлихт.
Москва, Кремль, 1936 г.».

А еще осталась вечная запись в мемориальной книге:

«Тауклис Адам Антонович. Род.1891, г. Ново-Александровск Ковенской губ. (Латвия); поляк, член ВКП(б), обр. низшее, заместитель начальника Донецкой ж.д., прож. в Москве.

Арест. 2.12.1937. Приговорен ВКВС СССР 26.04.1938 по обв. в шпионаже. Расстрелян 26.04.1938. Реабилитирован 10.11.1956».









Родился в августе 1890 года в г. Шлиссельбурге.

- 1902 г.– окончил Пылденское народное училище (Витебская губерния).
- 1904 г. – подручный при торфообработке на станции Дунай.
- 1904–1907 гг. – подручный при торфяной машине на торфоразработках.
- 1907–1908 гг. – батырщик в Сенатской типографии.
- 1908–1909 гг. – тискальщик (печатник) там же.
- 1909–1917 гг. – технический конторщик, весовщик, агент по передаче грузов на станции Калуга Сызрано-Вяземской железной дороги.
- Февраль–ноябрь 1917 г. – член главного дорожного комитета Сызрано-Вяземской железной дороги.
- Ноябрь 1917 г. – апрель 1918 г. – председатель главного революционного комитета Сызрано-Вяземской железной дороги.
- Май 1918 г. – февраль 1919 г. – главный комиссар Сызрано-Вяземской железной дороги.
- Февраль 1919 г. – май 1920 г. – комиссар Центрального округа путей сообщения; по ликвидации округов – главный комиссар и начальник Юго-Восточной и Рязано-Уральской железных дорог, одновременно член реввоенсовета второй трудармии.
- Май 1920 г. – март 1921 г. – заместитель комиссара Сибирского округа путей сообщения.
- Март 1921г. – август 1923 г. – заместитель начальника Одесского линотдела.
- **Август 1923 г. – июль 1925 г. – заместитель уполнаркомпути по Сибири и председатель правления Сибирской железной дороги.**
- Июль 1925 г. – декабрь 1927 г. – уполнаркомпути и председатель Ташкентской железной дороги.
- Декабрь 1927 г. – декабрь 1928 г. – окончил курсы высшего комсостава транспорта при Московском институте инженеров транспорта.
- Декабрь 1928 г. – февраль 1930 г. – главный инспектор НКПС, затем – начальник главного финансового бюджетного управления НКПС.
- Февраль–май 1930 г. – уполномоченный ЦК ВКП(б) по проведению посевной компании и коллективизации в Уральской области.
- **Май 1930 г. – апрель 1932 г. – уполнаркомпути по Сибири и начальник Томской железной дороги.**
- Апрель 1932 г. – декабрь 1933 г. – зам. начальника главжелдорстроя.
- Декабрь 1933 г. – апрель 1934 г. – член бригады ЦК ВКП(б) и СНК СССР по наладке Риддеровского комбината.
- Апрель 1934 г. – 1937 г. – зам. начальника, начальник Главжелдорстроя НКПС (начальник строительного управления железнодорожной линии Рубцовка-Риддер, станция Шемонаиха).
- 1937–1940 гг. – начальник Уральского строительно-монтажного треста.
- 1940–1943 гг. – зам. начальника Цустроя, главный строительный ревизор Цустроя НКПС.
- 1943 г. – март 1955 г. – заместитель главного строительного ревизора НКПС (затем ГУКС МПС).





Андрей Петрович Кудрявцев

Председатель правления
Сибирской железной дороги
с августа 1923 г. по июль 1925 г.
Начальник Томской железной дороги
с мая 1930 г. по апрель 1932 г.

НЕ ИМЕЛ... НЕ ПРИВЛЕКАЛСЯ... НЕ БЫЛ...



Орден «Знак Почета»

Свои первые награды Андрей Петрович Кудрявцев получил весной 1936 года. Накануне волны репрессий на железной дороге нарком путей сообщения Л.М. Каганович наградил сотни железнодорожников (в том числе и тех, чьи заслуги государство отметит в последний раз) значком «Почетному железнодорожнику». В приказе о награждении *«за ведущую примерную стахановско-кривоносовскую работу на стройках железнодорожного транспорта»* под 42-м номером шел начальник строительства линии Риддер–Рубцовка А.П. Кудрявцев *(приказ народного комиссара путей сообщения от 17 марта 1936 г. за № 25/Ц)*.

Не проходит и месяца, — новая награда. *«За перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и 1 квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле улучшения использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий ЦИК СССР постановляет наградить руководителей, политработников, рабочих, работниц-стахановцев железнодорожного транспорта по 31 железной дороге, Московскому метрополитену, железнодорожному строительству, заводам и предприятиям НКПС: орденом Трудового Красного Знамени...*

170. Кудрявцева Андрея Петровича — начальника строительства железнодорожной линии Риддер–Рубцовка.

Председатель ЦИК СССР М. Калинин.
И.о. секретаря ЦИК СССР И. Уншлихт.
Москва, Кремль, 1936 г.».

(Постановление ЦИК СССР «О награждении работников транспорта», газета «Правда», 5 апреля 1936 г. № 95 (6700).

В 40-е-50-е годы Андрей Петрович Кудрявцев был награжден еще орденами Красной Звезды и «Знак Почета», а по линии наркомата еще одним значком «Отличный строитель» и именными часами.

Биография А.П. Кудрявцева была не совсем типична для руководителя его ранга.

Родился в августе 1890 года в городе Шлиссельбурге, где его отец (происходивший из крестьян Витебской губернии Люцинского уезда Пылденской волости) больше тридцати лет проработал на торфяном болоте Шлиссельбургского порохового завода сначала землекопом, а потом десятником по земляным работам. В семье было пять детей. С детства Андрею пришлось хлебнуть забот, работ и болезней, включая туберкулез, полученный им в Сенатской типографии Петербурга, где он работал сначала батырщиком, а потом тискальщиком*. Тем не менее Кудрявцев смог окончить Пылденское народное училище в 1902 году, о чем и указывает в анкете: *«Образование — «нисшее». (Так в оригинале.* — Ред.). С 1909 года работал на станции Калуга техническим конторщиком, весовщиком, агентом по передаче грузов.

В начале Февральской революции Кудрявцева избирают членом главного дорожного комитета Сызрано-Вяземской дороги, потом председателем главного революционного комитета дороги. В мае 1917 года он вступает в РСДРП(б).

В гражданской войне принимает активное участие, и не рядовым красногвардейцем, а как командир. На железной дороге Кудрявцев организовывает в 1918 году два отряда Красной гвардии из числа рабочих дороги. Один отряд посылает в Пензу и под Сызрань для подавления чехословацкого восстания, а сам возглавляет второй отряд из 800 человек и идет подавлять Медынское и Савинское восстания в Калужской губернии. В 1919 году на Юго-Восточной железной дороге Кудрявцев — во главе отряда в боях с белоказаками армии Мамонтова. В связи с тем, что находящиеся под его руководством Юго-Восточная и Рязано-Уральская дороги оказались в сфере военных действий, для усиления охраны главных фронтовых участков дороги Кудрявцев

* Типографские специальности. *Батырщик* — работник, накатывающий валом типографский набор. *Тискальщик* — типографский работник, делающий оттиски. *(В. Даль)*.





Панорама начала строительства вокзала Новосибирск-Главный. 28 мая 1931 г.

формирует из состава рабочих и служащих дороги специальный Коммунистический полк. Этот полк, как отдельную боевую единицу, распоряжением Реввоенсовета передали в Действующую армию. Он участвовал в наступлении на Орел, хорошо сражался в боях под Касторной и Воронежем.

Попав в обойму руководителей высшего ведомственного ранга, Кудрявцев тридцать пять лет жизни отдал железной дороге и железнодорожному строительству. Неприятностей было много, но главные из них, пожалуй, две. На вопрос 32-го пункта одной из анкет: «Подвергался ли партвзысканиям за время пребывания в ВКП(б)?», Кудрявцев отвечает: *«В октябре 1933 года комиссией по чистке партийной организации НКТО т. Землячки — за проявление правого оппортунизма на практике исключен из рядов ВКП(б). Этой же комиссией под председательством т. Землячки взыскание было снято»*. И вторая — *«к 1937 году болел туберкулезом и катаром желудка»*. К счастью, ни партвзыскание, ни болезнь не привели к более тяжелым последствиям.

А нетипично было то, что, как сам он пишет уже в 50-е годы: *«За время своей непрерывной и долголетней работы административных взысканий не имел, к суду не привлекался и под следствием не был»*. Действительно, по пальцам можно было сосчитать работников его ранга, не подвергшихся остракизму или репрессиям.

В Сибири Кудрявцев за три приезда отработал в общей сложности целую пятилетку.

С мая 1920 года по март 1921 он был заместителем комиссара Сибирского округа путей сообщения (в начале 20-х годов в ведение СибОПСа входили Омская, Томская и Забайкальская железные дороги, а также весь водный и местный транспорт Сибири), а затем комиссаром округа и членом Сибревкома; с августа 1923 по июль 1925 года заместителем уполнаркомпути по Сибири и председателем правления Сибирских железных дорог; и, наконец, с мая 1930 года по апрель 1932 уполнаркомпути по Сибири и начальником Томской железной дороги.

Когда его уже в пятидесятые годы спрашивали, где ему легче работалось, он отвечал прибауткой, услышанной в Ташкенте, когда он был там начальником дороги. «Верблюда спросили: «Что тебе больше нравится — идти в гору или под гору?» «Есть еще третья мерзость, — ответил верблюд, — идти по песку». Шутка, конечно, была не совсем политическая, но всегда к месту. И в наркомате с его легкой руки она тоже была в ходу. Говорят, позабавила она даже лично товарища Сталина, причем настолько, что он потом позабавил ею то ли Черчилля, то ли Рузвельта на Крымской конференции 1945 года в Ялте. Правда, там был политический подтекст: под третьей мерзостью подразумевалась третья сторона коалиции.

То, что серьезных взысканий Андрей Петрович не имел, совсем не означало, что у него все шло гладко. Не дав ему проработать и года в должности зам. комиссара и комиссара СибОПСа, в марте 1921 года наркомпути Ф.Э. Дзержинский снимает его с должности и откомандировывает в распоряжение НКПС. Формальной причиной освобождения послужило то обстоятельство, что он *«допустил несвоевременную коренную реорганизацию управления сибирским транспортом, заключа-*



Закладка фундамента вокзала. 1931 г.

ющуюся в упразднении управления и организации вместо управления дорог линотделов». Собственно, приказ заместителя наркома Емшанова об этом уже был, Кудрявцев только на несколько дней раньше дал ему ход, как говорится, побежал впереди паровоза. Ну, а поскольку реорганизация все равно состоялась, более жестких санкций не последовало, да и к тому же Андрею Петровичу нарком тут же предложил должность комиссара Главного управления НКПС (ЦНКом). Однако Кудрявцев от должности категорически отказался и попросил назначить его на менее ответственную работу, где-либо на юге, так как в то время у него резко обострился туберкулез легких. Дзержинский направил его заместителем начальника Одесского линотдела, где он и проработал до августа 1923 года. А после юга опять Сибирь, опять холода, опять СибОПС. Здесь Кудрявцев занимает должность заместителя уполнаркомпути по Сибири и председателя правления Сибирских дорог (уполнаркомом по Сибири в то время был по совместительству начальник ПП ВЧК Павлуновский).

Отработав после Сибири уполнаркомпути и председателем Ташкентской железной дороги и окончив годичные курсы высшего комсостава транспорта, организованные при Московском институте инженеров транспорта, Кудрявцев в течение года возглавляет Главное финансовое бюджетное управление НКПС.

В мае 1930 г. Андрея Петровича по настоянию Сибирского крайкома ВКП(б), крайне озабоченного состоянием дел на Томской дороге, распоряжением наркомпути в третий раз перебрасывают для работы в Сибирь в качестве уполнаркомпути по Сибири и начальника Томской дороги.

Начало 30-х годов и для страны, и для железнодорожной сети выдалось непростым. Проблемы с годами не решались, а накапливались, так как повсеместно не хватало ни финансов, ни ресурсов, ни рабочих рук. На железной дороге



Котлован под здание вокзала

за каждое крушение мастеров, а когда и руководителей дороги (чаще помощников и заместителей) сажали, и потом мало кто из них выходил на свободу. И как дополнение к суровым мерам наказания, в эти же годы в Сибири выдались очень суровые зимы, особенно зима 1930–31 года.

На отделениях работать было некому, штат постоянных рабочих был мал. Летом выполнялись хотя бы крупные путейские работы временными людьми, которые приходили из соседних сел в перерывах между сельхозработами: в период от посевной и до сенокоса, и после сенокоса до жатвы.



Лето 1931 года выдалось очень жаркое. *«Рабочий день — 8 часов, с установленной нормой выработки,* — вспоминает П.Т. Семешко. — *Его разрешалось завершать только при выполнении нормы. Например, летом, при смене шпал, рабочий день мог начинаться в 5-6 часов утра и заканчиваться к обеду, если было сменено по 10 шпал на человека. Заработки путейцев были архискромными: 2-й разряд — 1 руб. 34 коп., 3-й — 1 руб. 84 коп. и только 5-й — чуть больше 2 рублей за рабочий день».*

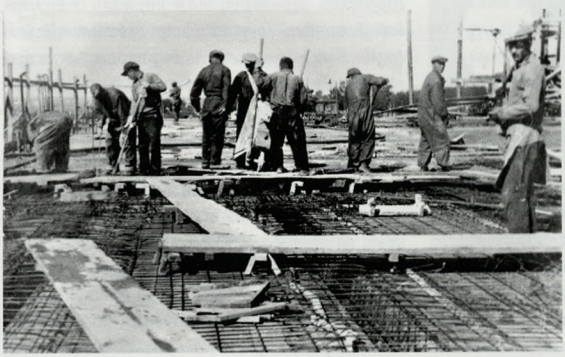
И все громче и громче стали звучать призывы идти к новым завоеваниям и победам, стали разворачиваться всевозможные почины. Собственно, страна жила под девизом: ни дня без почина. Вот, скажем, «Советская Сибирь» от 25 апреля 1929 года публикует заметку «Хроника нового быта»:

«Сотрудники Совкино заработную плату за 5 мая жертвуют в пользу Союза безбожников, а за 6 мая передают на покупку букварей.

Работницы и жены рабочих и служащих 13-го участка службы пути решили 4 мая выйти на работу вместе с мужьями и помочь им поднять производительность труда в социалистическом соревновании.

Домохозяйки, проживающие в общежитии мельницы № 3, провели митинг на кухне. Решено: пасху не праздновать, куличи не печь, 1 Мая всем идти на демонстрацию.

Пожарники линейной части просят прекратить колокольный звон».



В 1929 году принимается первый пятилетний план развития народного хозяйства СССР, широко развертывается социалистическое соревнование, причем, прежде чем включиться в него, то есть взять социалистические обязательства, детально и всенародно обсуждается работа В.И. Ленина «Как организовать соревнование?». Железнодорожники на переднем плане борьбы, и эта борьба сводится в основном к трем вещам: к быстрейшему продвижению грузов народного хозяйства, к экономии и бережливости. Везде висят лозунги и раздаются призывы: «За большевистские темпы!», «Пятилетку — в четыре года!».

От начальника дороги требовалось не только обеспечить бесперебойную работу железной дороги, но и непрерывно накручивать темп работ и сопутствующей им агитации. Правда, в этом ему обязаны были помогать — и помогали, в первую очередь партийные, профсоюзные органы и комсомол.

В стране началась борьба за социалистическую индустриализацию и коллективизацию сельского хозяйства. Решался вопрос «кто кого», и чаша весов все более склонялась на сторону социализма. К тому же был задействован огромный резерв идеологической и партийной работы. Партия сумела организовать широкое социалистическое соревнование, которое, что бы ни говорили потом историки и экономисты, в то время сыграло огромную роль и явилось могучей и очень результативной силой.

В июне-июле 1930 г. состоялся XVI съезд партии, давший установку на развернутое наступление социализма по всему фронту.

По решению съезда на востоке страны, в Сибири, создавалась вторая угольно-металлургическая база — Урало-Кузнецкий комбинат. От сибиряков это потребовало поистине героических усилий. На новостройках люди жили в палатках и временных бараках. Приходилось ограничивать себя во

Укладка арматуры. 1931 г.

всем, работать в невероятно тяжелых условиях. Однако во время строительства комбината страна узнала тысячи имен самоотверженных тружеников, героев и инициаторов.

Строились металлургические гиганты и машиностроительные заводы на Урале, в Западной Сибири, угольные шахты в Кузбассе, бурно развивался Дальний Восток. И соединяла огромные пространства и грандиозные новостройки всего одна нить железной дороги, построенная еще на рубеже двух веков. Но, пожалуй, она была самой прочной из всех известных в ту пору нитей.

Сибирь нуждалась не только в новостройках индустрии, ей нужны были и новые дороги. Начал строиться Турксиб, линия на угольный Сучан, протянулись линии к Новокузнецку, Кемерову, Белову, Караганде. Решен был вопрос о строительстве БАМа, Средсиба, Южсиба. Развивались железнодорожные узлы, прокладывались вторые пути, вводилась автоблокировка, централизация.

1932 год — второй год первой пятилетки. Особенно крупные капиталовложения были выделены на развитие железнодорожного транспорта. Строилась линия Алма-Ата–Семипалатинск, линия Обь–Проектная, второй путь Проектная–Новокузнецк. Строился на пустынном берегу реки Томь Кузнецкий металлургический комбинат, одновременно с ним — новые угольные шахты с соответствующими подъездными путями.

18 сентября 1930 года Сибжелдорстрой приступает к подготовительным работам по постройке в Новосибирске железнодорожного вуза. Он рассчитан на шесть факультетов с охватом 1200–1300 человек.

Институт строится на пустыре, окруженном сосновым бором. Улица Дуси Ковальчук тянется, окольцовывая «ельцовские катакомбы», до Сухого лога. Вдоль нее целый ряд «многоочковых» туалетов строителей, общежитий, института. Жители прозвали это живописное место «батареей». П.Т. Семешко вспоминал: *«На левой стороне уже существовали корпуса городской больницы. Дальше — также сосновый бор. За Второй Ельцовкой был городской аэропорт, там кружили У-2. Первая Ельцовка (овраг) была забита жильем (землянки в откосах и по дну оврага), это была Нахаловка».*



Оглашается акт закладки фундамента железнодорожного института. 1930 г.



Слушают речь В.С. Шатова

В воспоминаниях о заместителе председателя Сибирской краевой плановой комиссии Г.В. Малкине его сын вспоминает, как тому пришлось собирать материалы к проекту первого пятилетнего плана развития Сибирского края. О результатах работы он докладывал председателю ВСНХ В.В. Куйбышеву.

«Куйбышев, внимательно выслушав доклад, похлопал ладонью по столу, твердо сказал: «Не пойдет!» На недоумение отца четко



и ясно сказал: «Нужно всё увеличивать, по крайней мере, вдвое-втрое. Сибирь надо развивать ускоренными темпами. Это — кладовая нашей страны». Отец посмел возразить: «Без хорошего транспорта это сделать невозможно». И сразу же пояснил, в чем одна из главных проблем в деле налаживания работы транспорта: «В Сибири инженеры-транспортники из европейской части работают три-четыре года, а потом возвращаются в родные места». Куйбышев на это ответил: «Будем создавать транспортные вузы в Сибири!..»

В 1932 году на основе Сибирского института инженеров транспорта (1930 г., Томск), на базе некоторых его факультетов открывается Новосибирский путейский институт инженеров транспорта. Основные корпуса института состояли из учебного и двух общежитий по 280 мест в каждом, а также дома преподавателей.

А.К. Дюнин вспоминает: *«Первоначально задуманный генеральный план зданий института имел вид серпа и молота. Здание «молота» — два учебных корпуса, соединенные крытым переходом — было построено. К счастью, этот заумный проект позже отменили. И построили нормальное общежитие, вместо «кривого», которому полагалось стать основной частью «лезвия серпа».*

Первым начальником института назначают Сергея Емельяновича Пропастина.

Были собраны лучшие кадры из Томска и Омска. Для становления института сделали очень много первый ректор, кавалер ордена Красного Знамени, профессор геодезии С.Е. Пропастин, профессора С.А. Введенский (курс железнодорожного пути) и А.И. Прибытков (курс инженерной геодезии), первый декан строительного факультета, блестящий лектор и организатор В.М. Завадский. Но, пожалуй, чаще всего выпускники с благодарностью вспоминали непревзойденного «лектора-артиста» математика Алексея Александровича Савёлова и профессора Владимира Евгеньевича Еврейскова, выпустившего более тысячи инженеров-изыскателей, строителей, путейцев железных дорог Сибири, Забайкалья, Дальнего Востока, автора первого предложения по постройке Новосибирского метрополитена.

Первыми лекционными залами были помещения деревянных складов на улице Дуси Ковальчук. Первые студенты учились под новым лозунгом «Кадры решают всё!». Первый выпуск строительного и эксплуатационного факультета в 1934 году насчитывал 33 человека.

Всем выпускникам *«хорошо запомнилась очень высокая, полукруглая, амфитеатром, трехсотая аудитория,* — вспоминал нивитовец Федор Иосифович Шулешко, — *в ней обычно проводились занятия для всего курса, а также массовые мероприятия (собрания, митинги и т.п.)»*. Здесь же, в учебном корпусе, находился отличный спортивный зал, где проводились учебные занятия, тренировки боксеров, тяжелоатлетов, а также игры по волейболу и баскетболу.

Существовали студенты впроголодь: питались в столовой, где в кипяток закладывалась лапша из кормовой свеклы, подсоленного турнепса, давалась пайка хлеба, не больше 500 граммов в руки, да соль на столе, но такая «диета» только усиливала жажду знаний.

С 1934 года институт реорганизовали в военный. Студенты стали изучать военные дисциплины, которые пригодились им во время Великой Отечественной войны по обеспечению работы железных дорог в прифронтовой зоне. И самым важным было то, что их обучили в стенах вуза тому, как надо обеспечивать жизнедеятельность железных дорог под непрерывным артиллерийским огнем и налетами вражеской авиации. Выпускник института Д.Ф. Колгатин вспоминал, что *«самую большую роль в наших воинских познаниях сыграл генерал-майор А.В. Катюков, заведующий кафедрой восстановления и разрушения железных дорог. Он обладал большими знаниями. Требовал от нас твердого усвоения «Наставления по разрушению и восстановлению железных дорог». Побаивались мы колючего взгляда его серых глаз… В 1944 году, когда мы оказались на прифронтовых дорогах и многим пришлось заниматься восстановлением путей и мостов, «школа Катюкова» помогла быстро сориентироваться, не расте-*



Общий вид рабфака и учебного корпуса института

ряться в сложной обстановке. Спасибо нашему генералу!».

Начальники вуза имели четыре звезды в петлицах, как начальник дороги.

«Режим в институте был строгим, — вспоминал И.П. Козлов. — *Подъем в 6.00, отбой в 23.00. Ежедневные тренировки на плацу, находившемуся возле городского аэропорта. Мы ползали по-пластунски, копали окопы… Все делали с полной боевой выкладкой. (в полную боевую выкладку входили: винтовка, противогаз, саперная лопата, рюкзак с комплектом белья, суточным пайком и фляжкой)».*

Вместе со строительством вуза, практически в одно и то же время, 1 октября Сибжелдорстрой приступает к подготовительным работам по постройке нового вокзала Новосибирск-1. На строительство отпущена огромная по тем временам сумма: два миллиона рублей. В первом строительном сезоне намечалось закончить планировку, подвезти материал и снести строения в районе строительства. Железнодорожный вокзал строится по проекту архитектора Волошина, получившего первую премию на конкурсе, строится долго, чуть ли не две пятилетки. Андрей Петрович Кудрявцев, имея, ко всему прочему, строительную жилку, принимает в новостройке самое деятельное участие, как администратор, от которого зависят в регионе и финансирование, и помощь людьми и техникой. Вокзал должен был стать лучшим железнодорожным вокзалом страны. Визитной карточкой дороги и города.

Проходит время, и в 1939 году Кудрявцева (в то время — начальника строительно-монтажного треста) пригласили на открытие этого крупнейшего на линиях Союза вокзала. На его строительство было затрачено около 14 миллионов рублей. Накануне открытия 24 января, ему и еще ряду гостей устроили экскурсию. Михаил Иванович Петров, начальник Томской дороги, был горд, но все время кивал в сторону Кудрявцева: *«Вот, благодаря Андрею Петровичу мы видим сегодня этого красавца и этого гиганта».*

Сохранились свидетельство очевидцев того памятного дня:

«…24 января. Вокзал предстал во всем своем величии. Вместительный вестибюль. Вправо — отделанные под гранит два крыла лестниц, ведущих в зал ожидания, вмещающий около двух тысяч человек. Все службы, обслуживающие пассажиров, находятся в одном здании. Здесь и буфеты, и киоски, и парикмахерская, и медицинский пункт.

Гостиница на третьем этаже насчитывает 20 чистых и светлых номеров. В номерах установлены 66 хороших кроватей.

В первом этаже вокзала со стороны пути — на 5 тысяч мест камера хранения, багажный зал и кассы. Отдельно — красноармейский зал с буфетом и ленинским уголком. На противоположной стороне — прекрасный ресторан на 300 человек. Здесь же небольшая эстрада для джаз-оркестра.

В марте с окончанием отделки в западной части вокзала, билетные кассы будут помещаться в общем операционном зале.



Это будет огромнейшее помещение, по своей кубатуре приблизительно равное залу ожидания. Его высота 18 метров».

Кудрявцев не раз вспомнил старый вокзал, правда, уже с трудом — не верилось, как такой вообще мог стоять на месте этого чуда: огромный барак, грандиозный засыпной каркас с множеством деревянных построек и клетушек. Рядом с ним была вечная непролазная грязь и тучи пыли в ветреную погоду, а зимой громадные сугробы снега, никакого общественного транспорта, никакого света.

Возвращаясь ко времени последнего пребывания Кудрявцева в качестве начальника Томской дороги, следует сказать, что за время двухгодовой практически безукоризненной работы А.П. Кудрявцева на Томской дороге положение значительно улучшилось. Об этом свидетельствуют все отчетные данные НКПС. И то ли по сложившемуся положению — чуть ли не ежегодно менять начальство на дорогах, то ли по настоянию зам. наркомпути Кишкина Кудрявцев в апреле 1932 года освобождается с должности начальника Томской дороги и откомандировывается в распоряжение НКПС. Формальной причиной отставки опять-таки послужил скорее повод, нежели серьезная причина. За месяц до этого на дороге вследствие неправильной регулировки поступления грузов с Омской дороги образовалась пробка из вагонов. Прием с Омской дороги допускался значительно в большем количестве вагонов, чем принимала от Томской Забайкальская железная дорога. Этой регулировкой в то время занимался лично зам. наркомпути Миронов, который для этой цели находился в командировке в Новосибирске. Естественно, Кудрявцев, как начальник дороги, оказался в зависимом положении и был бессилен что-либо сделать для упорядочения этой неправильной регулировки.

После этого распоряжением наркомпути Андреева Кудрявцева назначают в июне 1932 года заместителем начальника Главжелдорстроя, где на него возлагается руководство капитальным строительством. Здесь он проработал до конца 1933 года и решением ЦК ВКП(б) был откомандирован на Алтай в качестве члена бригады ЦК ВКП(б) и СНК СССР для налаживания работы Риддеровского комбината. С этой работой бригада справилась успешно, и Риддеровский комбинат, который до этого ни разу не выполнил свой план, а в 1933 году и вовсе выполнил только на 23%, после работы бригады в 1934 году впервые выполнил годовой план полностью.

В апреле 1934 г. решением Политбюро ЦК ВКП(б) большая часть членов бригады была закреплена на Алтае для постоянной работы, а Кудрявцева назначили начальником строительства линии Рубцовка–Риддер, где он и проработал три года.

С конца тридцатых до середины пятидесятых годов А.П. Кудрявцев последовательно возглавлял Уральский строительно-монтажный трест, был заместителем начальника Цустроя, главным строительным ревизором Цустроя НКПС (ГУКС МПС), а затем его заместителем.

Все характеристики тех лет на А.П. Кудрявцева только самые лестные, как, например, эта:

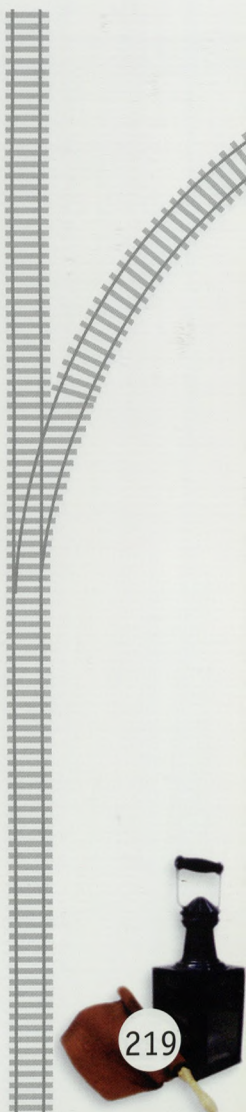
«...Последнее место работы — начальник строительства линии Рубцовка–Риддер и Синарская–Челябинск. На работе в качестве начальника строительства линии Рубцовка–Риддер тов. Кудрявцев А.П. проявил себя крепким организатором и руководителем... Рекомендую тов. Кудрявцева А.П. на должность начальника Уральского строительно-монтажного треста. Начальник Цужелдорстроя Друян».

И последняя благодарность — от министра путей сообщения СССР, в связи с уходом Кудрявцева на заслуженный отдых, — приказ по личному составу от 7 марта 1955 года за № 43.

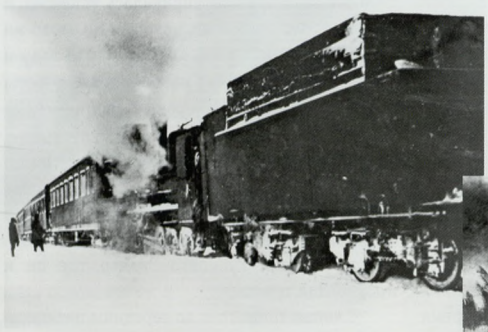
«Освободить тов. Кудрявцева Андрея Петровича от работы заместителя главного строительного ревизора ГУКС МПС в связи с уходом на пенсию.

За долголетнюю и безупречную работу на железнодорожном транспорте объявить тов. Кудрявцеву А.П. благодарность и премировать месячным окладом.

Министр путей сообщения Б. Бещев».



ЗИМНЕЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ДЕЛЕГАТОВ НА СМЫЧКУ ЛИНИИ НОВОСИБИРСК–ЛЕНИНСК
20 января 1932 г.



20 января 1932 года состав с делегатами отправился на торжество смычки линии Новосибирск–Ленинск. Ничто не предвещало разгула стихии



В дороге поднялся сильный ветер, начался буран



Путь замело снегом. Ехать нельзя



На остановке снегу добавилось



Делегаты пытались откопать вагоны. Езда невозможна. Пришлось возвращаться на лошадях

23 января. На выручку прибыл надежный транспорт





Разместились поудобнее под тулупами и тронулись не спеша

Недолго продолжался санный путь...





А дальше... Человек не лошадь, пройдет везде! Делегаты пошли протаптывать дорогу лошадям





Родился 29 июля 1895 года в городе Поти (Грузия).



- 1905–1911 гг. – учащийся шестиклассного городского училища (г. Поти).
- 1912 г. – февраль 1917 г. – работник нефтяных промыслов (от рабочего до заведующего промыслом).
- Февраль 1917 г. – март 1918 г. – красногвардеец.
- Март 1918 г. – служащий финансового отдела в ВСНХ Азербайджана.
- Апрель–август 1918 г. – уполномоченный по реализации урожая хлеба в Ленкорани.
- Август–декабрь 1918 г. – сотрудник Астраханского губернского ЧК.
- Декабрь 1918 г. – май 1919 г. – заведующий госконтролем по продовольствию (г. Астрахань).
- Май 1919 г. – учащийся командных курсов Красной Армии.
- Июнь 1919 г. – апрель 1920 г. – начальник информационного отдела (особого отдела) 11-й армии; затем ответственный организатор ячеек, временных десяток и начальник нелегальной контрразведки при Крайкоме партии (г. Баку).
- Апрель 1920 г. – февраль 1921 г. – заместитель председателя Азербайджанского ЧК.
- Февраль–март 1921 г. – уполномоченный 11-й армии.
- Март 1921 г. – май 1922 г. – заведующий Тифлисского РКИ (Госконтроль); затем председатель Батумского ЧК и зам. председателя Аджаристанского Совнаркома.
- Май 1922 г. – октябрь 1928 г. – начальник дорожного транспортного отдела ОГПУ Закавказской Восточной железной дороги (ДТООГПУ).
- Октябрь 1928 г. – апрель 1930 г. – зам. председателя правления Закавказских железных дорог.
- Апрель–ноябрь 1930 г. – учащийся специальных курсов Транспортной академии (г. Москва).
- **Ноябрь 1930 г. – апрель 1932 г. – начальник Омской железной дороги.**
- **Апрель–декабрь 1932 г. – уполнаркомпути железных дорог Сибири: Омской и Томской.**
- Декабрь 1932 г. – июнь 1933 г. – и.о. начальника Управления дорог Урала и Сибири (Омской, Томской и Пермской железных дорог).
- Август 1933 г. – март 1934 г. – зам. начальника Главной инспекции НКПС (Москва), уполномоченный ЦК партии по нефтеперевозкам на Рязано-Уральской железной дороге.
- Март 1934 г. – июль 1937 г. – начальник Урало-Рязанской железной дороги.







Георгий Давыдович Кавтарадзе

Начальник Омской железной дороги
с ноября 1930 г. по апрель 1932 г.
Уполнаркомпути железных дорог Сибири:
Омской и Томской
с апреля по декабрь 1932 г.

КОМУ НУЖНЫ НАГРАДЫ?

«Все эти назначения за время работы на железнодорожном транспорте происходили на основании решения ЦК ВКП(б), оформлялись же приказом наркома путей сообщения, а за время работы в органах ЧК и ОГПУ по решению вышестоящих органов ОГПУ», — пишет в автобиографии 8 марта 1935 года Г.Д. Кавтарадзе.

А вот из автобиографии от 25 сентября 1936 года:

«Чистку партии проходил в 1929 году в Тифлисе, в 1933 году в Москве и партпроверку в 36 году в Саратове».

Он словно чувствовал, что вскоре это, да и вообще то, что он Кавтарадзе, а не другое лицо, станет предметом не только рассмотрения, но и обвинения. Во всяком случае, это становится ясно из «Сведений от 16 декабря 1938 года», находящихся в личном деле Г.Д. Кавтарадзе:

«1. Родился в 1895 году VII месяц 29 чис. — не подтверждено документами.

4. Образование: среднее — не подтверждено документами.

7. Член профсоюза Совторгслужащих с 1917 г. — не подтверждено документами.

8. Состоит на военном учете — Комсостав I группа — не подтверждено документами».

Эти сведения почему-то возникли в деле только спустя три с половиной месяца после расстрела осужденного.

«Кавтарадзе Георгий Давыдович. Род. 1895, г. Поти (Грузия); грузин, член ВКП(б), обр. среднее, начальник Рязано-Уральской ж.д., прож. в Саратове: ул. Октябрьская, номер дома неизвестен, кв. 17.

Арест. 28.07.1937. Приговорен ВКВС СССР 29.08.1938 по обв. в участии в к.-р. террористической организации. Расстрелян 29.08.1938. Реабилитирован 22.06.1955».

В этой справке все ясно, вызывает разве недоумение фраза «Номер дома неизвестен», поскольку в деле находится другая справка: *«Жена, дочь, мать. 25 сентября 1936 г. Саратов, Октябрьская ул., дом № 34.*

— Вы пишете, Кавтарадзе, что родились в городе Поти в 1895 году 29 июня…

— 29 июля.

— У вас записано «июня». Нестыковочка. Далее пишете, что отец имел кондитерскую. Булочник, значит. Чем можете подтвердить это?

— Документы есть.

Лист из личного дела Г.Д. Кавтарадзе



К личному делу № 41.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

...ный листок по учету кадров

Фамилия Кавтарадзе
Имя Георгий
Отчество Давидович

1. Год и месяц рождения 1895 г. Июнь-29/9
2. Место рождения (по существующему административному делению) г. Поти (Грузия)
3. Пол ____ 4. Национал. Грузин
5. Основная профессия к моменту вступления в партию (для б/п к моменту начала работы в советск. учрежд.) В Баку на нефтяном промысле
6. Ск. лет работал по этой профессии 5 лет
7. Год оставл. произв. или с/х-ва с 1917 году
8. Социальн. положение служащий
9. Соц. происх.
а) бывш. сословие родит. ____
б) основн. их занятие до Октябрьской революции Булочник
в) после Окт. револ. —
10. Партийность чл. ВКП(б) Партстаж 1916 год
№ п/бил. 1061068 или канд. карт. —
12. Состоите ли в ВЛКСМ и с какого времени; если состоял, указать с какого и по какое время несостоял
13. Состоял ли в др. партиях (каких, с какого и по какое время) нет
14. Участвовал ли в оппозициях (каких и когда) не участвовал
15. Состоял ли ранее в ВКП(б) (да, нет) с какого по какое время ____ и причины выбытия не выбывал
16. С какого года состоите членом профсоюза с 1917 году
17. Образование*) (при наличии высшего образования, не следует указ. низшего и средн. образов.)

	Название учебного заведения (ВУЗ'а, ВТУЗ'а, Техникума, Комвуза, ВКСХШ и т. п.)	Название факультета или отделения	ДАТА: Вступления	ДАТА: Окончан. или ухода	Окончил или НЕТ	Если не окончил, то с какого курса ушел	Какую специальность (скорую получил в результате окончан. учебного заведения)
Общие и специальные	Окончил 6 классное городское уч. 1912 году; Окончил высшие академические курсы транспорта 1930 году		1906-1912 г. 1930 г.				
Партийно-политич.							

*) Указывается образование, полученное как в стационарной, так и курсов и заочной сети

18. Имеете ли научные труды и изобретения нет (да, нет) (в приложении дать перечень с указанием по каким вопросам и где опубликованы) ____
19. Был ли за границей (где, когда, как долго и цель поездки) не был

1-я тип. Трансжелдориздата. Карт. № 6251

Заполнение всех граф обязательно

— Документы фальшивые.

— Слушай, разве бывают фальшивые документы?

— Бывают, Кавтарадзе, и вы это хорошо знаете.

— Но я-то не фальшивый! Отец мой не фальшивый! Давид Кавтарадзе! У него были лучшие пирожные Поти!

— А где он, ваш отец?

— Умер в двенадцатом году, и мы все из Поти переехали в Баку.

— Мы — это кто?

— Мать и мои шесть младших братьев и сестер.

— Далее вы пишете, Кавтарадзе, что с двадцать четвертого по тридцатый год являлись несменяемым членом ЦК Грузии, Тифлисского комитета, членом президиума Железнодорожного райкома, членом Закавказского крайкома, членом Закавказского ЦИК… И как это вы, Кавтарадзе, умудрились быть одновременно членом сразу стольких органов?

— Не сразу и не одновременно. Это было на протяжении более шести лет.

— Это еще не все — членом Тифлисского горсовета, председателем ВСК Грузии по совместительству. Как вы удачно совмещали столько должностей.

— Ну и что? И в последующие годы я в Омске был членом бюро горкома и членом президиума горсовета, в Новосибирске членом президиума Западно-Сибирского краевого исполнительного комитета и членом Западно-Сибирского крайкома ВКП(б), в Саратове — членом Саратовского краевого исполнительного комитета и…

— Вы еще о съездах советов скажите.

— И скажу! Был делегатом четырех созывов съездов советов СССР 25, 27, 29 и 35 годов. Слушайте, я вам уже третий раз говорю об одном и том же.

— Третий — не сотый. Куда спешить? Да вы еще и почетный чекист… с какого года?

— С двадцать третьего.

— Награждены оружием коллегии ОГПУ, каким?

— «Маузером». С надписью: «За беспощадную борьбу с контрреволюцией».



Плакат 30-х годов

— Значит, беспощадно боролись с контрреволюцией. И победили ее?

— Разве ее всю победишь?

— Вот! Тогда вы должны понять и нас, Кавтарадзе. Или как вас там? Мы тоже сейчас ведем беспощадную борьбу с контрреволюцией.

— Это кто контрреволюционер, я? Да меня лично товарищ Киров, тогда председатель Реввоенсовета 11-й армии, 9 декабря 1919 года командировал на подпольную работу в Баку. Я сразу же вышел на парусной лодке из Астрахани и находился в море двадцать два дня…

— Двадцать два?

— Двадцать два. Подпольный Бакинский краевой комитет назначил меня военным организатором рабочих ячеек, начальником нелегальной контрразведки. Я выполнял самые сложные поручения и задания — вплоть до захвата власти. В апреле 1920 года я организовал Азербайджанское ЧК и руководил им до февраля двадцать первого года.

— Вы организовали?

— Я. Именно лично я. А в двадцать четвертом я лично возглавил подавление бандит-

ского выступления меньшевиков Грузии. Я за свои слова отвечаю.

— Ответите, не беспокойтесь. Жаль, подтвердить ваши слова некому. У Кирова не спросишь, у Орджоникидзе тоже. Да и других товарищей, на которых вы ссылаетесь, тоже почему-то уже нет. А вот 5 февраля 1929 года, в Тифлисе, вы писали совершенно другое: *«После двенадцатидневного…* заметьте — *двенадцатидневного, а не двадцатидвухдневного… странствования по Каспийскому морю, прибыл в Баку в распоряжение нелегального краевого комитета партии…* А где тогда были целых десять дней? С момента переворота, то есть 28 апреля 1920 года — пишете вы — зам. председателя Азербайджанского ЧК. Зам, прошу обратить внимание, а не организатор Азербайджанского ЧК.

— Ну, и что? Я организовал, а потом меня назначили замом. Ведь это все можно проверить!

— Вот и проверяем. На воинском учете состоите?

— Ну а как же? Награжден почетной грамотой Реввоенсовета Республики; состою членом общества партизан-красногвардейцев… У меня — комсостав первой группы.

— Интересное признание. Комсостав первой группы? А где на все это документы? Документов нет. Чем можете подтвердить?

— Все документы в кабинете в сейфе. А также в кадрах.

— Ни там, ни там их нет .

— Как нет? Они все были!

— Интересно получается, Кавтарадзе, все, что вы тут говорите сейчас, и все, о чем писали прежде, на деле ничего нет. В день вашего задержания никаких документов, на которые вы сейчас ссылаетесь, изъято не было. Значит, участвовали и в боевых операциях?

— Да, принимал активное участие в трех боях на Кизлярском направлении.

— Опять нестыковочка. Раньше вы писали, вот, восьмого марта тридцать шестого года, — участвовали в четырех боях. Образование то у вас, какое? Иностранные языки знаете?

— Знаю, английский, тюркский.

— Зачем вам тюркский?

— Как зачем? Я же в Баку жил.

— А английский? Вы что, и в Англии жили?..

Эти допросы длились больше года. Мысли путались, речь путалась, слова путались, противореча одно другому. Русский язык путался с азербайджанским, английский с грузинским, а потом уже не хотелось ничего говорить, ничего доказывать, становилось все равно. Одна лишь боль — в голове, в теле и на душе… Оставалось поставить подпись под признательными показаниями, чтобы не мучиться больше, и на эту подпись уходили последние силы, а за ними и сама жизнь.

И кому нужны сведения о том, что он шестнадцатилетним окончил городское шестиклассное училище; не имея возможности продолжать ученье, вынужден был выехать на заработок Баку и в 1912 году поступить на нефтяной промысел; работать там на разных должностях, от ночного приказчика до заведующего промыслом; принимать в стачечном комитете участие во время забастовок 1914 и 1916 годов; подвергаться обыску по подозрению в хранении нелегальной литературы? Кого интересует, что он принимал активное участие в боях по направлению Кизляра и Царицына, был ранен в обе ноги в селе Владимировка? И было этих боев и не три, и не четыре, а шел один непрерывный бой… И когда писал не придавал особого значения, сколько их было точно, а если вспомнить тот жуткий переход под парусом из Астрахани в Баку, то 12 дней показались годом. Кому нужно, что в 36-м году его наградили орденом Трудового Красного Знамени, присвоили звание «Почетный железнодорожник»?.. Куда прилепишь привет от «лично товарища Сталина» — «нашему дорогому Георгию»? Кому нужны теперь приказы народных комиссаров путей сообщения — Я. Рудзутака от 9 ноября 1930 г. за № 69 и А. Андреева от 26 февраля 1932 года за № 31/об и от 22 августа 1932 года за № ЦЛ(535) общ. — о его очередных назначениях?

«Окончивший высшие академические курсы НКПС — бывший зам. директора Закав-

казских железных дорог — Кавтарадзе Г.Д. — директором Омской железной дороги с 1 ноября сего года».

«§ 5. Тов. Кавтарадзе Г.Д. назначается уполнаркомпути железных дорог Сибири с освобождением от обязанности директора Омской железной дороги».

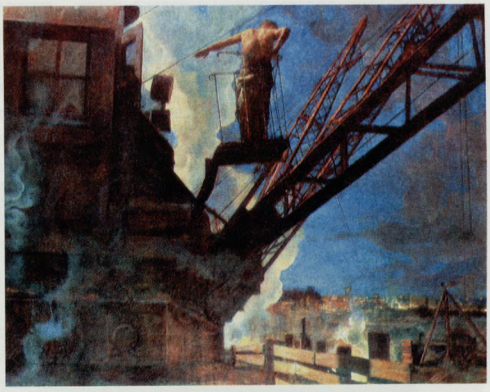
«§ 1. Тов. Кавтарадзе Г.Д. назначается заместителем начальника главной инспекции НКПС, с освобождением от обязанности зам. начальника главного управления дорог Урала и Сибири».

А может — это и расплата за его прошлые дела, когда он сам на уровне инстинкта боролся с контрреволюцией? Тут он, конечно, перегнул, заявив, что именно он лично возглавил подавление восстания. Он был, разумеется, в числе самых активных чекистов, но тогда, в 1924 году, восстание меньшевистских руководителей в изгнании было безжалостно подавлено под непосредственным руководством первого секретаря компартии большевиков в Закавказье Серго Орджоникидзе и руководителя грузинского ЧК Лаврентия Берия. Изгнанники к концу 1922 года сумели организовать совместно с другими антибольшевистскими партиями тайный Комитет независимости Грузии, который и подготовил восстание. Начавшись 28 августа 1924 года в маленьком городе Чиатуры, это восстание, основные участники которого были крестьяне из Гурии, охватило за несколько дней пять из двадцати пяти районов Грузии. Под подавляющей силой противника, оснащенного артиллерией и авиацией, восстание было подавлено за неделю. С 29 августа по 5 сентября 1924 года были расстреляны 12578 человек, и этот размах репрессий вызвал серьезное беспокойство в Политбюро...

Кому вообще нужны теперь все эти приказы, его заслуги, и вообще он сам?..

Выполнение пятилетних планов развития народного хозяйства началось с их корректировки. Цифры заданий, которые уже успели все выучить наизусть, приходилось умножать на полтора-два, а сроки выполнения заданий, соответственно, на полтора-два делить.

Не только в партии и в правительстве, но и во всей стране прекрасно понимали, что именно от работы железной дороги во многом зависят успехи всего народного хозяйства. Но на железной дороге без соответствующей модернизации подвижного состава и увеличения объема ремонтов паровозов, вагонов, путевого хозяйства добиться успехов было еще сложнее, чем в других отраслях промышленности. Линии задыхались от перегрузки. К лету 1930 года Наркомат путей сообщения был вынужден назначить специальную комиссию для разработки плана реконструкции железнодорожного транспорта.



И.И.Бродский. Ударник Днепростроя. 1932 г.

Начиналось время «Великого перелома». В партии обостряется борьба с «правым оппортунизмом» во главе с «товарищем Рыковым». Параллельно индустриализации начинается коллективизация крестьян. Обкомы отвечают за поголовное вступление бедноты и середняков в колхозы. На кулаков и их подручных доводится «план» по определенному количеству выселения кулацких хозяйств.

К концу 1930 года раскулаченных было уже свыше 700 000 человек и более 1 800 000 — к концу 1931 года. В операциях по высылке заключенных наблюдалось полное отсутствие координации между отдельными звеньями цепи. Высланные крестьяне неделями содержа-

лись в местах, для проживания не предназначенных — казармах, административных зданиях, вокзалах.

Железная дорога и тут в центре событий: с Украины и из европейской части страны идут эшелоны с раскулаченными. В 1930 году ОГПУ задействовал 240 железнодорожных составов по 53 вагона. Согласно нормам ГПУ, в каждом составе было 44 вагона для перевозки скота на 40 заключенных каждый и 8 вагонов для перевозки орудий труда, пропитания и скарба, принадлежащего заключенным, из расчета 480 килограммов на семью. Один вагон предназначался для сопровождающего конвоя.

В Омске, бывшем тогда одним из центров по сортировке контингентов, составы задерживались часто на несколько недель. И заботой начальника дороги было не только обеспечить конвоируемых всем необходимым, но и не допустить утечки информации о «живом» грузе. А это сделать было подчас совершенно невозможно из-за эпидемий и высокой смертности ссыльных. Да и как было скрыть это от работников дороги, когда просто случайные люди оказывались свидетелями возводимых на скорую руку бараков для здоровых ссыльных, отделенных от своих семей.

27 декабря 1932 года был введен внутригосударственный паспорт. Паспортизация населения отвечала многим целям, обозначенным во вступлении к этому закону: ликвидации «социального паразитизма», ограничения проникновения кулаков в города, а также их рыночной деятельности, ограничения исхода сельского населения, сохранения чистоты городов. Все взрослые городские жители, то есть лица, достигшие шестнадцати лет, не лишенные гражданских прав, железнодорожники, строительные рабочие, имеющие постоянный заработок, работники государственных сельскохозяйственных предприятий получили паспорта, выданные специальными службами. Паспорта были действительны для проживания только при наличии прописки.

Операции по паспортизации населения, продолжавшиеся весь 1933 год, когда было



Учащиеся курсов паровозных машинистов. 30-е годы

выдано 27 миллионов паспортов, давали возможность властям очистить города от нежелательных категорий населения. В общем, в закрытых городах около 385 000 человек не получили паспортов и были вынуждены покинуть места проживания в срок до десяти дней с запретом на устройство в другом городе, даже «открытом».

Все больше организовывается спецпоселений, которые обходились в девять раз дешевле, чем заключенные лагерей. В июне 1933 года 203 000 спецпоселенцев Западной Сибири были распределены между 83 комендатурами, под наблюдением всего 971 человека. Это была фактически бесплатная рабочая сила для ряда комбинатов, осваивавших естественные ресурсы северных и восточных районов страны: Ураллеспром, Уралуголь, Востокуголь, Востоксталь, Цветметзолото, Кузнецкстрой и т.д. На шахтах Кузбасса, например, в конце 1933 года около 4100 спецпоселенцев составляли 47% от всех шахтеров, а в Магнитогорске 42 462 депортированных, зарегистрированных в сентябре 1932 года, составляли две трети местного населения.

И хотя вопросы перевозки спецконтингента впрямую касались железной дороги, у нее, понятно, была и масса своих проблем.

На 5-й Сибирской конференции, состоявшейся в мае 1930 года, отмечалось, в частности, что грузопоток через Новосибирский железнодорожный узел увеличился с 1928 по 1930 годы почти вчетверо, в то время как сеть дорог на выходе из Кузбасса выросла всего лишь на 27 процентов. Притчей во языцех стали разговоры об отсутствии новых дорог, критической изношенности путей, паровозов, нехватке вагонов, низкой заработной плате железнодорожников.

В июне 1930 года по инициативе НКПС вышло постановление ЦИК и СНК СССР «О реорганизации управления железных дорог». Согласно этому документу, правления железных дорог заменялись дирекциями во главе с директором. Коллегиальность управления, за что совсем недавно ратовал НКПС и строго спрашивал со всех подчиненных, на практике себя не оправдала. На смену ей возвращалось единоначалие и персональная ответственность директора, хорошо зарекомендовавшие себя еще в «царские» времена. Именно в это время большая группа путейцев, бывших военных и чекистов оканчивает специальные курсы Транспортной академии.

Через три-четыре месяца проходит реформирование системы управления на местах. В дирекции и районах восстанавливают бюро массовой работы, отделы рационализации, бюро энергетики. Заговорили о предоставлении самостоятельности заведующим ремонтом и приемщикам паровозов, о наделении их особыми полномочиями. Руководителям районов давались новые права, вплоть до проведения инспекторского надзора над линейными строителями. Из штатов станции им передали машинистов-наставников.

Из-за большого перерасхода по содержанию штата, приводилось в соответствие со сметными статьями штатное расписание дорог. Пришлось урегулировать вопросы и по оплате работников, особенно на «второстепенных» должностях. Зарплата машиниста, например, составляла 300 рублей, а машиниста-приемщика только 180 рублей, что, естественно, создавало проблемы при оформлении на работу. Квалифицированных кадров взять было негде. Да что там квалифицированных! Негде было даже брать каменщиков, плотников, штукатуров, печников...

Наркомат путей сообщения посылает в ноябре 1930 года окончившего специальные курсы Транспортной академии Г.Д. Кавтарадзе руководить Омской железной дорогой. В Сибири в это время тоже началась реорганизация транспортных вузов и других учебных заведений, изменение технологий некоторых производственных процессов, отменили, например, обезличенную езду. Об этом Кавтарадзе говорили все, кто напутствовал его в «ссылку». А еще покачивали головой: «Суровый край!»

Как нарочно, зима 1930–31 года по всей Западной Сибири выдалась очень суровой. После обильных снегопадов и метелей в ноябре и первой половине декабря наступили сильнейшие морозы — за 50 градусов. На желез-

Работа Новосибирского паровозного депо находилась под пристальным вниманием наркомата. 1933 г.



ПРИКАЗ

ПО ОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

8 сентября 1933 года № 285-т-В.

О СОСТОЯНИИ РАБОТЫ НОВОСИБИРСКОГО ПАРОВОЗНОГО ДЕПО И ВАГОННОГО УЧАСТКА

Личным обследованием начальником политотдела дороги т. Володиным Новосибирского депо и вагонного участка установлено:

1. В работе Новосибирского паровозного депо ремонт паровозов поставился из рук вон плохо: качество ремонта низкое, выпуск паровозов с большими недоделками превратился в систему. В ремонтных бригадах имеется всего лишь 12 коммунистов, слабо участвуют в ремонте паровозные бригады. Решение партии и правительства о премиальной оплате за хорошее качество ремонта паровозов не доведено до сознания рабочих депо и не проводится в жизнь.

Все это привело к тому, что в паровозном депо имеется чрезвычайно большой простой паровозов под колонной и горячей промывкой: на колонной промывке норма простоев превышается в два с лишним раза, а на горячей более чем в три раза, процент больных паровозов чрезвычайно высок: так в июне вместо 13 по плану имелось 19,5, в августе вместо 14—18,2, на поэтому паровозы простаивают вместо 95 час. 179 часов, не выполняется задание по суточному пробегу паровозов. При норме 92 км. (без учета промывки) выполняется 150.

Безобразно увеличилось число случаев порчи паровозов и пути и неявочек паровозов под поезда, возникшись с 14 в июне до 50 случаев в июле.

2. Заместитель нач. депо Васильев занимался очкователательством, поставив в последних числах августа 5 паровозов в запас, оказавшиеся не отремонтированными. При проверке Васильев оказался классовый враг, сын кулака.

3. Дело и массовую не поставлено, вследствие чего имеются частые случаи воровства.

4. Бригадиры повсеместно неудовлетворительно. В практике работы бригадиры еще не освоили своей роли и задач, а в механическом цехе бригадиры совсем отсутствуют, их заменяют сменные мастера. В практике работы депо мастера и бригадиры зачастую подменяются исполнителями.

5. Укрупнение норм расценок проведено неудовлетворительно. Это важнейшая работа производилась под руководством нормировщиков, сплошь и рядом, чаще всего болтовыми измерениями.

6. Обязать ВЧ-Никулина к 20 сентября провести проверку и испытание паровозов через аттестационно-испытательные комиссии и разбригадирами, мастера и бригадиры стоят в стороне от этого.

6. Нач. депо Жилков встал на путь примиренческого отношения к явным саботажникам. Мастера Наумова и бригадира Наумова, игнорировавших решение ЦК и Совнаркома о бригадах и проведении укрупнения норм и расценок, вместо принятия к ним решительных административных мер—т. Жилков отпустил их в отпуск.

7. Бесконтрольность и преступную слабость выразившегося решение ЦК и Совнаркома в части смазчиков. До сего времени смазчики не подобраны как следует руководством паровозного участка; не проводятся вычеты за горение букс по вине смазчиков и лучшие из них не премируются. Недопустимо малое количество коммунистов среди смазчиков, так из 228 смазчиков товарных поездов имеется всего 2 коммуниста.

8. Все эти крупнейшие недочеты, прорывы в работе, саботаж и действия классового врага прошли мимо внимания и достаточно резкого реагирования и работе на них со стороны парт и профорганизаций паровозного депо и вагонного участка.

По исполнение решений ЦК и Совнаркома о железнодорожном транспорте приказываю:

1. Нач. Новосибирского паровозного депо т. Жилкову под его личную ответственность:

а) не позднее 1 октября выправить положение с ремонтом паровозов, довести процент больных паровозов до нормы (в 13 проц.). Снизить простой паровозов под промывкой до указанных норм и не допускать выпуска паровозов с недоделками. Установить персональную ответственность бригадиров и мастеров за выпуск плохого паровоза, повести решительную борьбу с браковщиками;

б) в течение пяти дней вновь пересмотреть и укрепить нормы и расценки, проведя это при широком участии рабочих, под руководством и непосредственном участии плохого мастера и бригадира;

в) в течение текущей декады закончить работу по проверке руководящего состава депо: бригадиров, бежурных по депо, машинистов-инструкторов, смазчиков и стоящий приказ обсудить и проработать на очередных открытых партийных собраниях.

За начальника дороги **Никонов.**

Начальник Политотдела Омской дороги **В. Володин.**

Употкрайлит № 3705 от 13 сентября 1933 г. Печать-перес. Тип. На разсвете № 284

тало для технических нужд, стала в это время особенно острой. Да и сотни других проблем брали за горло. Коротким летом, когда только и можно было выполнять основные крупные путейские работы, приходилось нанимать временных работников, так как на отделениях штат постоянных рабочих был крайне мал. Из соседних сел в перерывах между посевной и сенокосом приходили крестьяне, получали норму выработки и приступали к работе. Им разрешалась известная вольность: они могли начинать работу, когда им заблагорассудится, лишь бы выполнить норму.

Помогали, помимо жителей окрестных деревень, студенты-практиканты, сколачивающие бригады по электрификации. Они вручную валили лес, вывозили из тайги бревна для опор контактной сети, обрабатывали их и доставляли на шпалопропиточный завод. *«Ломиком, киркой и лопатой делали ямы в каменистом грунте и устанавливали в них с помощью падающей стрелы и лебедки пропитанные креозотом тяжелые столбы. Часть опор была из металла».*

нодорожных путях начали вздуваться горбы — со всех дистанций то и дело шли об этом доклады и сообщения. Зима выдалась не только морозная, но и снежная. Со снегозаносами боролись все. Из воспоминаний современника: *«Когда станцию заносило сильно, движение по дороге, естественно, останавливалось и все бросалось на борьбу с заносами. Студенты с лопатами, снеговые поезда. Работали по восемь часов, час — перерыв, и снова работа. И так круглосуточно, иногда по нескольку суток».*

А вот лето 1931 года было на редкость жарким. Проблема с водой, которой не хва-

За годы работы Г.Д. Кавтарадзе руководителем сибирских дорог, на них, как и в целом по железнодорожной сети, происходит много изменений, связанных, в первую очередь, с решением политических и социальных вопросов, а также модернизацией.

В июле 1931 года состоялся 9-й Всесоюзный съезд профсоюза железнодорожников, поставивший в центр внимания профсоюзных организаций вопросы производственного характера. Это не могло не радовать начальника дороги. Без помощи общественных организа-

ций в подъеме работы транспорта, повышении производительности труда, снижении себестоимости перевозок, и особенно укреплении трудовой и технологической дисциплины, а также развитии социалистического соревнования, ударничества, внедрении передового производственного опыта, — уже было не обойтись.

В августе 1931 года на соседней Пермской дороге началась электрификация на одном из участков Чусовская–Кизел протяженностью 113 км. К пронзительным острым гудкам паровозов теперь добавились глухие гудки электровозов. Когда-то они раздадутся и на Омской дороге, и на Томской...

В октябре 1931 года, в разгар реконструкции железных дорог, наркомом пути назначили Андрея Андреевича Андреева. Андреев многие годы возглавлял ЦК профсоюза железнодорожников и хорошо знал хозяйственные кадры. Это помогло ему в расстановке на наиболее ответственные посты в сети проверенных, опытных помощников.

7 января 1932 г. открылось временное движение по второму мосту через Обь (линия Обь–Проектная).

В мае 1932 г. состоялась инспекционная поездка по Сибири наркома путей сообщения А.А. Андреева.

1 июля 1932 года начался перевод дорог на хозрасчет. Началась борьба с уравниловкой. Бригады, перешедшие на новую форму оплаты труда, имели экономию в десятки тысяч рублей.

В течение 1932 года на сибирские дороги начали поступать современные отечественные локомотивы ФД. Только на Томскую железную дорогу за год их поступило 147 единиц! Тогда же на дорогу поступили и 1500 вагонов для перевозки угля и кокса.

В 1933 г. стали создаваться политотделы на железнодорожном транспорте.

В 1934 г. разделили локомотивную и вагонную службы.

В 1933 году все станции дороги обеспечили диспетчерской телефонной связью. На подстанции стало поступать импортное оборудование: из Англии, Италии, Германии, Японии.

На новых паровозах СО, ФД, ИС были установлены скоростемеры, автоматические тормоза, электроосвещение и устройства для механической подачи угля в топку — стокеры.

Системы автоблокировки заменяли электрожезловый способ сношений между станциями. На регулируемых автоблокировкой участках поезда пропускались с меньшим интервалом, что позволяло увеличивать пропускную способность предельно напряженных линий.

Стал внедряться опыт механоэлектрической централизации стрелок, управление которыми осуществляется с единого пульта.

Однако, модернизация хотя и помогала, но в принципе не могла решить всех проблем, стоявших перед железными дорогами. Пятилетние задания были железной дороге «не по зубам».

В сентябре 1933 года ЦК ВКП(б) осудил начальников Московско-Курской и Екатерининской дорог за «формально-бюрократическое отношение к проведению в жизнь решений партии».

Г.Д. Кавтарадзе в это время отозвали в Москву и назначили заместителем начальника Главной инспекции НКПС.

Начало 30-х годов — также время наибольшей власти Л.М. Кагановича, будущего неоднократного руководителя Наркомата путей сообщения. В годы коллективизации в те районы страны, где возникали наибольшие трудности, Сталин направлял именно Кагановича, наделяя его при этом чрезвычайными полномочиями. Каганович выезжал для руководства коллективизацией на Украину, в Воронежскую область, в Западную Сибирь, а также во многие другие области.

В этот же период Каганович стал по совместительству руководителем Транспортной комиссии ЦК ВКП(б). Когда Сталин уезжал в отпуск к Черному морю, именно Каганович оставался в Москве в качестве временного главы партийного руководства. Он был одним из первых, кого наградили введенным в стране высшим знаком отличия — орденом Ленина.



Орден Ленина





Родился в 1895 году на Украине в городе Юзовка Донецкой области.

- 1931–1933 гг. – начальник Северо-Кавказской железной дороги.
- **Январь–ноябрь 1934 г. – начальник Омской железной дороги.**
- Ноябрь 1934 г. – июль 1935 г. – начальник Центрального паровозного управления НКПС.
- Июль 1935 г. – октябрь 1937 г.– начальник Центрального машиностроительного треста паровозоремонтных заводов НКПС СССР.









Василий Иванович Базулин

Начальник Омской железной дороги
с января по ноябрь 1934 г.

ЧУДЕС НА ДОРОГЕ НЕ БЫВАЕТ

Предыдущий начальник Омской железной дороги Маевский Иван Николаевич возглавлял дорогу почти два года — с 26 февраля 1932 года по 15 декабря 1933-го. Это были годы, когда состояние пассажирского транспорта резко ухудшилось, особенно на дорогах транссибирского направления: на Пермской, Омской, Томской поезда в отдельные дни опаздывали по суткам. Пассажирские вагоны выходили из строя сотнями: замерзало отопление, в пути следования было плохое снабжение топливом, составы отправлялись с места с выбитыми стеклами. Главными виновными были признаны начальники дорог. *«Терпеть этот позор и беспорядок нельзя дальше ни одного дня»*, — категорически звучал приказ народного комиссара путей сообщения А. Андреева. Маевский, получив выговор, в тот раз отделался легко, так как начальника депо пассажирских вагонов Москвы Московско-Казанской железной дороги Зуева *«за развал вагонного хозяйства»* и начальников транссибирских поездов Кожинова, Кользнева и Ананьева *«за преступное ведение поездов»* предали суду.

20 июня 1933 года Андреев отменяет взыскание Маевскому *«ввиду улучшения пассажирского движения на Омской дороге в результате мер, проведенных руководством этой дороги»* (приказ № 302/Ц).

Но проходит полгода, и Маевского отстраняют от должности, как *«не обеспечившего руководства дорогой и не выполнившего регулировочных приказов НКПС, с переводом на низшую должность»* (приказ от 15 декабря 1933 года № 493/Ц).

Пункт 2 этого приказа предписывал: *«Временное исполнение обязанностей начальника Омской железной дороги возложить на заместителя начальника дороги т. Дьякова»*, однако никаких документов, касающихся деятельности Дьякова на этом посту, найдено не было. 4 января 1934 года к исполнению обязанностей начальника Омской железной дороги приступил Василий Иванович Базулин. Приказа о его назначении не сохранилось, но есть соответствующая телеграмма Базулина на имя наркома Андреева за № 769: *«Четвертого января исполнение обязанностей Начальника Омской железной дороги вступил. — Базулин»*.

Базулин принял Омскую дорогу в плачевном состоянии. Незадолго до его прихода ряд депо и участков дороги обследовал начальник политотдела Омской дороги Володин. В нескольких приказах по железной дороге, вышедших осенью и в начале зимы 1933 года, констатация фактов была однотонной:

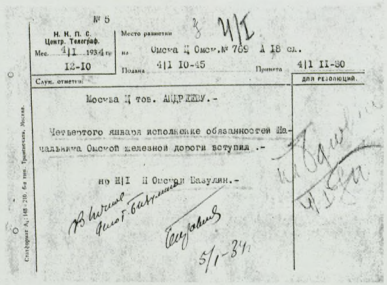
«Ремонт паровозов поставлен из рук вон плохо: качество ремонта низкое, выпуск паровозов с большими недоделками превратился в систему. На холодной промывке норма простоев превышается в два с лишним раза, а на горячей более чем в три раза, процент больных паровозов чрезвычайно высок…

Не выполняется задание по суточному пробегу паровозов. Безобразно увеличилось число случаев порчи паровозов в пути и недодачи паровозов под поезда.

Депо и мастерские не охраняются, вследствие чего имеются частые случаи воровства.

Бригадиры подобраны неудовлетворительно…»

И так далее и тому подобное. К отдельным должностным лицам были немедленно применены суровые меры. Так, например, было выяснено, что заместитель начальника Новосибирского депо Васильев *«при проверке оказался классовый враг, сын кулака»*. Ему



Телеграмма Базулина наркому Андрееву

вменялось в вину, что *«он занимался очковтирательством, поставив в последних числах августа 5 паровозов в запас, оказавшихся не отремонтированными»*. Васильева тут же исключают из партии, *«как классового врага, явного саботажника»*, арестовывают и предают суду. Прокурор заканчивает следствие по его делу в пятидневный срок.

Такой же безрадостной предстает картина, представленная в периодических изданиях Омска. При этом из катастрофического положения Омской дороги не делается никакой тайны, все становится достоянием общественности и широко обсуждается.

«Показатели Омской дороги почти по всем службам чрезвычайно плохие. Особенно плохо по службам эксплуатации, не выполняющим планы погрузки важнейших грузов: хлеба, угля, допускающим огромный перепростой вагонов и т.д.

Количество происшествий по дороге все увеличивается: в июле 363 происшествия, а в августе — 401.

Плохо у нас с ремонтом паровозов и вагонов в Омском, Новосибирском депо и др., а также на заводах, качество ремонта низкое, выпуск паровозов с большими недоделками превратился в систему. Заводы Омский и Барнаульский не выполняют заданий по количеству ремонта паровозов и вагонов.

Не обеспечили квартирами, питанием и прочим многих посланных для укрепления линии ИТР. Не добились коренного улучшения снабжения рабочих дороги, приведения столовых в санитарное состояние.

Трудовая дисциплина на чрезвычайно низком уровне, даже среди коммунистов, большое количество срывов спаренной езды, не изжиты прогулы.

Плохо с охраной социалистической собственности.

Примеров плохой работы нашей дороги можно привести сотнями по каждой службе».

Политотдел дороги и отраслевая печать единодушно предлагают:

«Необходим решительный перелом в работе, перелом в сознании людей, изучение этих людей, и в первую очередь очищение транспорта от классово-чуждых элементов и саботажников, нашедших у нас плодотворную почву для своей преступной деятельности и срывающих усилия лучшей части ударников в борьбе за снятие дороги с позорной черной доски».



Плакат «Даешь индустрию»

Как решал дорожные проблемы В.И. Базулин, сегодня можно только догадываться. Из почти целого года его деятельности на Омской дороге в нескольких архивах удалось найти всего четыре документа: три приказа наркома и один протокол заседания балансовой комиссии НКПС.

Нет никаких сведений о его работе в других должностях, невозможно даже восстановить биографию.

Справка:

«Базулин Василий Иванович. Родился в 1895 году, г. Сталино (Донецкая область, Украина); русский, член ВКП(б), образование низшее, начальник треста паровозоремонтных заводов НКПС СССР, проживает в Москве: ул. Спартаковская, д. 19, кв. 20.

Арестован 26.10.1937. Приговорен ВКВС СССР 7.02.1938 по обвинению в участии в контрреволюционной террористической организации. Расстрелян 7.02.1938. Реабилитирован 12.11.1955».

Все остальные документы исчезли вместе с Василием Ивановичем.

В 1934 году прошло всего четыре месяца, как Базулин возглавил дорогу, и ему пришлось на Балансовой комиссии НКПС отчитываться за деятельность Омской железной дороги в 1933 году, то есть еще до его назначения. В таких случаях применяют другой термин — «отдуваться». Ведь за чужие грехи отчитываться гораздо сложнее, чем за собственные.

За столом — члены Балансовой комиссии, представители Промбанка, НКПС, консультанты. Они внимательно выслушали доклад начальника дороги и 3 мая подписали протокол № 30. По всей видимости, Василию Ивановичу удалось представить много положительных примеров в работе дороги, а крупные провалы как-то заретушировать, и главное — нарисовать какие-то радужные перспективы, так как он еще полгода пребывал после этого в должности начальника дороги.

Протокол же засвидетельствовал только по эксплуатационной работе 10 *«вопиющих фактов безобразий»* (текст протокола приводится выборочно).

«1. В 1933 году Омская железная дорога работала крайне неудовлетворительно и не только не выполнила плановых заданий, но даже ухудшила выполнение большинства технико-производственных измерителей против 1932 г.

2. Неудовлетворительная перевозочная работа характеризуется невыполнением плана перевозок (82,5%). Тонно-километровая работа недовыполнена на 8,5%. План среднесуточной погрузки выполнен на 82,6%.

3. Большая часть всех измерителей не выполнена… <…> Процент больных паровозов чрезвычайно высок.

5. Погрузо-разгрузочные работы организованы неудовлетворительно.

6. Вследствие крайне слабой технической вооруженности обменных пунктов, работа обменных пунктов и пунктов осмотра вагонов была неудовлетворительная…

Штрафы и убытки по обменным операциям вагонов и приспособлениям достигают до 12 048 тыс. рублей.

Торговая площадь старого Омска





7. …Падение труддисциплины, несомненно, отразилось на количестве происшествий по вине работников дороги, так, например: в 1932 году происшествий по вине работников было 1835, а в 1933 г. — 2320».

Не меньше претензий высказала комиссия и по капвложениям, и по финансовому хозяйству. Удовлетворение комиссии вызвало разве что качественное и своевременное представления баланса и отчета В.И. Базулиным.

«Убыток дороги обуславливается плохой производственной работой, в результате которой получился убыток — 15,6 млн. руб., из каковой суммы 9,8 млн. руб. приходится на результаты по перевозкам и 6,6 млн. руб. на результаты по обменным операциям».

В итоге работа Омской железной дороги за 1933 год была признана неудовлетворительной, в связи с чем предписывалось начальнику дороги *«принять необходимые меры для решительной перестройки работы»*. Базулину предлагалось также наложить на виновных в невыполнении эксплуатационных показателей взыскания, а лиц, виновных в нарушении финансово-кредитной дисциплины по капстроительству и перерасходах в связи с этим, — привлечь к ответственности.

Пока Базулин отчитывался на Балансовой комиссии в Москве, бригада НКПС с пристрастием проверила Карагандинскую линию Омской железной дороги и установила запущенность путевого хозяйства и неподготовленность линии для пропуска угольного потока. Были обнаружены и другие крупные дефекты.

Приказом № 123/Ц от 7 мая устанавливался ряд мероприятий, осуществление которых обеспечивало ликвидацию недочетов, наибольшую пропускную и провозную способности Карагандинской линии и безопасность движения поездов.

Через три месяца та же бригада НКПС проверила выполнение этого приказа и установила, что Омская дорога так и не перестроила своей работы и не мобилизовала внимание всех работников на выполнение приказа.

«Вместо четкой боевой работы по улучшению линии — бригадой обнаружен застой, — докладывали проверяющие, — *прежняя запущенность и недопустимо слабые темпы строительных и путевых работ, не обеспечивающие подготовки дороги к предстоящим перевозкам».*

По всей видимости, у Базулина не было ни людей, ни средств, чтобы перестроиться. Кстати, это находит подтверждение в приказе № 239/Ц, вышедшем за подписью заместителя наркома путей сообщения Благонравова 17 августа 1934 года «О результатах проверки подготовленности линии Петропавловск–Караганда Омской железной дороги к осенне-зимним перевозкам».

«Начальнику дороги Базулину наложить взыскание на… агентов дороги, виновных в невыполнении приказа о безобразном состоянии пути», — говорилось в приказе. Базулину предписывалось *«обеспечить выполнение плана восстановления Карагандинской линии в установленные сроки, взяв под свое личное наблюдение работу службы пути, и установить строгий контроль за оборотом балластных поездов по всей дороге».*

Видимо, положение на Омской дороге нельзя было исправить одним лишь приказом, и через два дня, 19 августа, выходит распоряжение народного комиссара НКПС № 385 опять за подписью Благонравова «О мероприятиях по подготовке паровозного парка Омской железной дороги к осенне-зимним перевозкам». (Не исключено, что были и другие приказы, распоряжения, указания по другим направлениям деятельности дороги).

Опять-таки в распоряжении подробно перечисляются действия всех должностных лиц дороги. Собственно, наркомат расписывался тем самым в собственном бессилии, так как руководить из Москвы перемещением гвоздей и аккумуляторов и перебрасывать те же гвозди из пункта А в пункт Б означало либо неумение хозяйственников работать на местах, либо отсутствие у них возможностей делать это квалифицированно и в полном объеме. Понятно, что в тот момент сошлись сразу обе эти причины. Но была еще одна — глобальная, и о

ней тоже знали все — страна только-только становилась на ноги, и промышленность едва справлялась с многократно возросшей потребностью предприятий. Слово «дефицит» родилось, скорее всего, в ту пору. И это была не вина Базулина, а его беда.

Вот, пожалуйста, только малая часть этих распоряжений:

«1. ...начальнику Омской т. Базулину закончить полную реализацию к отгрузке занаряженных для Омской железной дороги на III квартал цемента, кровельных материалов, стекла, гвоздей, натуральной олифы и котельного железа для вытяжных труб депо — не позже 15 сентября с.г.

4. ЦТ т. Шушкову в декадный срок командировать на постоянную работу для укрепления Карагандинской линии и службы паровозов управления дороги 15 человек инженерно-технических работников с достаточным практическим стажем, из них не менее 2 человек со стажем ТЧ.



Вагон-теплушка. Построен в 1929 г.

5. ЦОР т. Коноплянкину и ЦТ Шушкову в 2-х декадный срок разработать и представить мне на утверждение порядок и мероприятия по преимущественному продовольственному и промтоварному снабжению работников Карагандинской линии».

Как ни старался Базулин со своей командой выправить положение на Омской дороге, разумеется, с посильной помощью наркомата, быстро сделать это у него не получилось.

5 октября появляется приказ наркома № 285/Ц «О невыполнении сентябрьского плана погрузки С.-Златоустовской и Омской железными дорогами».

В части Омской дороги отмечалось, что *«несмотря на обеспеченность для полного выполнения сентябрьского плана погрузки вагонным парком (99%), выполнение плана погрузки составило лишь 76%. Срыв исполнения плана является результатом плохого руководства делом перевозок со стороны начальника дороги, начальника службы эксплуатации, крайней расхлябанностью дисциплины, как в аппарате управления дороги, так и в отделениях эксплуатации и в низовых звеньях — на станциях и депо.*

Приказываю:

1. Предупредить начальника Омской дороги В.И. Базулина, что если он впредь не обеспечит выполнение задаваемых планов перевозок, в частности плана на октябрь, он будет отстранен от занимаемого поста, как несправившийся с работой, с переводом на низшую должность.

2. Объявить строгий выговор начальнику службы эксплуатации Омской железной дороги Пикульскому, предупредив его, что в дальнейшем за срыв выполнения плана перевозок он будет отдан под суд».

Чудес на дороге не бывает, в октябре план опять был сорван.

21 ноября 1934 года В.И. Базулина освобождают от должности начальника Омской железной дороги и назначают начальником Центрального паровозного управления НКПС (приказ № ЦГЛ/313), а 8 июля 1935 года следует новое, последнее в его карьере назначение — начальником Центрального машиностроительного треста НКПС (приказ № ЦГЛ/181).

В 1936 году Василия Ивановича Базулина *«за перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и I квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий»* награждают орденом Ленина (постановление ЦИК СССР от 4 апреля 1936 г. № 95 /6700).

Эта награда была последней в жизни Базулина. Через полгода его снимают с работы, арестовывают и по приговору суда 7 февраля 1938 года расстреливают.

Сохранилась докладная записка в партком ВКП(б) с грифом «Совершенно секретно»

некоего Кувшинникова от 16 июля 1937 года, выводы бригады политуправления НКПС и Железнодорожного РК ВКП(б) из трех членов — Митрошина, Эдлина и Будникова и приказ наркома А. Бакулина № ЦГЛ/409 от 25 октября 1937 года, которым В.И. Базулин снят с работы начальника треста паровозоремонтных заводов НКПС.

Из докладной записки следовало, что инструктор политуправления НКПС Сыпачева заявила *«о связи начальника ЦТР Базулина с троцкистами Кэртесом и Оганесовым, ныне арестованными»*. Сыпачева указала, что Базулин бывал у Кэртеса в Новосибирске на квартире. Как установило расследование, Базулин в начале 30-х годов, работая на Северо-Кавказской железной дороге, снял с работы этого Кэртеса (начальника отдела подготовки кадров) за растрату и развал работы отдела, а также за пьянку и половую распущенность. В Новосибирске же Базулин действительно один раз бывал на квартире своего бывшего подчиненного. Следствие насторожило, что показания Базулина о семье Кэртеса были противоречивые.

С Оганесовым, директором Тихорецкого завода, находящегося в ведении железной дороги, Базулин встречался во время командировки. А когда самого Оганесова и с ним семерых начальников цехов сняли с работы, Базулин стал возражать против *«тяжелого, пачкового снятия руководителей завода»*. Были установлены также другие факты деловых контактов Базулина и Оганесова. В том числе и такой: *«В имеющемся деле «Переписка с Оганесовым» имеется ряд писем Оганесова т. Базулину, которые пишет от руки на 4-5 листах блокнота и обращается не как к начальнику треста, а «Уважаемый Василий Иванович» и подпись «Уважающий Вас»*.

Сыпачева в своем заявлении указала также, что «Базулин имел дружеские отношения с бывшим техническим директором завода имени Л.М. Кагановича Черри, ныне исключенным из партии и снятым с работы на заводе».



Паровоз «Серго Орджоникидзе» на ремонте в депо

Как было установлено, Черри просил Базулина устроить его на работу, но Базулин отказал.

Все это, а также некоторые новые открывшиеся обстоятельства послужили основанием бригаде политуправления НКПС и Железнодорожного РК ВКП(б) сделать вывод, что *«начальник треста Базулин за время своей работы в ЦТР насаждал в аппарат вражеских и политически сомнительных людей. Им был принят на работу в качестве начальника ЦТЕХ Ашкинузе, который жил до 1927 года за границей, работая в тресте «Донуголь», он был связан с Лившицем. В тресте Ашкинузе протаскивал цитаты врага народа Радека и клеветал на партию…*

Долгое время Базулин держал на работе в отделе труда и зарплаты белогвардейца Сельверстова, сейчас продолжает работать сын попа Бах.

Базулин устраивал проводы врагу народа Лившицу, ездил на вокзал, где они целовались.

Как результат отсутствия руководства со стороны треста и его начальника Базулина заводами, отсутствие проверки работников и борьбы по выявлению и изгнанию вражеских элементов, заводы в целом находятся в состоянии большого прорыва. При месячной норме отремонтировать 1007 паровозов в августе отремонтировали 728 паровозов, в сентябре 740 паровозов».

И так далее.

Вывод: *«Дальнейшее пребывание Базулина в партии — не возможно»…*





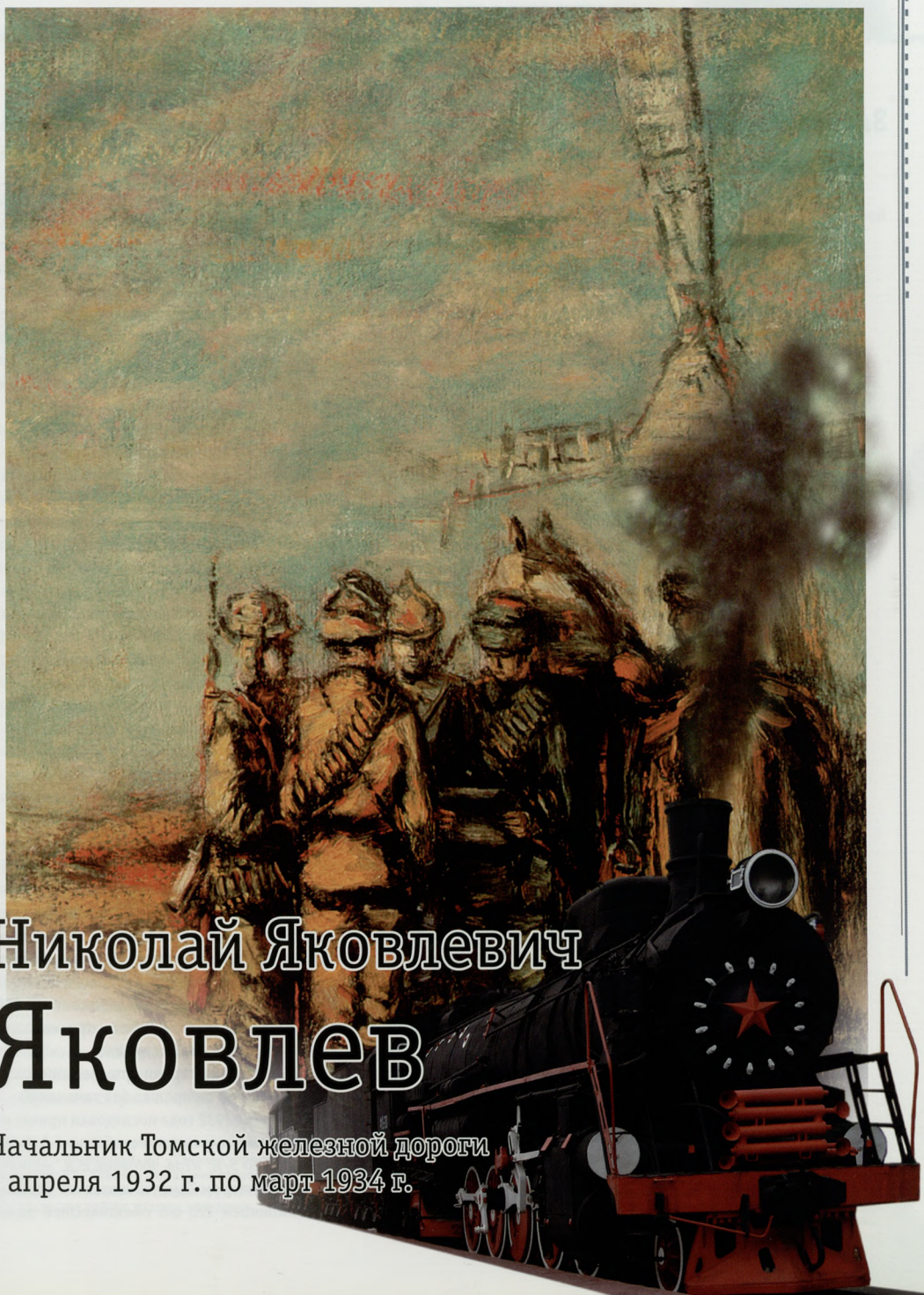


Родился в апреле 1897 г. в селе Тюрлемы Богородской волости, Казанской губернии.

- 1912 г. – окончил 2-классное Тюрлемское училище.
- 1926–1928 гг. – слушатель Томского народного университета (вечернего) на общеобразовательном факультете.
- 1912–1916 гг. – рабочий службы связи и электротехники на 2-м участке Северной железной дороги на станции Александров. Рабочий на Московско-Курской железной дороге, служащий в московском почтовом телеграфе.
- 1916–1917 гг. – пулеметчик 4-го пулеметного полка в г. Саратове.
- 1917 г. – апрель 1918 г. – пулеметчик 4-го Финляндского полка, председатель комитета пулеметной команды, член полкового комитета.
- Июнь 1918 г. – декабрь 1919 г. – начальник пулеметных команд 3-го отдельного батальона 5-й стрелковой дивизии, затем отдельного 5-го стрелкового полка обороны дорог Восточного фронта (район В. Поляны–Агрыз–Сарапул).
- Декабрь 1919 г. – ноябрь 1931 г. – чекист транспортных органов ВЧК ОГПУ на Московско-Казанской, Волго-Бугульминской, Московской, Беломор-Балтийской, Оренбургской, Томской, Северо-Кавказской железных дорогах.
- Ноябрь 1931 г. – апрель 1932 г. – зам. директора Самаро-Златоустовской железной дороги.
- **Апрель 1932 г. – март 1934 г. – начальник Томской железной дороги.**
- Март 1934 г. – ноябрь 1935 г. – начальник Центрального управления пути МПС.
- Ноябрь 1935 г. – март 1938 г. – начальник Центрального управления материального снабжения НКПС.







Николай Яковлевич Яковлев

Начальник Томской железной дороги
с апреля 1932 г. по март 1934 г.

ЗАЛОЖНИК ЭПОХИ

Узнав ближе судьбу этого человека, понимаешь: в нашей стране в тридцатые годы прошлого века в завтрашнем дне не мог быть уверен даже могильный камень.

Перелистывая архивные документы, буквально несколько листков, на которых запечатлены даты и моменты жизни Николая Яковлевича Яковлева, видишь, как судьба человека выворачивается наизнанку, и белое становится черным, польза — вредительством, заслуги — позором.

Восстановив по свидетельствам очевидцев, как правило, зафиксированным документально, некоторые подробности обвинения Н.Я. Яковлева, невольно попадаешь в «атмосферу» всеобщей травли и подозрительности, возникшей в обществе и на железной дороге, в частности, еще за несколько лет до знакового 1937 года,

Правда, свидетельствам очевидцев не всегда можно верить, так как некоторые из этих очевидцев через несколько лет оказывались доносчиками, и им тоже верили. И где они говорили правду, сегодня вряд ли разобраться.

А если уж быть честным до конца, и сам Яковлев являлся плотью от плоти того времени и был вовлечен в этот огромный «самоочищающийся» механизм, уцелеть в котором мог только счастливчик или уж совершенно «железный» человек.

Судьба Н.Я. Яковлева складывалась, как у всякого хозяйственного руководителя той поры, счастливо и несчастливо одновременно.

Родился он в семье бедного крестьянина, воспитывался матерью и старшими братьями, работавшими на волжских пароходах боцманом и машинистом. Окончил 2-классное училище и с 14 лет жил самостоятельным трудом. Был рабочим на Северной, Московско-Казанской, Октябрьской железных дорогах, на Московском почтовом телеграфе.

В 1918 году Яковлева приняли в члены ВКП(б). Четыре года он воевал на фронтах Первой мировой и гражданской. В 1919 году из рядов Красной Армии был мобилизован в Транспортную чрезвычайную комиссию по борьбе с контрреволюцией и саботажем, после чего 12 лет прослужил в транспортных органах ВЧК–ОГПУ на Московско-Курской, Московско-Казанской, Волго-Бугульминской, Московской, Беломоро-Балтийской, Оренбургской, Томской, Северо-Кавказской железных дорогах.

С 1931 г., оставаясь военнообязанным высшего состава, чекистом Особого резерва НКВД, Яковлев на хозяйственной работе: зам. директора Самаро-Златоустовской, начальник Томской железной дороги, начальник Центрального управления пути МПС, начальник Центрального управления материального снабжения НКПС.

За трудовую жизнь Яковлев объехал всю страну: Александров, Москва, Клин, Выборг, Белоостров, Казань, Сарапул, Арзамас, Муром, Великие Луки, Витебск, Оренбург, Томск, Ростов-на-Дону, Самара, снова Томск, снова Москва.

По работе и службе Н.Я. Яковлев отмечался в основном положительно.

В 1923 г., как чекисту, ему объявили благодарность Московской окружной транспортной ЧК. В 1929 г. наградили значком почетного чекиста, в 1927 г. и 1930 г. — именным оружием. За перевыполнение плана перевозок 1935 г. и I квартала 1936 г., за успехи в деле улучшения использования технических средств железнодорожного транспорта Яковлев награжден орденом Трудового Красного Знамени. В 1936 г. постановлением СНК СССР его утвердили членом Совета при народном комиссаре путей сообщения.

Все чистки партии (последний раз в 1934 г. в НКПС) он прошел без замечаний.

7 апреля 1932 года последовал приказ народного комиссара путей сообщения А.А. Андреева за № 5/Я: *«Тов. Яковлев Н.Я. назначается директором Томской железной дороги, с освобождением его от обязанностей замес-*

тителя директора Самаро-Златоустовской железной дороги».

Буквально с первых дней работы на Томской дороге на Яковлева сваливаются крупные неприятности, о чем можно судить по целой серии приказов НКПС за №№ 171/Ц, 326/Ц и 493/Ц в 1932 году.

Состояние пассажирского транспорта резко ухудшилось еще до прихода Яковлева на дорогу. Собственно, его и назначили начальником дороги в надежде, что он проблему решит по-чекистски четко и быстро. Неблагополучной являлась не только Томская дорога, а вообще все Транссибирское направление.

В наркомате считали, что *«до такого безобразного положения пассажирское движение доведено лишь в результате отсутствия должного внимания и руководства ЦД и ЦТ НКПС, Ч дорог и Н районов*».*

Нарком Андреев «терпеть этот позор и беспорядок» больше был не намерен, и 4 февраля 1933 года вышел знаменитый приказ за № 65/Ц «Об улучшении пассажирского движения». Как показал опыт последующих лет эксплуатации железных дорог, крутые меры принципиально ничего не решили, разве что заменили одних руководителей и спецов другими. Тогда это были самые взаимозаменяемые и дешевые детали хозяйственного и государственного механизма.

Нарком приказывал:

1) За доведение пассажирского движения до крайне безобразного состояния и невыполнение приказов НКПС №№ 171/Ц, 326/Ц и 493/Ц-1932 г.:

а) Объявить выговор Ч Омской т. Маевскому и поставить на вид Ч Томской т. Яковлеву...

е) Начальников транссибирских поездов Кожинова, Кользнева и Ананьева за преступное ведение поездов отдать под суд.

2) Не позже 1 марта 1933 года движение курьерских и скорых поездов обеспечить полностью строго по расписанию и к 15 марта ликвидировать опоздания всех остальных пассажирских поездов.

3) Начальникам дорог до 15 марта в основном сосредоточиться на непосредственном руководстве и проведении всех мер по приведению в порядок пассажирского движения, передав руководство грузовыми перевозками одному из заместителей.

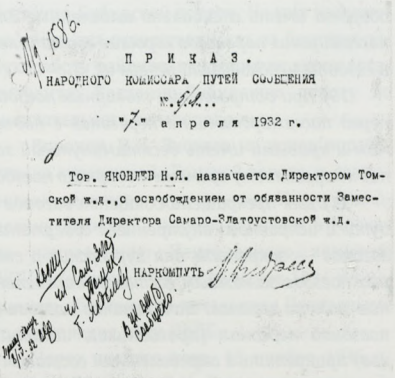
4) ЦД и ЦТ до 15 марта освободить от других нагрузок — ЦДЗ т. Братина и ЦТЗ т. Назарова, возложив на них руководство пассажирским движением.

5) В локомотивном секторе ЦТ организовать специальную группу по руководству ремонтом и эксплуатацией пассажирских паровозов в пределах установленного для ЦТ штата, на дорогах же выделить в отдельные тяги одного ЧТЗ исключительно по вопросам пассажирского движения и в локомотивных группах дирекций специальное лицо, ведающее парком пассажирских паровозов, а в группах вагонных — пассажирскими вагонами.

6) Для курьерских поездов закрепить отдельно от общего пассажирского движения лучшие паровозы и бригады.

7) Начальникам дорог в 2-декадный срок пересмотреть состав начальников поездов, пропустив их через специальные испытательные комиссии и представить на утверждение НКПС.

8) Независимо от топливных затруднений при всех пассажирских депо и пунктах



ПРИКАЗ.
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
№ 64...
"7." апреля 1932 г.

Тов. ЯКОВЛЕВ Н.Я. назначается Директором Томской ж.д., с освобождением от обязанности Заместителя Директора Самаро-Златоустовской ж.д.

НАРКОМПУТЬ

7 апреля 1932 г. Н.Я. Яковлев назначается директором Томской железной дороги...

* Абревиатуры были приняты для использования в приказах и обозначали: *ЦД* – Главное управление движения; *ЦТ* – Главное управление паровозного хозяйства; *Ч* – начальник (директор) железной дороги; *Н* – начальник района, участка, отделения.

оборота иметь специально выделенные для пассажирских паровозов хорошие сорта углей и создать необходимый резерв их.<...>

10) При отправлении товарных поездов перед пассажирскими на перегонах с подъемом и кривыми иметь десятиминутный запас к перегонному времени товарного поезда.

11) Для прекращения отцепок вагонов в пути и исправного внутреннего содержания вагонов — закрепить для курьерских и скорых поездов за каждым составом определенные номера вагонов. Начальников поездов и поездной персонал (проводников, истопников) прикрепить к определенным составам с несением ими всей ответственности за исправное возвращение вагонов из поездки, возложив на них приемку вагонов перед каждым рейсом и снабдив необходимыми запчастями. В пассажирских и почтовых поездах обязанности начальников поездов возложить на бригадиров, предварительно пересмотрев их состав.

12) Добиться проведения порядка в пассажирском движении, дисциплины и подчинения правилам со стороны пассажиров (пребывание на площадках, подножках, соблюдение правил чистоты и т.п.).

13) Поручить Главной инспекции по наиболее неисправным дорогам провести проверку исполнения приказа по пассажирскому движению, установить виновных лиц и передать суду как дезорганизаторов движения. О коммунистах же поставить вопрос в ЦКК о дальнейшем их пребывании в партии.

14) Главной инспекции в 2-декадный срок произвести проверку ряда вагонов-ресторанов с целью выявления постановки дела по обслуживанию пассажиров питанием с отдачей виновных под суд за антисанитарное состояние вагонов, пищи, спекуляцию и плохую постановку дела питания и обслуживания пассажиров.

15) Редактору «Гудка» с 15 февраля на первой странице газеты завести «черную доску» на неисправных руководителей дорог и районов в отношении пассажирского движения.

16) Начальникам дорог немедленно приступить к ремонту и подготовке пассажирских паровозов и вагонов для летнего движения, а также станций, ведя эту работу по строго установленным срокам графика.

Предупреждаю Ч дорог, что исправная работа пассажирских поездов не только крайне важная хозяйственная, но и политическая задача.

Приказ ввести в действие по телеграфу.

Народный комиссар путей сообщения

Андреев.

Объявлен по телеграфу —

4 февраля 1933 г.».

Изменилось ли отношение наркома к Яковлеву в последующем, судить трудно. Во всяком случае, 1 января 1934 года Николай Яковлевич шлет из Томска А.А. Андрееву рапорт, в котором просит командировать его в Академию железнодорожного транспорта, где объявили очередной набор слушателей. *«До этого времени не имел возможности окончить никакого среднего и высшего учебного заведения,* — пишет Яковлев. — *Моя просьба вызвана исключительно желанием получить специальное образование, а не боязнью зимних трудностей. При нежелательности, при зимних условиях замены меня в январе, согласен закончить зимние перевозки до апреля 1934 г. с тем, чтобы нагнать потерянное время в Академии последующей упорной учебой.*

Необходимость поступления именно в этот набор вызывается и возрастом (рожд. 1897 г.), т. к. пропуск этого набора навсегда лишает меня возможности поступить во ВТУЗ. Ответ прошу телеграфировать».

Через неделю пришел ответ наркома:

«Лично. Тов. Яковлеву.

К сожалению, в данное время не представляется возможным удовлетворить Ваше совершенно правильное стремление получить специальное образование в Транспортной Академии, т.к. замену найти трудно, особенно после того, как целый ряд старых начальников дорог оказались в данных условиях не способными для руководства.

Это тем труднее, что лично я Вас отношу к числу лучших теперешних начальников дорог. (Подчеркнуто нами. — *Ред.*). *Я думаю,*

что Вы учтете и не будете, по крайней мере, в ближайшее время настаивать на посылке Вас учиться, совмещая исполнение и повышение своих теоретических познаний с практической работой.

9 января 1934 г.

С товарищеским приветом, А. Андреев».

Как правило, «ближайшее время» в любой бюрократической системе растягивается до бесконечности, кроме, быть может, изменения отношения к своим работникам на противоположное. Яковлев сможет убедиться в этом всего через три года.

Тем временем вышел приказ НКПС о разукрупнении Томской и Забайкальской железных дорог и образовании Восточно-Сибирской железной дороги (3 марта 1934 г. № 42/Ц). Наркомат пытался решить социальные и технические проблемы сугубо организационными мероприятиями. Томская и Забайкальская железные дороги «разукрупняются» на три самостоятельные: Томскую — с управлением в Новосибирске, Восточно-Сибирскую — с управлением в Иркутске и Забайкальскую — с управлением в Чите.

Восточно-Сибирская железная дорога организовывается в составе районов: Красноярского, Нижне-Удинского (Томской дороги) и Иркутского (Забайкальской дороги) в границах от станции Чернореченская до станции Мысовая (включительно).

Восточная граница Томской дороги устанавливается по станции Чернореченская (включительно) и западная граница Забайкальской дороги по станции Мысовая (исключительно). Остальные границы Томской и Забайкальской дорог сохраняются неизменными. Начальником новой Восточно-Сибирской железной дороги с 1 апреля назначают Голышева, освободив его от обязанностей зам. начальника Юго-Восточных дорог. Начальникам Томской железной дороги Яковлеву и Забайкальской — Осипову категорически запрещено производить какую-либо передвижку кадров и оборудования, передаваемых в состав Восточно-Сибирской дороги. На них возложена также вся ответственность за бесперебойную работу районов, входящих во вновь организуемую Восточно-Сибирскую дорогу до окончательного ее оформления.

Впрочем, Н.Я. Яковлев не успел поработать на «урезанной» Томской дороге, и, сдав за неделю дела новому начальнику Ивану Родионовичу Дьякову, 1 апреля отбывает в Москву по направлению Центрального комитета ВКП(б) (решение ЦК от 16 марта 1934 г.) исполнять обязанности начальника Центрального управления пути НКПС.

Через полтора года, 13 ноября 1935 г., очередной нарком Л.М. Каганович назначает его на последнюю должность начальника центрального отдела материального снабжения НКПС.



Проводы челюскинцев в Москву. 1934 г.

1937 год стал для Н.Я. Яковлева роковым. 20 мая от бдительного члена ВКП(б) Новикова П.И. (он даже указывает номер своего партбилета — 0351522) на имя начальника политотдела Оренбургской дороги В.П. Егорова поступило сообщение о том, что 19 мая к Новикову в кабинет зашел товарищ Витковский… Новиков в это время дочитывал передовицу «Гудка» от 15 мая «Разоблачить и изгнать врагов из хозяйства связи». Статья была написана хлестко. Новикову вообще было по душе, когда с мямлями и бездельниками обращались жестко и без лишних сантиментов. А уж про врагов и говорить нечего.

— Чего пишут нового? — спросил Витковский, заметив в лице и фигуре коллеги легкое возбуждение.

— Да вот, кадры связистов засорены, от низу до самого верха.

— И что Мендендос?

— Снят Мендендос, тоже мне ЦШ! Центральный шпион!

— Надо же! — недоверчиво поглядел на Новикова Витковский. — Мендендос-то бывший работник транспортного НКВД. Ты глянь! Натворил и там, наверное, что-нибудь. И точно не один, дружки-то у него там были хорошие.

— Да, и кто же?

— Да тот же Яковлев, знаешь такого?

— Ну, как же, он же работал в НКВД ЦУС.

— Вот-вот. А когда этот Яковлев был зам. начальника Самаро-Златоустовской, он при поездках в Москву всегда останавливался у Мендендоса, как у хорошего приятеля. Это я точно знаю! Ну а там, сам понимаешь, можно поговорить и договориться о чем угодно.

«Сообщая об изложенном, не зная, какие связи были между ними, считаю необходимым эти сообщения проверить», — пишет член партии Новиков и подписывается под смертным приговором человека, которого, быть может, и в глаза не видел никогда.

22 мая начальник подора Оренбургской дороги направляет это письмо под грифом «секретно» на имя зам. начальника ОРПО политуправления НКПС А.П. Кудрявцева.

Делу вскоре был дан ход. Стали собирать данные на Н.Я. Яковлева.

В двадцатых числах июля запросили парторга ЦУС НКПС А.И. Сычева, и тот 25 июля дает подробную, на четырех страницах «политинформацию» на своего начальника, читая которую, трудно избавиться от ощущения, что он просто вытащил ее из-под своей подушки.

«Сопоставляя некоторые факты и сообщения членов ВКП(б), довожу для принятия соответствующих мер следующее:

1. Мне было заявлено членами ВКП(б) партгруппы ЦУСа тт. Серегиным и Андреевой, что им известен факт о том, что еще до разоблачения Лившица как врага народа и предполагавшегося его направления на Дальний Восток, в связи с чем ему устраивались проводы, на которых присутствовал член ВКП(б) т. Яковлев Н.Я. — начальник ЦУСа.

Свое особое излияние чувств к факту дальневосточного путешествия презренного наймита Лившица т. Яковлев Н.Я. выразил поцелуями.

...об этих проводах парторганизации рассказал враг народа Ногинский, который выразился: «Что вы меня за это треплете, я только ему (Лившицу) пожал руки, а вот Яковлев — ЦУС целовал его и оставался в вагоне»...

3. В прошлом т. Яковлев Н.Я. по работе в Ростове-на-Дону был заместителем ныне арестованного врага народа Мендендоса, а по Омской железной дороге также был заместителем врага народа Фуфрянского, причем при обсуждении вопросов вредительства Яковлев Н.Я. ни на собраниях НКПС, ни в ЦУСе не выступает с разоблачением врагов народа и их взаимосвязей. Это говорит о полной потере им партийности, если не больше...

4. По фактам вскрытого вредительства в самом ЦУСе и врагов народа Каневского, Портенко, Полторак и др. Яковлев реагировал по обязанности, а на фактах демонстрирования вражды с Каневским искусно прикрывал свою близость к врагам! Сам же ни одного врага народа не разоблачил! ...

6. т. Яковлев Н.Я. не очищает аппарат снабжения от всякой нечисти. Так за этот период был приглашен на работу в планово-нормативный отдел ЦУСа т. Чемагин, член ВКП(б) из Госплана, из отдела нормативных балансов и, видимо, не без рекомендации, а может быть, специального задания Яковлеву от руководителя этого отдела врага народа, ныне арестованного Муклеева. Как теперь установлено, Чемагин был принят в Госплан Троцкистом Резником (исключен из ВКП(б)) и поддерживался арестованным ныне врагом народа Муклеевым, несмотря на отрицательную характеристику парторганизации Госплана, данную Чемагину и тем не менее Яковлевым он был принят в НКПС.

Яковлев же сам допускает действия, граничащие с нарушением закона. Несмотря на

то, что Шефан совсем недавно пришла на работу в ЦУС, разрешает ей отпуск, снабжает проездным бесплатным билетом со всеми домочадцами и даже няне. Кто дал право Яковлеву бесцеремонно нарушить правила, установленные Наркомом?

Эти факты не случайны, и Чемагинское гнездо, как вражье, дело рук Яковлева!

<...>

8. В заключение необходимо сказать, что состояние борьбы за реализацию решений Пленума ВКП(б) о ликвидации последствий вредительства, шпионажа и диверсий, из всего проведенного с Яковлевым Н.Я. по Управлению МТС должно быть доложено лично Наркому, о чем я прошу.

Парторг ЦУС НКПС Сычев.
25 июля 1937 г., г. Москва».

Судя по обилию компромата, и не только на самого Яковлева, но и на десятки других специалистов, парторг Сычев метил на место Яковлева. Его туда и назначили временно исполнять обязанности начальника ЦУС НКПС, но, похоже, ненадолго. На всех документах, где фигурировала его фамилия и содержались его обвинения в чей-то адрес, а также встречные обвинения в его адрес, имеются пометки и подчеркивания ответственных за бдительность лиц. Эти пометки — первый признак того, что человеком заинтересовались там, где надо, и скоро он сам окажется там.

В конце декабря 1937 года в течение нескольких дней проходит отчетно-перевыборное партийное собрание НКПС. 24 декабря в своем выступлении зам. начальника управления парторг ЦУСа Сычев обвинил своего начальника чуть ли не во всех смертных грехах. Главный упор он сделал, учитывая момент, на засоренность аппарата ЦУСа.

— Из числа вычищенных пятидесяти двух человек значительная часть оказалась врагами народа и арестована, товарищи! Каневский... Поршенко... Тамарин... Раховский... Не стану перечислять всех, они того не заслуживают. А бывший парторг Хазанский! Ведь его рекомендовал и всячески продвигал на это место товарищ Яковлев! И вместо того, чтобы расшифровывать и разоблачать контру, начальник ЦУСа почил на лаврах своего руководства! Я уже не говорю о той магистральной линии, на которую нас вывел исторический февральско-мартовский Пленум ЦК ВКП(б). Нас, но только не Яковлева. Чутче надо, Николай Яковлевич, относиться к веяниям времени!



Форменная фуражка НКВД

После этого выступления и еще пары-другой реплик и высказываний с мест и из президиума, Яковлев попросил слова, но слова ему не предоставили.

На следующий день, 25 декабря, Н.Я. Яковлев направил в президиум собрания записку, которую так никто и не зачитал. С Яковлевым уже всё всем было ясно.

Вот выдержки из этой записки.

«Вчера в своем выступлении на общем собрании парторг тов. Сычев, он же зам. начальника управления, правильно критиковал меня, обвиняя, что аппарат ЦУСа был засорен и что... я, как начальник управления, несу политическую ответственность за допущенное засорение, в том числе, разумеется, и за бывшего парторга Хазанского. Я безусловно прошляпил и поздно начал... разоблачать людей.

Т.к. в выступлении т. Сычева не было и тени самокритики, я должен заявить:

1) Всех своих работников мы переаттестовали и около одной трети очистили, командный состав наполовину обновили за счет молодых выдвиженцев.

2) При всем этом я, как руководитель управления, лично от т. Сычева никакой помощи не видел, последний от участия в аттестационной работе под всеми предлогами уклонялся и больше того задерживал проведение принятых решений об удалении врагов, и сейчас в этом отношении политика его более чем странная.

В 1937 году донос парторга именовался «политинформацией»

Примеры:

1. Ковалюк, враг народа, три месяца после удаления из аппарата гулял на свободе с партбилетом, и дальше Сычев изо дня в день добивался его восстановления или, по крайней мере, приема на работу (все время ссылаясь на установку парткома).

2. Такое же положение было с Сайковским — 6 месяцев ходившим без дела (не имея назначения — производилась проверка). Сычев настойчиво от имени парткома добился принятия на рядовую работу. <...>

...можно было бы привести много еще примеров подобного порядка. Разумеется, все это ничуть не смягчает мою вину, что в аппарате ЦУС оказались враги народа, в частности Хазанский, Ходоровксий, Раховский, но я категорически утверждаю, что в разоблачении в аппарате управления и линии тов. Сычев принимал меньше всего участия. Не лишне сказать и то, что половина рабочего времени т. Сычева пропадала в парткоме и в связи с разоблачением в бывшем парткоме врагов народа следовало бы проверить в связи с арестованными ныне врагами народа Куль, Пакулиным и др.

Повторяю, что этим заявлением я ничуть не хочу себя оправдывать или смягчить свою вину в несвоевременном разоблачении врагов народа, но после февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б) с помощью тов. Серегина и членов партии аппарата и линии многих врагов разоблачил, выгнал и заменил. Много еще остается сделать. Ясно, что не все враги еще разоблачены, и многое не сделано по ликвидации последствий вредительства.

Сейчас все свое умение, старанье, свой опыт 2-х летней школы под руководством Сталинского Наркома т. Л.М. Кагановича направляю на ликвидацию последствий вредительства на основе выполнения постановления февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б).

25/XII-37 г. Н. Яковлев».

Поняв, что обречен, Н.Я. Яковлев ищет защиты и пишет письмо секретарю ЦК ВКП(б) А.А. Андрееву, в свое время считавшему его одним из лучших начальников дорог.

ПОЛИТИНФОРМАЦИЯ

Сопоставляя некоторые факты и сообщения членов ВКП(б) довожу для принятия соответствующих мер следующее:

1. Мне было заявлено член. ВКП(б) партгруппи ЦУС т.т. СЕРЕГИНЫМ и АНДРЕЕВОЙ, что им известен факт о том, что еще до разоблачения Лазицка, как врага народа и предполагавшегося направления его на Д.Восток (в связи с чем) ему устраивались проводы, на которых присутствовал чл. ВКП(б) т. ЯКОВЛЕВ Н. Я. - Начальник ЦУС'а.
Свое особое излияние к факту Д.Восточного путешествия презренного наймита ЯКОВЛЕВ выразил поцелуями.
Этот факт, по поручению Секретаря Парткома НКПС т. КУЛЬ мною проверен и установлено, что заявление об этом было сделано членом ВКП(б) парторганизации Желдорзапчасти т. БАЛУНКОВЫМ, Федором Епатьевичем т.т. СЕРЕГИНУ и АНДРЕЕВОЙ в обход руководства парторганизации ЦУС (т.Хазанский), которому не верили еще в апреле месяце о/г. для принятия мер. Как говорят т.т СЕРЕГИН и АНДРЕЕВА они сообщили парторганизации НКПС т.т. ДАКУЛИНУ и ПОГРЕБИНСКОМУ об этом.
Сам т. БАЛУНКОВ Ф. Е. говорит так, что об этих проводах парторганизации рассказал враг народа Негинский, который вырезался: " что вы меня за это трепете, я только ему (Лазицку) пожал руки, а вот ЯКОВЛЕВ - ЦУС целовал его и оставался в вагоне." На мое предложение,(а меня на это обязал т. КУЛЬ), т.БАЛУНКОВУ Ф. Е. изложить все письменно, последний отказался, высказав сомнение, что срок давности будет характеризовать его не выгодно. В тоже время указал, что его может вызвать парторганизация и он все сказанное подтвердит. Телефон т.БАЛУНКОВА - 2-36-34 НКПС.
2. Член ВКП(б) тов. АНДРЕЕВА 19 июля о/г. заявила мне, а затем Секретарю Парткома НКПС тов. КУЛЬ о том, что она имела беседу с женой тов. ЯКОВЛЕВА Н.Я. Начальника ЦУС'а, которая заявила о переживании последнего ~~вопрос~~ перед выходным днем (17/VII - с.г.) ввиду долгой ноющи мужа. Жена ЯКОВЛЕВА свою тревогу об'яснила болезнью зрости мужа, указав на то, что времена сейчас тяжелые. Видимо тревога не случайная.

«4 января 1938 г.

Андрей Андреевич!

Я тот самый Яковлев, который решением ЦК ВКП(б) 1 октября 1931 года был мобилизован на железнодорожный транспорт, после продолжительной работы (с 1919 по 1931 г.) в органах ВЧК-ОГПУ.

На транспорте работал на Ваших глазах и после у Лазера Моисеевича (описка, говорящая о смятенном состоянии духа Яковлева. — *Ред.*). *Последние два года работаю на самой тяжелой и черновой работе по снабжению транспорта. Допустил я много политических ошибок — не вовремя разглядел врагов народа, не разоблачал их вовремя, хотя после февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б) лично проверено до 1000 человек, разоблачил и выгнал свыше 100 человек всякой мрази, из них 9 оказались заядлыми врагами народа и арестованы.*

Но я честно говорю — решая деляческие вопросы — проглядел врагов, разоблачил их поздно, а часть не мог разоблачить, они арестованы помимо меня. Все они были приняты на работу до меня (ЦУС, руководителем которого я являюсь, сформировался только в

июле–августе 1936 года, а до этого был маленький цех).

Сам я работаю честно, вкладывая в работу всю душу, старание и умение, 15–16 часовой рабочий день в сутки. Со дня мобилизации на транспорт — с 1931 г. не имел ни одного дня отпуска, ни выходного дня!

Сложный вопрос работы транспорта мной трудновато осваивался, ясно, что многое не успевал, а после Лазаря Моисеевича работа еще более осложнилась.

План снабжения в основном срывался по метизам и путевым скреплениям. По остальным позициям план выполнен выше фактического получения в 1936 году.

Но не в этом дело. Я ни с какими врагами не якшался. Ни к каким уклонам или антисоветским группам не примыкал. Наоборот, активно боролся со всеми врагами народа, не имел я никакого общения и с врагами, разоблаченными и у себя в ЦУСе — кроме служебных.

Сейчас, в связи с арестом части членов парткома НКПС, началась проработка людей, которые прошляпили, не разоблачили вовремя врагов. Третий день идет проработка и меня за это же, что проглядел врагов (многие из которых арестованы год тому назад).

Причем инициатива принадлежит людям, которые ничего практического в разоблачении врагов и проведении в жизнь решений февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б) по ликвидации последствий вредительства японо-немецких агентов не сделали; больше того, тормозили эту работу, в частности, проверку и удаление мрази — по аттестации, требовали восстановления или приема на работу снятых. Так, например, Сычев, парторг ЦУСа, он же мой заместитель, который всеми мерами уклонялся от участия в аттестации и проверке людей, требовал восстановления целого ряда работников, снятых мной и впоследствии арестованных (Сайковский, Ковалюк, Раховский, Хазанский, Жарисов и др.). Все это делалось от имени парткома, ныне в большинстве своем арестованного, как враги народа. Кстати сказать, сам Сычев терял в этом парткоме 50% служебного времени, не проводя своих ни одного вопроса. Сейчас, боясь разоблачения, самострахуется.

Я ни в чем не виновен. Врагом народа не был и не буду никогда. Из своих ошибок я сделал для себя практические выводы. Я прошу одного — направить меня на низовую, самую грязную, тяжелую работу, я жизни не пожалею, но доверие партии оправдаю. Я знаю, что словам и обещаниям никто не верит. Прошлые заслуги тоже нужно оправдать на деле.

Н. Яковлев».

А.А. Андреев на письме Н.Я. Яковлева поставил резолюцию: *«Тт. Бакулину, Егорову. Разберитесь в этом деле. А. Андреев».* И письмо за № 41А становится свидетельством того, как влиятельный и осторожный А.А. Андреев, находящийся после этого еще десятки лет у вершин политической власти, попросту «умыл руки».

29 марта 1938 г. нарком путей сообщения А. Бакулин подписал приказ от 27 марта за № ЦГЛ/70:

«Снять Яковлева Н.Я. с работы начальника Центрального Управления снабжения НКПС.

На т. Сычева А.И. возлагаю временное исполнение обязанностей начальника ЦУС НКПС».

В этот день, 29 марта 1938 года, согласно справке, выданной начальником ЦГЛ Лариным, Яковлев Н.Я. — начальник ЦУС НКПС был репрессирован.



Осмотрщики вагонов станции Тогучин на курсах Томской железной дороги. 1933 г.







Родился 20 мая 1897 года на станции Знаменка Екатерининской (Одесской) железной дороги.

- 1911 г. окончил двухклассную Знаменскую школу.
- 1913–1920 гг. – чернорабочий, маляр, ученик слесаря, помощник слесаря, слесарь, помощник машиниста на железной дороге в депо Знаменка Екатерининской железной дороги.
- октябрь 1920 г. – октябрь 1924 г. – партийный, профсоюзный, советский работник; заместитель председателя Знаменского исполкома; уполномоченный по продразверстке, организатор ревкомов, исполкомов в селах.
- сентябрь 1924 г. – 1926 г. – учеба на рабфаке Московского института инженеров транспорта (по командировке Центрального комитета железнодорожников).
- 1926–1930 гг. – учеба на механическом факультете МИИТа.
- 1930–1931 гг. – старший инженер ЦПТЭУ НКПС, затем руководитель группы ремонтных заводов.
- 1931–1932 гг. – зам. начальника Всесоюзного объединения вагоноремонтных заводов.
- 1932–1933 гг. – начальник ВОВРЗ.
- 1933 г. – зам. начальника Центрального управления вагонного хозяйства НКПС.
- 1933 г. – зам. начальника Омской железной дороги.
- Декабрь 1933 г. – март 1934 г. – врио начальника Омской железной дороги.
- **Март 1934 г. – январь 1935 г. – начальник Томской железной дороги.**
- Январь–июнь 1935 г. – работа в составе НКПС.
- Июнь–август 1935 г. – заместитель начальника Московско-Курской железной дороги.
- Август 1935 г. – январь 1937 г. – начальник Московско-Курской железной дороги.
- Январь–ноябрь 1937 г. – начальник кузнечного цеха вагоноремонтного завода «Память революции 1905 года» (г. Москва).





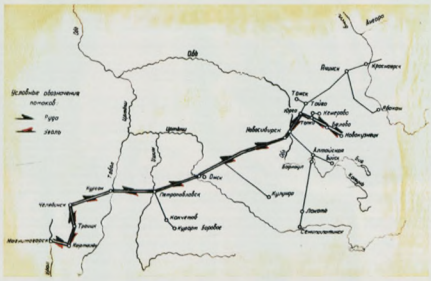


Иван Родионович Дьяков

Начальник Томской железной дороги
с марта 1934 г. по январь 1935 г.

«ВЕРНУТЬ СПЕЦИАЛИСТОВ НА ДОРОГУ!..»

Работники стальных магистралей в первой половине тридцатых годов ценой больших усилий пытались ликвидировать разрыв между идеей и реальностью. Проблема состояла в том, что перед ними ставили грандиозные планы и требовали их исполнения, но, с другой стороны, то положение, в котором оказались железные дороги в результате гражданской войны, разрухи, катастрофической нехватки средств, не позволяло успешно выполнять высокие директивы.



Направление грузопотоков Кузбасс–Урал до постройки железной дороги Обь–Проектная

Планы и задания стали неотъемлемой частью повседневной жизни железнодорожников, так как являлись не абстрактными величинами и цифрами, а конкретными показателями, за которые жестко спрашивали и воздавали сполна. Тем не менее развитие железнодорожной сети шло своим чередом, и у этого процесса, имелись свои положительные и отрицательные моменты.



На 261 км железнодорожной линии Новосибирск–Ленинск. 1931 г.

В это время в Сибири строили новые железные дороги, реконструировали старые, и, наконец, осуществлялось техническое перевооружение. 1 мая 1930 года вошла в строй Туркестано-Сибирская магистраль, затем открылся участок Обь–Проектная, возник мощнейший на сети дорог Инской железнодорожный узел. Крупные восстановительные и строительные работы велись и на других участках Омской и Томской железных дорог.

В 1930–1932 гг. открылись два учебных заведения: Новосибирский путейский институт инженеров транспорта (НПИИТ–НИВИТ–НИИЖТ–СГАПС–СГУПС) и Томский электромеханический институт инженеров транспорта (ТЭМИИТ–ОМИИТ–Ом ГАПС–Ом ГУПС).

Омские и Барнаульские железнодорожные мастерские стали заводами.

В июле 1931 года 9-й Всесоюзный съезд профсоюза железнодорожников поставил перед профсоюзными организациями на местах вопросы производственного характера: дальнейший подъем работы транспорта, повышение производительности труда, снижение себестоимости перевозок, укрепление трудовой и технологической дисциплины, развитие социалистического соревнования и, прежде всего, ударничества, внедрение передового производственного опыта.

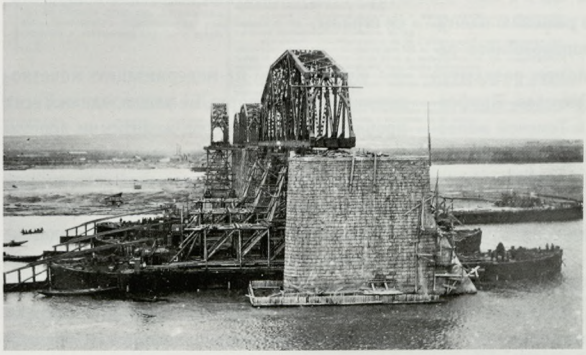
На предприятиях железных дорог ширилось движение ударников, развивалось изобретательство и рационализация, объявлялась *«беспощадная борьба с нарушениями дисциплины, разгильдяйством и бесхозяйственностью»*. Большое распространение на предприятиях получили производственные совещания. Созданные при райпрофсожах, дорпрофсожах, Центральном комитете профсоюза секции работников ведущих профессий вовлекали рабочих в соревнование, управление производством, разработку и внедрение предло-

жений по совершенствованию организации и охраны труда, культуры и быта железнодорожников.

В августе 1931 года ВЦСПС, ЦК профсоюза и НКПС объявили конкурс паровозных бригад. Победителями конкурсов стали машинисты депо Тайга А. Шалашов, И. Львов, машинисты депо Омск В. Архипов и К. Гончаров.

Показателен опыт паровозного депо Топки (начальник Р. Квятковский), где под руководством партийной, профсоюзной и комсомольской организаций начали совершенно по-новому вести работу по уходу за паровозами и их ремонту. Коллектив депо завоевал первенство во Всесоюзном соревновании за звание «Лучшее депо в СССР» и получил всеобщее признание на сети железных дорог.

1932 год — *«первая пятилетка шагает в гору»*. Создавалась вторая угольно-металлургическая база на востоке страны. Главные капиталовложения выделялись на развитие железнодорожного транспорта. Строились линии Алма-Ата–Семипалатинск, Проектная–Обь. На пустынном берегу реки Томь возводился Кузнецкий металлургический комбинат, одновременно с ним — новые угольные шахты с соответствующими подъездными путями.



В 1932 году в стране отменили, наконец, продовольственные карточки.

Привычными стали паровозы с аббревиатурами СО («Серго Орджоникидзе»), ФД («Феликс Дзержинский»), и *«самый лучший в мире паровоз»* ИС («Иосиф Сталин»). «Флагманы стальных путей» были мощнее старых локомотивов в 2–3 раза, оснащались скоростемерами, автоматическими тормозами, электроосвещением и стокерами (устройства для механической подачи угля в топку). Но хорошего никогда не бывает много — железнодорожники все чаще стали поговаривать об электровозах, на которых производительность труда машиниста выше, чем у машиниста паровоза, а условия труда и комфорт даже близко не сравнимы.

И хотя электровозы и мотор-генераторы на тяговых подстанциях оставались в основном итальянскими, в 1932 году появились и новые отечественные локомотивы. В начале 30-х началась электрификация на отдельных участках дорог, станции дорог обеспечили диспетчерской телефонной связью, с 1 июля 1932 года начался перевод дорог на хозрасчет.

Заработали системы автоблокировки, заменившие устаревший электрожезловый способ сношений между станциями. На регулируемых автоблокировкой участках поезда пропускались с интервалом в 6-10 минут. Это позволяло увеличивать пропускную способность предельно напряженных линий.

Руководство НКПС, партийные и профсоюзные организации наркомата и всех дорог концентрировали внимание на вопросах учебы кадров железнодорожников, повышения уровня технических знаний работников, овладения новой техникой. Организовываются школы и кружки повышения квалификации кадров, создаются специальные группы из инженеров, техников, ученых и преподавателей Томского и Новосибирского транспортных институтов для чтения путейцам, рабочим и служащим лекций, ознакомления их с новой техникой, передовыми методами и приемами работы.

Момент надвижки 87-метровой фермы моста через Обь при помощи баржи

Да и после работы жизнь не замирала по квартиркам и казармам, жизнь кипела. Дома культуры заполнялись до отказа. Собрания, отчеты, доклады, награждения, концерты, кинофильмы…

В июне 1933 года произошло слияние Народного комиссариата труда с ВЦСПС. Все функции бывшего наркомата и его органов на местах передали профсоюзам, в том числе: социальное страхование, охрану труда, контроль над соблюдением трудового законодательства, рабочим снабжением и работой торговых организаций. Дорожные профсоюзные организации больше внимания стали уделять решению жилищных проблем железнодорожников, и не только намерениями, но и конкретными решениями. По настоянию Центрального комитета профсоюза на транспорте была разработана программа строительства и благоустройства жилых поселков на узловых и линейных станциях. При дорпрофсожах и райпрофсожах создаются посты, контролирующие ход выполнения программы.

В 1933–1934 годах прошел Всесоюзный конкурс работников станций.

В сентябре 1934 года по решению пленума ВЦСПС профсоюз железнодорожников разукрупняется и на транспорте создаются шесть самостоятельных профсоюзов. Профсоюзные организации Омской и Томской железных дорог входят в состав профсоюза рабочих железных дорог Востока и Дальнего Востока.

За особые заслуги в области производства, героизм и мужество, проявленные в годы гражданской войны, ВЦИК присвоил звание Героя Труда заместителю начальника станции Бийск П.И. Бабенко (1931 г.) и слесарю паровозного депо Омск И.С. Осипову (1934 г.).

В 1934–1935 гг. работниками паровозного депо Тайга Н. Пресняковым, В. Клицуновым, И. Сафроновым, М. Добровольским под руководством начальника депо А.Я. Шалашова была разработана и внедрена принципиально новая технология ремонта паровозов комплексными бригадами. По этому поводу вышел приказ НКПС «О введении новых технических норм и нового технологического процесса в области ремонта и эксплуатации паровозов», а А.Я. Шалашова наградили значком «Почетному железнодорожнику».

За достижение высоких производственных показателей орденом Ленина наградили машинистов Омского и Барабинского депо Л.А. Иовлева и А.А. Чернуху, слесаря-автоматчика Новосибирского вагонного участка К.Е. Воронцова; орденом Трудового Красного Знамени машиниста депо Барнаул Н.Д. Кузнецова, а его напарника В.М. Михеева — орденом «Знак Почета».

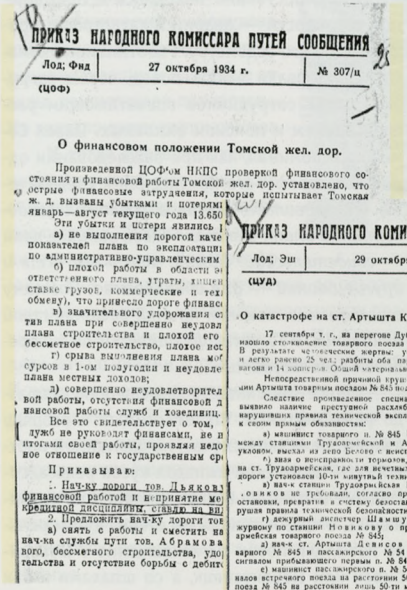
В середине 30-х годов, в разгар всеобщей борьбы железнодорожников за ускорение оборота вагона, все равнялись на машиниста Петра Кривоноса, составителей поездов Максима Кожухаря, Кирилла Краснова, Ивана Блинова. Диспетчер Николай Закорко, объединив в неформальную бригаду машинистов, кондукторов и вагонников, смог впервые на дороге обеспечить стопроцентное отправление поездов по графику. Совместные усилия рабочих разных профессий под управлением диспетчера позволяли ускорить оборот вагона и повысить участковую скорость поездов. Этот метод подхватили все железнодорожники страны.

Курс, взятый на модернизацию железнодорожного транспорта, не решал, однако, всех проблем, стоявших перед железными дорогами. Пятилетние задания партии были не по силам ни всей железнодорожной сети, ни любой отдельно взятой железной дороге, что являлось, по мнению ЦК ВКП(б), лишь следствием их формально-бюрократического отношения к проведению в жизнь этих решений.

В сентябре 1933 года ЦК ВКП(б) устроил громкий процесс над руководством Московско-Курской и Екатерининской железных дорог и возродил на дорогах политические отделы (подоры).

Через несколько месяцев на XVII съезде ВКП(б) в конце января – начале февраля 1934 года Сталин, Молотов, Каганович, Киров и другие высокопоставленные деятели подвергли жесткой критике работу транспорта за срыв планов и заданий. Главное, в чем обвиняли управления железных дорог, — в их оторван-

ности от участков, депо, отдельных станций, хотя управленцы мало сидели по кабинетам и большую часть времени проводили в разъездах по линиям.



ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Лод; Фнд | 27 октября 1934 г. | № 307/ц

(ЦОФ)

О финансовом положении Томской жел. дор.

Произведенной ЦОФ'ом НКПС проверкой финансового состояния и финансовой работы Томской жел. дор. установлено, что острые финансовые затруднения, которые испытывает Томская ж. д. вызваны убытками и потерями январь—август текущего года 13.650

Эти убытки и потери явились

а) не выполнения дорогой каче показателей плана по эксплоатаци по административно-управленческим

б) плохой работы в области э ответственного плана, утраты, хищен ставке грузов, коммерческие и тех обмену), что принесло дороге финанс

в) значительного удорожания с тив плана при совершенно неудовл плана строительства и плохой его бессметное строительство, плохое исс

г) срыва выполнения плана мо сурсов в 1-ом полугодии и неудовле плана местных доходов;

д) совершенно неудовлетворител вой работы, отсутствия финансовой д нансовой работы служб и хозединиц.

Все это свидетельствует о том, служб не руководят финансами, не и итогами своей работы, проявляя недо ное отношение к государственным ср

Приказываю:

1. Нач-ку дороги тов. Дьякову финансовой работой и непринятие ме кредитной дисциплины, ставлю на ви

2. Предложить нач-ку дороги тов

а) снять с работы и сместить на нач-ка службы пути тов. Абрамова вого, бессметного строительства, удо тельства и отсутствие борьбы с дебит

В начале весны ЦК ВКП(б) и СНК СССР взяли под критический прицел *«за грубые нарушения государственной дисциплины»* очередную дорогу — Донецкую.

Вышло постановление «О планировании перевозок и улучшении работы местных органов НКПС», в котором составление планов перевозок возлагалось на НКПС, с утверждением Советом Труда и Обороны СССР. Упраздняются, как неэффективные, районные управления по планированию и регулированию перевозок (РУПР), межведомственные совещания по РУПР, местные совещания по перевозкам при краевых и областных исполкомах и при СНК союзных и автономных республик, а также краевые и областные комитеты по перевозкам.

В истории железнодорожного транспорта России и СССР много трагических страниц, но больше всего, пожалуй, их написано в 30-е годы прошлого столетия. По доносам и обвинениям сотни работников Омской и Томской железных дорог, руководители, специалисты, рабочие ведущих профессий были репрессированы.

Как неизбежное следствие кадровой «чистки», началась серьезная нехватка специалистов и путейцев-руководителей.



НЕ ПОДЛЕЖИТ ОГЛАШЕНИЮ.

ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Лод; Эш | 29 октября 1934 г. | № 311/ц

(ЦУД)

О катастрофе на ст. Артышта Кузбасской линии Томской ж. д.

17 сентября т. г., на перегоне Дуброво-Артышта Томской жел. дор. произошло столкновение товарного поезда № 845 с пассажирским поездом № 54. В результате человеческие жертвы: убито 27 чел., тяжело ранено 9 чел. и легко ранено 25 чел.; разбиты оба паровоза, один багажный, три классных вагона и 14 копперов. Общий материальный убыток выражается в 400 тыс. руб.

Непосредственной причиной крушения явился самовольный проезд станции Артышта товарным поездом № 845 под управлением машиниста Барышева.

Следствие произведенное специальной правительственной комиссией выявило наличие преступной расхлябанности жел.-дор. работников, грубо нарушивших правила технической эксплоатации и безответственно отнесшихся к своим прямым обязанностям:

а) машинист товарного п. № 845 Барышев, зная о тяжелом профиле между станциями Трудоармейской и Артышта с затяжным восьмитысячным уклоном, выехал из депо Белово с неисправными тормозами;

б) зная о неисправности тормозов, машинист Барышев не остановился на ст. Трудоармейская, где для нечетных поездов специальным приказом нач-ка дороги установлен 10-ти минутный технический осмотр;

в) нач-к станции Трудоармейская Панченко и дежурный по станции Новиков не требовали, согласно приказа нач-ка дороги, 10-ти минутной остановки, превратив в систему безостановочный проезд Трудоармейской, нарушая правила технической безопасности движения поездов;

г) дежурный диспетчер Шамшур, вопреки правил, дал указание дежурному по станции Новикову о пропуске без остановки на ст. Трудоармейская товарного поезда № 845;

д) нач-к ст. Артышта Денисов в момент подхода двух поездов—товарного № 845 и пассажирского № 54 не вышел встречать с остановочным сигналом прибывающего первым п. № 845;

е) машинист пассажирского п. № 54 Гузовский, при видимости сигналов встречного поезда на расстоянии 500 м., заметил идущий ему навстречу поезд № 845 на расстоянии лишь 50-ти м., несмотря на то, что следование по неправильному пути обязывало его быть особо бдительным;

ж) дежурный по станции Дуброво Мальчихин произвел фиктивную запись в настольном журнале, показав отправление п. № 54 на 16 минут раньше фактического времени.

В момент крушения работниками эксплоатации была проявлена исключительная нераспорядительность по оказании помощи пострадавшим. Пожарный поезд не был выслан немедленно, а задержан на 40 минут.

Таковы преступно-халатные действия непосредственных виновников крушения, грубо нарушивших технические правила безопасности движения поездов.

Руководство Томской дороги не принимало мер к устранению многочисленных фактов нарушения правил безопасности движения поездов, передоверив эту важнейшую работу второстепенным лицам.

Ревизоры движения не занимались инструктажем и проверкой технических правил и распоряжений (за последние 1½ месяца по станции ни разу не было ревизоров).

— 2 —

Основное депо Белово, оборудованное достаточными техническими средствами, обслуживающее ответственный и тяжелый по состоянию пути тяговый участок, доведено до развала—паровозы выпускаются под поезда с большими недоделками и неисправными тормазами. Из осмотренных на выдержку 30 паровозов, 16 оказались с большими дефектами, угрожающими безопасности движения.

Независимо от предания уже суду лиц, непосредственно причастных к крушению 17 сентября,—приказываю:

1. За формально-бюрократическое отношение к приказам НКПС по безопасности движения, наличие развала дисциплины, что особенно нетерпимо на военизированной дороге, Н Томской тов. Дьякову—об'явить выговор, предупредив его, что если он не будет проводить приказов НКПС в точности, не установит строжайшей дисциплины и порядка на дороге, он будет смещен на низшую должность.

2. Д—Гаврилова и Т—Петриковского арестовать на 10 суток с исполнением служебных обязанностей.

Н дорог произвести немедленно проверку выполнения приказов НКП по безопасности движения поездов и с настоящим приказом ознакомить все агентов, связанных с движением поездов.

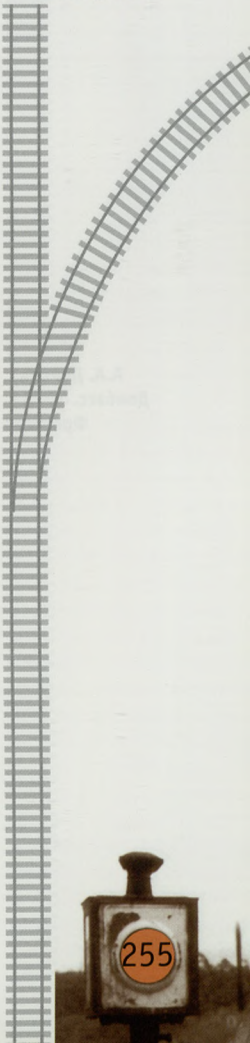
Народный комиссар путей сообщения *Андреев.*

Приказ рассылается:

Прошло полгода, и Дьяков уже знал о дороге главное: где можно ждать беды и что надо в первую очередь ремонтировать и модернизировать. На все требовались деньги. Проблем столько, что руки опускаются.

Приказы наркома путей сообщения Андреева 1934 года непосредственно касались состояния дел на Томской железной дороге

На Томскую дорогу Ивана Родионовича Дьякова перевели 19 марта 1934 года с Омской железной дороги, где он в течение года работал заместителем начальника дороги И.Н. Маевского, и всю зиму 1933–34 гг. временно исполнял его обязанности. Маевского как не обеспечившего руководства дорогой и не выполнившего регулировочных приказов НКПС, 15 декабря 1933 года отстранили от должности с переводом на низшую должность.



Техническое состояние Томской железной дороги, по признанию, самих железнодорожников, было «ужасное». Загрязненный углем балласт, превращавшийся в весеннюю и летнюю распутицу в черное болото; сильный боковой износ рельсов в кривых, поперечные трещины в головках рельсов, изломы рельса; гнилые и порезанные рельсами шпалы; зимой пучинные «горбы», летом «выброс» решетки; ручное управление стрелками станций, — вот далеко не полный перечень того, с чем каждый день сталкивалось и руководство дороги, и путейцы на местах.

Изношенность рельсов в среднем по стране составляла один процент (официальные данные). На Урале и ряде участков Сибири доходила до семи-восьми процентов. Это, без всякой теории вероятностей, 7–8% аварий и крушений. Только из-за рельсов.

На каждом участке не проходило ночи, чтобы не заменили хоть одного рельса. Железнодорожники не знали ни воскресных дней, ни отпуска, но чрезвычайные происшествия случались чуть ли не каждый день. На место ЧП выезжала отделенческая комиссия в составе железнодорожников, прокурора, представителя НКВД и проводила оперативный разбор.



А.А. Дейнека. Донбасс. 1925 г. Фрагмент

НКВД постоянно находился в повышенной готовности — аварии и катастрофы проходили по его ведомству. Работники наркомата использовали любой повод, чтобы загрузить своих сотрудников впечатляющим расследованием и поиском виновных. Павел Семешко вспоминал, как при расследовании одной катастрофы его пригласили к следователю. *«Следователь Чумаков разложил свидетельский бланк и сказал: «Вот, видишь, пока — свидетельский. Помни, что у нас есть и другие бланки — для обвиняемого. Поэтому отвечай мне так, как принял решение твой начальник!» То есть, фактически он потребовал всех засудить».*

Но все-таки катастрофы случались гораздо реже обычных ЧП, относимых к разряду аварий. Во всяком случае, на равнинной местности — даже если выпадал кусок рельса, сошедшие вагоны не всегда валились, не разбивались, а «разбегались» по степи. Куски рельса посылали потом на заключение в Новосибирск или Новокузнецк, а со шпалами и так все ясно. И хотя новых шпал не было, это комиссией не бралось во внимание — должны быть, и точка!

Причин, вызывающих катастрофы, было множество, от самых мелких и случайных до системных. Но и «мелкие» недоделки, как и вся «мелочевка», техническая и организационная, каждый раз откладываемые на потом, со временем превращались в систему. Проверяющие из Москвы удивлялись «безответственности» многих работников на местах, «забывая», что многие кадровые работники к тому времени уже были сняты с должностей или арестованы за ЧП, а новые не успели обучиться. И какой ответственности можно ожидать от людей, уже начавших понимать одну безрадостную истину: когда отвечаешь за вещи, от тебя не зависящие, тогда перестаешь отвечать за то, что от тебя зависит.

С кадрами была просто беда. Не хватало руководителей и старших инженеров паро-



Строительство бараков на станции Инская. 1931 г.

возной и вагонной групп, группы пропускной способности, пассажирских перевозок, автотормозного, хладотранспорта и связи, группы грузовых перевозок, механического оборудования, водоснабжения, в отделы рационализации и плановые отделы, ремонтников паровозов... Не хватало сотен специалистов.

И тогда прозвучал закономерный призыв: «Вернуть на железную дорогу взятых у нее специалистов!». Тут же последовали увольнения из Красной Армии и ВЧК командиров и чекистов, до революции работавших на железных дорогах, как правило, на рабочих специальностях. Их направляли начальниками дорог, отделений, станций. И хотя специальных знаний у них не имелось, руководство НКПС рассчитывало на природный ум и сметку, определенные навыки, а также революционную бдительность и сознательность в борьбе с коварным врагом, которого с каждым годом становилось все больше и больше, словно в него стало перерождаться благонадежное население.

За 1934 год железнодорожный транспорт страны получил 19 тысяч новых вагонов, в то же время было разбито и повреждено свыше 64 тысяч вагонов. Прямые материальные убытки транспорта в 1934 году, не считая огромных потерь в результате дезорганизации движения поездов и снижения погрузки, а также человеческих жертв, составили 60 миллионов рублей. Ясно было, что крушения и аварии являлись основным злом в работе транспорта, тормозом его развития. Клубок социальных, технических и финансовых проблем решить быстро и конструктивно казалось невозможно. Поэтому его решали политически: все беды в стране приписывали «троцкистско-бухаринскому охвостью» и капиталистическому окружению, засылавшим в СССР вредителей, шпионов и диверсантов.

Очевидным стало одно: денег, отпущенных наркомату на реконструкцию дорожной сети и ее функционирование, не хватит. Тем не менее НКПС регулярно проверял финансовое состояние и финансовую деятельность отдельных железных дорог. Собственно, смысл любой проверки сводился к тому, чтобы подтвердить (или установить) испытываемые этой дорогой острые финансовые затруднения. Это помогало наркомату «держать удар» и самому выбивать деньги у правительства и руководства страны.

Осенью 1934 года ЦОФ НКПС проверил финансовое состояние и финансовую работу Томской железной дороги. Комиссия установила, что *«острые финансовые затруднения, которые испытывала Томская дорога, вызваны убытками и потерями дороги, составившими за январь-август текущего года 13 650 тысяч рублей»*.

Финансисты с дотошностью изучили все документы. Разумеется, нашлось много упущений, каждое из которых грозило неприятностями и руководству дороги, и его финансовым органам.

Комиссия установила, что убытки и потери дороги явились результатом:

а) невыполнения дорогой качественных и количественных показателей плана по эксплуатации и крупных перерасходов по административно-управленческим расходам;

б) плохой работы в области эксплуатации (невыполнение ответственного плана, утраты, хищения грузов, просрочка в доставке грузов, коммерческие и технические неисправности

по обмену), что принесло дороге финансовый ущерб свыше 9 миллионов рублей;

в) значительного удорожания строительства против плана при совершенно неудовлетворительном выполнении плана строительства и плохой его организации (бесплановое, бессметное строительство, плохое использование рабсилы);

г) срыва выполнения плана мобилизации внутренних ресурсов в 1-м полугодии и неудовлетворительного выполнения плана местных доходов;



Митинг на станции Инская. 1934 г.

д) совершенно неудовлетворительной постановки финансовой работы, отсутствия финансовой дисциплины и ревизии финансовой работы служб и хозединиц.

И.Р. Дьяков акт комиссии подписал, с особым мнением, которое вообще-то никого не интересовало. Комиссия свое дело сделала и может возвращаться в Москву. Без промедления появился приказ народного комиссара путей сообщения за № 307/Ц от 27 октября 1934 г. «О финансовом положении Томской железной дороги».

«Все это свидетельствует о том, — писал нарком, — *что начальник дороги и начальники служб не руководят финансами, не интересуются финансовыми итогами своей работы, проявляя недопустимое пренебрежительное отношение к государственным средствам.*

Приказываю:

1. Начальнику дороги тов. Дьякову, за плохое руководство финансовой работой и непринятие мер к укреплению финансовой дисциплины, ставлю на вид.

2. Предложить начальнику дороги тов. Дьякову:

а) снять с работы и сместить на низшую должность исполняющего обязанности начальника службы пути тов. Абрамова за допущение бесплановго, бессметного строительства, удорожание стоимости строительства и отсутствие борьбы с дебиторской задолженностью…

Наркомпути Андреев».

Разумеется, такую серьезную финансовую проверку по выявленному ущербу и по последствиям для кадрового состава Томской дороги можно отнести к разряду серьезного испытания, но что ни день — на железнодорожных путях ЧП, и одно серьезнее другого…

Об этой катастрофе Иван Родионович узнал сразу же. Позвонили с перегона Дуброво-Артышта Кузбасской линии. Телефонистка сообщила: «На Артыште крушение».

Тут же новый звонок:

— Иван Родионович, беда.

Дьяков и без этих слов, по одному лишь голосу начальника станции Артышта понял, что беда, и беда немалая, с человеческими жертвами. Но что их окажется столько, он даже не подозревал, вслушиваясь в далекий голос Денисова.

— Товарняк? — еще оставалась надежда, что потерпел катастрофу товарный поезд. Наверное, опять лопнул рельс.

— Товарняк… — Денисов медлил.

— Ну, слава богу. Вагоны как, легли или разъехались?

— …и пассажирский. Лоб в лоб.

— Жертвы? — сердце стало стучать чуть ли не в ушах.

— Считают, Иван Родионович.

— Машинисты хоть целы? — наверняка гнали?

— Не знаю. Паровозы всмятку, три классных вагона разбиты, багажный. Хопперов — 14, а может, и 15.



— Отделенческая комиссия выехала?

— Едут уже.

— Лишнего не болтай. Выезжаю сам.

Какие же причины, ломал голову Дьяков. Да какие угодно! За один вчерашний день сразу на трех участках заменили рельсы с поперечными трещинами в головках рельсов и изломами, в двух местах заменили гнилые и порезанные рельсами шпалы, а их там половина гнилых, еще менять и менять. А чего менять, когда сейчас после дождя балласт, как болото, все квасится и гниет. А сейчас с морозами пойдут пучинные «горбы». Одни проблемы…

На месте разобрались достаточно быстро, еще до назначения и приезда правительственной комиссии.

Сошлись, как оказалось, в одном месте в одну роковую минуту 17 сентября 1934 года на злосчастном перегоне добрый десяток случайностей, порожденных халатностью персонала, ответственного за безопасность движения: от руководителя дороги (это само собой) до дежурного по станции.

Комиссия очень быстро установила, что:

— машинист товарного поезда № 845 Барышев самовольно выехал из депо Белово с неисправными тормозами;

— на вопрос, знал ли он о том, что тормоза неисправны, Барышев ответил: знал;

— на вопрос, знал ли он о тяжелом профиле между станциями Трудоармейской и Артыштой с затяжным уклоном, Барышев ответил: знал;

— на вопрос, знал ли он о том, что на станции Трудоармейская именно для нечетных поездов специальным приказом начальника дороги установлен 10-минутный технический осмотр, Барышев ответил: знал;

— на вопрос, почему он не остановился на станции Трудоармейская и не произвел 10-минутный технический осмотр, Барышев ответа не дал;

— на вопрос, потребовал ли он от машиниста поезда № 845 Барышева 10-минутной остановки на станции Трудоармейская, начальник станции Трудоармейская Панченко ответил: не потребовал;

— на вопрос, потребовал ли он от машиниста поезда № 845 Барышева 10-минутной остановки на станции Трудоармейская, дежурный по станции Новиков ответил: не потребовал;

— на вопрос, давал ли он указание дежурному по станции Новикову о пропуске без остановки на станции Трудоармейская товарного поезда № 845, дежурный диспетчер Шамшур ответил: давал;

— на вопрос, выходил ли он в момент подхода двух поездов — товарного № 845 и пассажирского № 54 — встречать с остановочным сигналом прибывающий первым поезд № 845, начальник станции Артышта Денисов ответил: нет, не выходил;

— на вопрос, заметил ли он при следовании по неправильному пути, что обязывало быть особо бдительным, и при видимости сигналов встречного поезда на расстоянии 500 метров, заметить идущий ему навстречу поезд № 845, машинист пассажирского поезда № 54 Гузовский ответил: заметил лишь на расстоянии 50 метров;

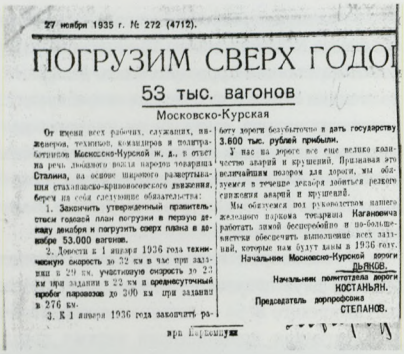
— на вопрос, почему он произвел фиктивную запись в настольном журнале, показав отправление поезда № 54 на 16 минут раньше фактического времени, дежурный по станции Дуброво Мальчихин вразумительного ответа не дал;

— на вопрос, почему в момент крушения была проявлена исключительная нераспорядительность по оказанию помощи пострадавшим, и пожарный поезд не выслали немедленно, а задержали на 40 минут, работники эксплуатации также вразумительного ответа не дали;

— проверка инструктажных карт и журналов, а также опрос персонала станции выявили, что ревизоры движения не занимались инструктажем и проверкой технических правил и распоряжений и за последние 10 месяцев на станции ни разу не были;

— выявлено также, что основное депо Белово, оборудованное достаточными техническими средствами, обслуживающее ответственный и тяжелый по состоянию пути тяговый участок, доведено до развала — паровозы выпускаются под поезда с большими недоделка-

Газета «Гудок». 1935 г.



27 ноября 1935 г. № 272 (4712).

ПОГРУЗИМ СВЕРХ ГОДО

53 тыс. вагонов

Московско-Курская

От имени всех рабочих, служащих, инженеров, техников, командиров и политработников Московско-Курской ж. д., в ответ на речь любимого вождя народов товарища Сталина, на основе широкого развертывания стахановско-кривоносовского движения, берем на себя следующие обязательства:

1. Закончить утвержденный правительством годовой план погрузки в первую декаду декабря и погрузить сверх плана в декабре 53.000 вагонов.

2. Довести к 1 января 1936 года техническую скорость до 32 км в час при задании в 29 км, участковую скорость до 23 км при задании в 22 км и среднесуточный пробег паровозов до 300 км при задании в 276 км.

3. К 1 января 1936 года закончить работу дороги безубыточно и дать государству 3.600 тыс. рублей прибыли.

У нас на дороге все еще велико количество аварий и крушений. Признавая это величайшим позором для дороги, мы обязуемся в течение декабря добиться резкого снижения аварий и крушений.

Мы обязуемся под руководством нашего железного наркома товарища Кагановича работать зимой бесперебойно и по-большевистски обеспечить выполнение всех заданий, которые нам будут даны в 1936 году.

Начальник Московско-Курской дороги ДЬЯКОВ.

Начальник политотдела дороги КОСТАНЬЯН.

Председатель дорпрофсожа СТЕПАНОВ.

при Наркомпуте

ми и неисправными тормозами. Из осмотренных на выдержку 30 паровозов, 16 оказались с большими дефектами, угрожающими безопасности движения.

По результатам расследования этого ЧП 29 октября 1934 года вышел приказ народного комиссара путей сообщения за № 311/Ц «О катастрофе на станции Артышта Кузбасской линии Томской железной дороги».

«17 сентября т.г. на перегоне Дуброво–Артышта Томской железной дороги произошло столкновение товарного поезда № 845 с пассажирским поездом № 54. В результате человеческие жертвы: убито 27 человек, тяжело ранено 9 человек. И легко ранено 25 человек; разбиты оба паровоза, один багажный, три классных вагона и 14 хопперов. Общий материальный убыток выражается в 400 тыс. руб.

Непосредственной причиной крушения явился самовольный проезд станции Артышта товарным поездом № 845 под управлением машиниста Барышева.

Следствие, произведенное специальной правительственной комиссией, выявило наличие преступной расхлябанности железнодорожных работников, грубо нарушивших правила технической эксплуатации и безответственно отнесшихся к своим прямым обязанностям...»

Далее следовало подробное изложение проступков и преступной халатности каждого из участников этого инцидента. Постановляющая часть выглядит достаточно краткой.

«Независимо от предания уже суду лиц, непосредственно причастных к крушению 17 сентября, — приказываю:

1. За формально-бюрократическое отношение к приказам НКПС по безопасности движения, наличие развала дисциплины, что особенно нетерпимо на военизированной дороге, начальнику Томской тов. Дьякову — объявить выговор, предупредив его, что если он не будет проводить приказов НКПС в точности, не установит строжайшей дисциплины и порядка на дороге, он будет смещен на низшую должность.

2. Д — Гаврилова и Т — Петриковского арестовать на 10 суток с исполнением служебных обязанностей.

Начальникам дорог произвести немедленно проверку выполнения приказов НКПС по безопасности движения поездов и с настоящим приказом ознакомить всех агентов, связанных с движением поездов.

Народный комиссар путей сообщения Андреев».

10 700 экземпляров приказа в тот же день разлетелись по всей железнодорожной сети.

1935 год виделся всем переломным.

Уже готовился принять Наркомат путей сообщения Л.М. Каганович. Уже известно было главное направление его будущей наркомовской деятельности: борьба с крушениями и авариями с одновременным ускорением оборота вагонов. Широта задач и мероприятий ожидалась небывалая, что вынуждало руководителей всех ступеней посвятить себя целиком одной работе, день и ночь не покидая передовых (а они все были передовые, как во время войны) участков борьбы.

Назрели насущные задачи, и о них будет говорить 30 июля 1935 года на встрече с железнодорожниками в Большом Кремлевском дворце И.В. Сталин: повысить скорость движения поездов, сократить непроизводительные простои подвижного состава, мобилизовать все резервы транспорта.

Но И.Р. Дьяков в этом переломе и решении грандиозных задач на Томской железной дороге не участвовал. Итоги работы за 1934 год на дороге оказались неутешительными.

14 января 1935 года вышел приказ народного комиссара путей сообщения за № ЦГЛ/20, в котором он освобождал от должности начальника Томской железной дороги и передавал его в распоряжение НКПС, а на его место в качестве «буксира» назначался И.Н. Миронов, с освобождением от должности начальника Пермской железной дороги.

Ровно через полгода, 14 июня, И.Р. Дьякова назначили заместителем начальника Московско-Курской железной дороги, а 11 августа Л. Каганович назначил его начальником этой дороги.

В конце года, 27 ноября, в газете «Гудок» (№ 272) появилась статья Дьякова, начальника подора Костаньяна и председателя дорпрофсожа Степанова «Погрузим сверх годового плана 53 тысячи вагонов — Московско-Курская».

Руководство дороги *«от имени всех рабочих, служащих, инженеров, техников, командиров и политработников Московско-Курской железной дороги, в ответ на речь любимого вождя народов товарища Сталина, на основе широкого развертывания стахановско-кривоносовского движения»*, берет на себя следующие обязательства:

«1. Закончить утвержденный правительством годовой план погрузки в первую декаду декабря и погрузить сверх плана в декабре 53.000 вагонов.

2. Довести к 1 января 1936 года техническую скорость до 32 км в час при задании 29 км, участковую скорость до 23 км при задании в 22 км и среднесуточный пробег паровозов до 300 км при задании в 276 км.

3. К 1 января 1936 года закончить работу безубыточно и дать государству 3.600 тыс. рублей прибыли.

У нас на дороге все еще велико количество аварий и крушений. Признавая это величайшим позором для дороги, мы обязуемся в течение декабря добиться резкого снижения аварий и крушений.

Мы обязуемся под руководством нашего железного наркома товарища Кагановича работать зимой бесперебойно и по-большевистски обеспечить выполнение всех заданий, которые нам будут даны в 1936 году».



Г.Г. Нисский. Зеленый вечер







Родился в 1896 году в селе Лопатино Саратовской губернии.

- 1906–1912 гг. – ученик Карминской начальной школы, с. Карминское Сенгилевского уезда, Симбирской губернии.
- 1912–1917 гг. – ученик телеграфиста, конторщик-телеграфист на станции Мойка Московско-Казанской железной дороги; станции Дишан Средне-Азиатской железной дороги; станции Варшава-Пассажирская Венской железной дороги; станции Каменец-Подольский Подольской железной дороги.
- 1917–1918 гг. – член Главного революционного комитета (секретарь) на станции Проскуров Подольской железной дороги.
- 1918–1919 гг. – комиссар телеграфа Рязано-Уральской железной дороги, станция Саратов; председатель губернской ЧК на станции Житомир Волынской губернии.
- 1920–1921 гг. – заместитель комиссара телеграфии Подольской железной дороги, станция Калиновичи.
- 1921 г.– комиссар службы движения, телеграфа и пути Екатерининской железной дороги.
- 1922 г. – заместитель комиссара Южной железной дороги, г. Харьков.
- 1922–1924 гг. – заместитель уполнаркопути и начальника Южных железных дорог.
- 1925–1927 гг. – уполнаркомпуть и председатель правления Средне-Азиатской железной дороги и член ЭКОСО там же, г. Ашхабад.
- 1927–1929 гг. – заместитель уполнаркомпути и заместитель председателя правления Северо-Кавказской железной дороги, г. Ростов.
- 1929 г. – декабрь 1929 г. – председатель правления Северо-Донецкой железной дороги, г. Харьков.
- Декабрь 1929 г. – декабрь 1931 г. – уполномоченный НКПС СССР при Амторге в САСШ, Нью-Йорк.
- 1931 г. – начальник Центрального управления рационализации и изобретательства НКПС.
- 1931–1932 гг. – начальник Тепловозного управления НКПС, председатель научно-технического совета, член комитета реконструкции транспорта.
- 1932–1933 гг. – заместитель директора Пермской железной дороги, г. Свердловск.
- 1934 г. – ноябрь 1934 г. – заместитель начальника Центрального управления эксплуатации НКПС.
- **Ноябрь 1934 г. – январь 1936 г. – начальник Омской железной дороги.**
- Январь–июнь 1936 г. – резерв НКПС.
- Июнь 1936 г. – май 1937 г. – заместитель начальника движения Управления Калининской железной дороги, г. Ржев.







Гавриил Данилович Уланов

Начальник Омской железной дороги
с ноября 1934 г. по январь 1936 г.

«ПОЕЗДА НЕ ПРИНИМАЕМ!»

О Гавриилe Даниловиче Уланове, возглавлявшем в течение 14 месяцев (с 21 ноября 1934 года по 21 января 1936-го) Омскую железную дорогу, известно немного. Увы, он попал в число тех хозяйственных руководителей, справки о которых пришлось разыскивать не только в железнодорожных архивах, но и в архивах КГБ.

«Уланов-Зиновьев Гавриил Данилович. Родился 1896, с. Лопатино Саратовского края; русский, член ВКП(б), образование низшее, заместитель начальника Калининской железной дороги, проживал в Ржеве: ул. Кооперативная, д.4.

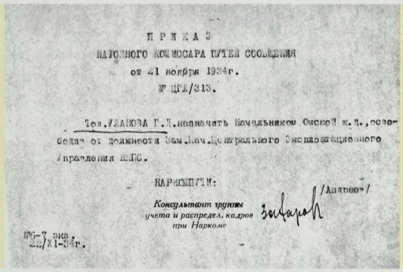
Арестован 31.05.1937. Приговорен ВКВС СССР 8.01.1938 по обвинению в участии в контрреволюционной террористической организации. Расстрелян 8.01.1938. Реабилитирован 15.09.1956».

Кроме анкетных данных, вынесенных на отдельную страницу очерка, известно также, что он русский, служащий, из семьи крестьянина, член ВКП(б) с 1917 г. Номер его партбилета образца 1926 года, за утерю которого в сентябре 1936 г. ему был объявлен выговор Ржевским горкомом, — № 0967957.

С октября 1917 года по февраль 1919-го Уланов служил в Красной Армии, участвовал в боях под Старо-Константиновом и Коростенем. После Октября на его иждивении находился отец. О матери, сестрах и братьях ничего не известно.

Гавриил Данилович активно участвовал в жизни партийной организации, неоднократно избирался в различные партийные органы:

1919 г. — член губкома Волынской губернии, губревкома горсовета города Житомира.



ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
от 21 ноября 1934г.
№ ЦГЛ/313.

Тов. УЛАНОВА Г.Д. назначить Начальником Омской ж.д., освободив от должности Зам.Нач.Центрального Эксплоатационного Управления НКПС.

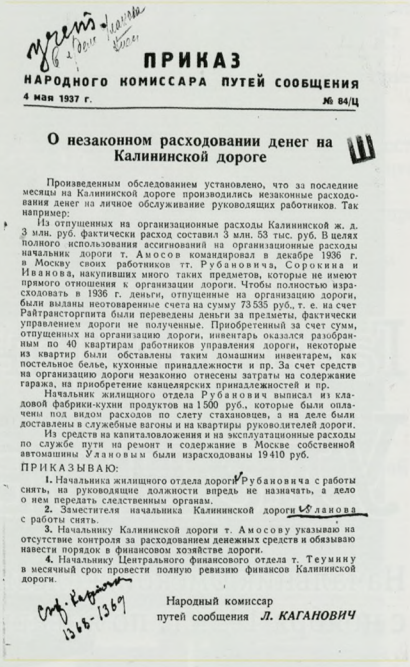
НАРКОМПУТИ: /Андреев/

Консультант группы учета и распредел. кадров при Наркоме

№6-7 экз.
22/XI-34г.

Откуда взялось второе имя Зиновьев, и что оно означало, останется, по всей видимости, тайной за семью печатями. Во всяком случае, вряд ли оно имеет какое-то отношение к партийному и государственному деятелю Г. Зиновьеву, руководителю «контрреволюционной зиновьевской группы», обвиненному в сопричастности к убийству Кирова и осужденному 16 января 1935 года.

Хорошо еще, что сохранились две анкеты, пара справок, да несколько приказов, в которых подробно расписана деятельность Г.Д. Уланова на посту руководителя Омской магистрали, а также деятельность на этой должности его предшественников и преемников.



ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
4 мая 1937 г. № 84/Ц

О незаконном расходовании денег на Калининской дороге

Произведенным обследованием установлено, что за последние месяцы на Калининской дороге производились незаконные расходования денег на личное обслуживание руководящих работников. Так например:

Из отпущенных на организационные расходы Калининской ж. д. 3 млн. руб. фактически расход составил 3 млн. 53 тыс. руб. В целях полного использования ассигнований на организационные расходы начальник дороги т. Амосов командировал в декабре 1936 г. в Москву своих работников тт. Рубановича, Сорокина и Иванова, накупивших много таких предметов, которые не имеют прямого отношения к организации дороги. Чтобы полностью израсходовать в 1936 г. деньги, отпущенные на организацию дороги, были выданы неотоваренные счета на сумму 73 535 руб., т. е. на счет Райтрансторгпита были переведены деньги за предметы, фактически управлением дороги не полученные. Приобретенный за счет сумм, отпущенных на организацию дороги, инвентарь оказался разобранным по 40 квартирам работников управления дороги, некоторые из квартир были обставлены таким домашним инвентарем, как постельное белье, кухонные принадлежности и пр. За счет средств на организацию дороги незаконно отнесены затраты на содержание гаража, на приобретение канцелярских принадлежностей и пр.

Начальник жилищного отдела Рубанович выписал из кладовой фабрики-кухни продуктов на 1 500 руб., которые были оплачены под видом расходов по слету стахановцев, а на деле были доставлены в служебные вагоны и на квартиры руководителей дороги.

Из средств на капиталовложения и на эксплуатационные расходы по службе пути на ремонт и содержание в Москве собственной автомашины Улановым были израсходованы 19 410 руб.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальника жилищного отдела дороги Рубановича с работы снять, на руководящие должности впредь не назначать, а дело о нем передать следственным органам.
2. Заместителя начальника Калининской дороги Уланова с работы снять.
3. Начальнику Калининской дороги т. Амосову указываю на отсутствие контроля за расходованием денежных средств и обязываю навести порядок в финансовом хозяйстве дороги.
4. Начальнику Центрального финансового отдела т. Теумину в месячный срок провести полную ревизию финансов Калининской дороги.

Народный комиссар путей сообщения Л. КАГАНОВИЧ

Этим приказом наркома путей сообщения Андреева Г.Д. Уланов назначается начальником Омской железной дороги

А в приказе 1937 года прослеживается его дальнейшая работа...





Группа диспетчеров – учащихся Технической школы Омской железной дороги. 1935 г.

1925 г. — кандидат в члены Ивановского райкома, в г. Харькове член горсовета.

1926 г. — член ЦК партии Туркмении, ЦИК Туркмении, член Средне-Азиатского экономического совета.

1928 г. — член президиума краевой комиссии в г. Ростове.

1932 г. — кандидат в члены обкома г. Свердловска.

1935 г. — член Омского обкома, член облисполкома, член горсовета г. Омска.

В анкете карандашом жирно поставлен восклицательный знак сбоку фразы *«За границей был с декабря 1929 г. по декабрь 1931 г. уполномоченным НКПС при Амторге в США (Нью-Йорк)»*. Явно, эта подробность послужила аргументом не на пользу Гавриилу Даниловичу.

Последняя анкета, составленная самим Г.Д. Улановым 4 февраля 1937 года, скупа, как фразы телеграммы: *«Нет. Нет. Женат. Нет. Болезнь сердца. Нет…»*.

Что же касается работы Уланова в должности начальника Омской магистрали, она начинается приказом народного комиссара путей сообщения от 21 ноября 1934 года № ЦГЛ/313:

«Тов. Уланова Г.Д. назначить начальником Омской железной дороги, освободив от должности заместителя начальника Центрального эксплуатационного управления НКПС.

Наркомпути: Андреев».

Чуть больше, чем через год, эта работа окончится приказом от 21 января 1936 года № 8/Ц.

Удивительно, что всего за девять дней до того, как Г.Д. Уланова «за плохую работу» снимут с поста начальника дороги (формулировка из анкеты от 4 февраля 1937 года), в газете «Правда» от 12 января 1936 года публикуется выписка из постановления СНК СССР «Об утверждении состава Совета при народном Комиссаре путей сообщения»:

«Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Утвердить следующий состав Совета при Народном Комиссаре путей сообщения:

<…> Уланов Гавриил Данилович — начальник Омской железной дороги <…>

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. Молотов.
Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР И. Мирошников.
Москва, Кремль, 11 января 1936 года».

Приказ, решивший судьбу Уланова, «О работе Омской железной дороги» подписал Л.М. Каганович, всегда придававший Омской дороге, основной транзитной магистрали на восток, осуществляющей погрузку и вывоз карагандинского угля, важное государственное значение. Нарком не раз уже с возмущением звонил и писал на Омскую о том, что дорога из месяца в месяц не выполняет заданного ей плана погрузки, задерживает продвижение поездов с Пермской и Южно-Уральской железных дорог на восток, самовольно прекращает прием поездов по Вагаю и Макушино. Он был весьма раздражен тем, что на дороге продолжает падать трудовая дисциплина.



Управление Омской железной дороги. Начало 30-х гг.

Выехав на место, Каганович *«на основании личного ознакомления»* установил, что Управление Омской дороги работает *«из рук вон плохо, по старинке»*, методами канцелярски-бюрократического руководства, осужденного еще в 1933 году постановлением ЦК и СНК СССР «О работе железнодорожного транспорта».



Омский окружной исполнительный комитет. Начало 30-х гг.

Пока нарком разбирался со службами управления и паровозными депо, его помощники тщательно проверили исполнение приказов НКПС. Проверка показала, что выполнение ряда важнейших приказов сорвано, в том числе и приказа о паровозном хозяйстве. В частности, управление дороги допустило полный развал работы депо Петропавловск.

Наркому доложили, что ни хозяйственное руководство, ни политотдельское не обеспечило на деле помощь стахановцам дороги, в частности, в депо Омск, где имеется много замечательных машинистов-тяжеловозников, такие основные вопросы, как заработная плата и организация труда, подбор и подготовка кадров были предоставлены самотеку и переданы малоквалифицированным, бюрократическим работникам.

Особый спрос Каганович учинил с начальника дороги за случаи грубейшего нарушения государственной дисциплины.

— Чем вызвано, товарищ Уланов, самовольное прекращение приема поездов по Вагаю и Макушино от Пермской и Южно-Уральской дорог? — допрашивал Уланова нарком.

Уланову пришлось сознаться, что он ничего не знает об этих фактах.

— Как! Вам не известно то, что делается на вашей дороге? А кто тогда, кроме вас, на деле обеспечит выполнение приказов НКПС? Кто проконтролирует ваши собственные распоряжения? Я? Может, мне контролировать еще и ваших замов? Погрузка карагандинского угля систематически срывается. Об этом-то вы должны знать?

Незамедлительно последовал приказ:

«Ввиду того, что в данный момент товарищ Уланов представляет из себя тип неперестроившегося работника, больше заботящегося о своем спокойствии, чем об интересах порученного ему дела, ПРИКАЗЫВАЮ:

1) Снять с поста начальника Омской дороги товарища Уланова.

Назначить начальником Омской дороги товарища Фуфрянского Александра Ефимовича».

В этом же приказе перечисляются и основные предписания Фуфрянскому.

А что же новый начальник дороги — справился ли он с теми задачами, с которыми не смог справиться Г.Д. Уланов, выполнил конкретные указания наркома?

Главную задачу, поставленную Л.М. Кагановичем, — открыть ворота для приема грузов соседней дороги, обеспечить продвижение поездов, находящихся на дороге, и обеспечить погрузку угля в Караганде — Омская дорога и новый руководитель А.Е. Фуфрянский выполнить на протяжении всего следующего года так и не смогли. Застаревшие системные про-

блемы, не только Омской магистрали, но и всей железнодорожной сети страны, с наскока не решишь. Хотя общая работа по приему груженых вагонов в первой половине 1936 года увеличилась на тысячу с лишним вагонов, четко выполнить график продвижения поездов не удалось. К январю 1937 года Омская дорога по выполнению объемных показателей вошла в первую пятерку сети, но по-прежнему на дороге оставались брошенные поезда, по-прежнему на путях был избыток вагонов. По-прежнему не справлялись со своевременным вывозом карагандинского угля, хотя на первых порах погрузку в Караганде несколько подняли, — не хватало порожняка.

Ни широко развернутое стахановское движение, ни эмоциональный подъем людей на дороге, ни развернувшаяся борьба за техническую скорость и безостановочное движение поездов не спасали положение. К тому же в области водоснабжения дорога не могла справиться со своими потребностями без серьезной не столько организационной, сколько технической помощи со стороны НКПС. По-прежнему серьезной болезнью паровозного парка была порча элементов пароперегревателей.

Оставалось одно испытанное средство поднять производительность труда и выжать из старых машин и механизмов хоть что-то — социалистическое соревнование. В марте 1936 года Омская железная дорога вызывает на соревнование Южно-Уральскую магистраль и *«берет на себя повышенные обязательства. Принимать из соседних дорог поезда без всякой задержки и сдавать на соседние дороги не менее 4100 груженых вагонов при норме 2839. Ежедневно грузить не менее 1425 вагонов при норме 1220, в первую очередь, выполняя боевой приказ т. Л.М. Кагановича о вывозе угля из Караганды. Ускорить продвижение поездов путем сокращения оборота вагонов по дороге до 3,7 суток вместо нормы 3,82 от фактически выполняемого сейчас оборота 6,3 суток. Коммерческую скорость довести до 19 км вместо выполняемых в феврале 14, а техническую — до 29 км вместо 27 по норме. Увеличить пробег паровозов до 250 км в сутки при норме 230 и фактически выполняемых в феврале 202 км».*

Последний же документ, имеющий отношение к карьере Гавриила Даниловича Уланова, — приказ народного комиссара путей сообщения от 4 мая 1937 года № 84/Ц «О незаконном расходовании денег на Калининской дороге».

В рамках обследования Калининской железной дороги НКПС установил, что за последние месяцы на Калининской дороге производились незаконные расходования денег на личное обслуживание руководящих работников. И, в частности, из средств на капиталовложения и на эксплуатационные расходы по службе пути на ремонт и содержание в Москве собственной автомашины заместителем начальника Калининской дороги Улановым были израсходованы 19 410 рублей. Это послужило основанием для того, чтобы Г.Д. Уланова сняли с работы. Начальнику Калининской дороги Амосову было указано на отсутствие контроля за расходованием денежных средств и вменялось в обязанность навести порядок в финансовом хозяйстве.





Плакат Д. Моора. 1934 г.

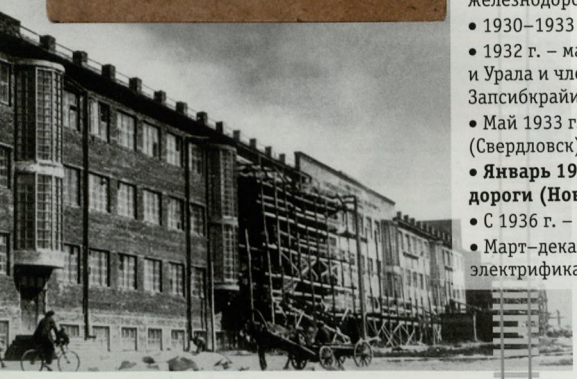




Родился в 1893 году в г. Уральске.

- 1906 г. – окончил начальную школу в Верейском уезде Московской губернии.
- 1906–1909 гг. – ученик слесаря у кустаря Димитрова в Москве.
- 1909–1915 гг. – слесарь акционерного общества Бруно, мастерских фирмы «Промет и Бляугаз» в Москве, Харькове и других городах по монтажу освещения лабораторных установок двигателей внутреннего сгорания.
- 1915–1917 гг. – слесарь и монтер в мастерских службы связи и на монтаже по станциям дороги, в Москве на Лосино-Островской.
- Октябрь 1917 г. – январь 1919 г. – член революционного комитета, председатель главного комитета по управлению Северных железных дорог.
- Январь–июнь 1919 г. – комиссар Ташкентской железной дороги.
- Июль 1919 г. – июнь 1920 г. – начальник и комиссар отдела путей сообщения при РВС Южного фронта (штаб Южного и Кавказского фронтов).
- 1920 г. – зам. комиссара Владикавказской железной дороги (Ростов-на-Дону).
- 1921 г. – начальник и комиссар Азербайджанской и Закавказской железной дорог, восстановление этих дорог (Баку, Тифлис).
- Январь–июль 1922 г. – председатель дорпрофсожа Северной дороги.
- Июль 1922 г. – май 1925 г. – начальник и председатель правления Северо-Кавказской железной дороги (Харьков).
- 1928–1930 гг. – член коллегии, начальник Центрального управления железнодорожного транспорта НКПС.
- 1930–1933 гг. – зам. наркома путей сообщения.
- 1932 г. – май 1933 г. – начальник Главного управления дорог Сибири и Урала и член бюро Запсибкрайкома ВКП(б), член президиума Запсибкрайисполкома (Новосибирск).
- Май 1933 г. – январь 1935 г. – начальник Пермской железной дороги (Свердловск).
- **Январь 1935 г. – март 1936 г. – начальник Томской железной дороги (Новосибирск).**
- С 1936 г. – член Совета при наркоме ПС.
- Март–декабрь 1936 г. – начальник центрального отдела электрификации НКПС.









Иван Никитич Миронов

Начальник Томской железной дороги
с января 1935 г. по март 1936 г.

НАЧАЛЬСТВО — НА РЕЛЬСЫ!

Из письма НКПС, разосланного в начале 1935 года по железнодорожной сети, следовало, что в целом по стране *«за 1934 год железнодорожным транспортом было получено 19 тысяч новых вагонов, а разбито и повреждено свыше 64 тысяч вагонов. Непосредственные материальные убытки транспорта в 1934 г., не считая огромных потерь в результате дезорганизации движения поездов и снижения погрузки, составляли 60 млн. руб. Это показывает, что крушения и аварии являлись основным злом и бичом в работе транспорта и крупнейшим тормозом его развития»*.

Однако и без писем было видно, что железная дорога переживает трудные времена, и не только из-за аварий и катастроф. Поезда шли переполненные, с частыми задержками и длительными остановками в пути, что доставляло массу неудобств пассажирам и срывало все сроки доставки грузов, на станциях стояли длинные очереди в билетные кассы.

В конце февраля 1935 года наркомом путей сообщения назначили Л.М. Кагановича, яркого представителя когорты «железных» наркомов. В крушениях и авариях нарком обвинял *«троцкистско-бухаринское охвостье»* и *«капиталистическое окружение»*, которое *«стремилось ослабить и подорвать могущество СССР»*, для чего *«засылало в нашу страну вредителей, шпионов и диверсантов»*.

«...Крушение или авария — подобно поражению отдельной воинской части в бою и, подобно ему, должно быть изучено командиром транспорта во всех его деталях для того, чтобы уроки этого поражения были полностью усвоены для исправления недостатков и улучшения всей работы». Это — из приказа наркома № 83/Ц о борьбе с крушениями и авариями. А из приказа, как и из песни, слов не выкинешь.

Кадровая проблема наркомом решалась, как правило, за счет самих кадров. По малейшему подозрению или навету из штатов дороги убирались командиры, специалисты, служащие, рабочие, и часто пустующее место заполнить было некем. То обстоятельство, что самому наркому нравились хопперы (вагоны с высоким расположением центра тяжести), которые при больших скоростях на кривых часто опрокидывались, и что он сам волевым порядком установил допустимую скорость не по состоянию пути, а по конструктивной скорости локомотива, во внимание не принималось. Следующий приказ за № 100/Ц «Об ускорении оборота вагонов» категорически потребовал от руководителей железных дорог *«сокращения простоя грузовых вагонов на сортировочных и участковых станциях на 25% путем установления жестких норм времени для основных операций, организации текущего ремонта вагонов на станциях погрузки и выгрузки, усиления маршрутизации перевозок»*.

Появились новые «Правила технической эксплуатации железных дорог СССР», стали внедряться новые «прогрессивные» технические нормы и совершенствоваться система организации перевозок. Нарком наряду с ужесточением правил эксплуатации и перевозок, перестроил систему заработной платы железнодорожников. Машинистам паровозов и их помощникам установили классность с соответствующей доплатой, а затем повысили зарплату и остальным рабочим и служащим.

Врагом № 1 на железной дороге был объявлен так называемый «предельщик», то есть *«нытик и вредитель, жалующийся на то, что на транспорте исчерпаны все резервы, и поэтому невозможно ускорить оборот вагонов и выполнять устанавливаемые планы перевозок»*.

— Распространение предельческих «теорий» сковывает инициативу прогрессивных людей транспорта! Ведь все прекрасно видят, что плохая работа транспорта связана не с тем, что он работает на пределе своих возможностей, а с тем, что не мобилизуются внутренние резервы! — громил нарком «вредную теорию» и ее «теоретиков» на совещаниях начальников дорог и политотделов.

Собственно, что оставалось делать самому Кагановичу, если на встрече с железнодорожниками И.В. Сталин, подчеркнув решающее значение железнодорожного транспорта для развития страны, первый поставил вопрос о дисциплине на железных дорогах. Генсек призвал НКПС, руководство и политотделы дорог организовать социалистическое соревнование по трем направлениям: за повышение скоростей движения поездов, сокращение непроизводительных простоев подвижного состава и за мобилизацию резервов транспорта.

В эти во многом переломные для страны два года ожидался резкий подъем промышленности и транспорта. И это со стороны власти были не пустые декларации и обещания, а целенаправленное жесткое руководство и точечные, часто весьма внушительные финансовые вливания. Прошло всего несколько месяцев, и промышленный подъем стал ощущаться в целом по стране, и в Западно-Сибирском регионе, на Томской дороге, и в Новосибирске.

Всего несколько примеров в хронологическом порядке.

— *В феврале 1935 года на продолжение строительства Новосибирского железнодорожного вокзала ассигнуется 5 миллионов рублей. Уже сооружены подвальное помещение центрального корпуса, восточный багажный и пассажирский тоннели. В новом году намечено отстроить всю восточную часть центрального корпуса, переходные тоннели и пять нижних этажей башни.*

— *В апреле доменный цех Кузнецкого металлургического комбината дает рекордно высокие показатели: выплавлено 4 538 тонн чугуна — 115 процентов плана.*

— *В конце августа страну облетела весть: забойщик шахты «Центральная-Ирмино» Алексей Стаханов установил поразительный рекорд производительности труда — вырубил за смену 102 тонны угля, превысив норму почти в 15 раз. У Стаханова сразу же появились тысячи последователей. Необычное*

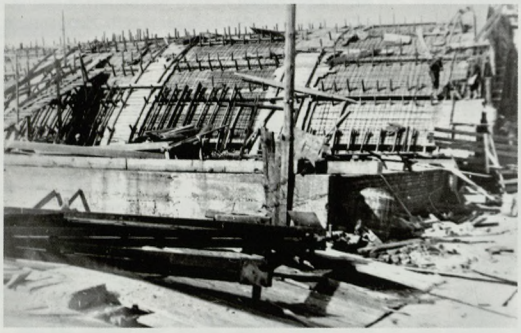


Первый выпуск спецшколы ТЭЭТ, г. Томск, 1935 г.

по своим масштабам движение М. Горький назвал «огненным взрывом массовой энергии». В Сибири, как и во всей стране, возникали стахановские бригады, смены, цехи, коллективы предприятий.

9 декабря открывается первое краевое совещание стахановцев. На совещание съехалось 350 лучших стахановцев с предприятий Новосибирска, Прокопьевска, Ленинска, Кемерова, Барнаула, Томска и других городов. Новаторы производства обмениваются опытом работы. По приказу наркома по сети дорог создаются 200 вагонно-ремонтных пунктов.

Поскольку существующая система движения поездов не увязывала работу соседних участков в одном железнодорожном направлении, к концу 1935 года был внедрен общесетевой график движения поездов. Грузовые поезда полностью перевели на автоматическое



Арочное перекрытие над операционным залом вокзала Новосибирск-Главный. Сентябрь 1937 г.

торможение, что позволило повысить техническую скорость и усилить безопасность движения. Сотни смазчиков и осмотрщиков-автоматчиков проходили обучение непосредственно на рабочих местах.

Железнодорожный транспорт СССР перевыполнил задание по погрузке в сравнении с 1934 годом. Во многом этому способствовало введение твердого графика движения поездов. Несомненными были также успехи строителей железных дорог и вагоностроителей. Железнодорожникам сети оставалось решить еще одну очень важную задачу: обновить парк устаревших локомотивов.

1936 год НКПС объявляет «годом решительного укрепления финансовой дисциплины и упорядочения финансового хозяйства». Полученные доходы от перевозок в прямом сообщении впредь должны распределяться между дорогами следования пропорционально расстоянию, пройденному по каждой дороге.

В середине января 1936 года яркие победные цифры вписаны в сводки о работе всех участков Новосибирского железнодорожного узла в дни стахановской пятидневки. И эти цифры говорят о том, какие огромные неисчерпаемые резервы имеет Томская дорога.

Все шире на дорогах разворачивается стахановско-кривоносовское движение, оно охватывает целые бригады, смены, цеха, предприятия. На всю страну звучат имена машиниста Петра Кривоноса, составителей поездов Максима Кожухаря, Кирилла Краснова, Ивана Блинова, диспетчера Николая Закорко.

На участке бригады им. Новосибирского горкома партии в ряды стахановцев вливаются новые и новые люди. Среди них — Степан Симанков. Он добился выполнения заданий на 310 процентов. Василий Хмелев задание выполняет на 295 процентов. Другие дают тоже по две — две с половиной нормы.

Газета «Советская Сибирь» 15 января 1936 года сообщила:

«Стахановец — составитель станции Новосибирск т. Юшков и стахановец — грузчик т. Андреев подали заявление о приеме в группу сочувствующих. Тов. Андреев в заявлении пишет: «При помощи члена бригады горкома партии т. Перепелицына я изучил исторические решения декабрьского Пленума ЦК и теперь ясно представляю себе, какое огромное значение имеет стахановское движение. Я поставил задачу — сделать всю бригаду стахановской».

22 января 1936 года более 600 лучших стахановцев — владельцев переходящих мандатов крайкома ВКП(б) — собрались в Новосибирске на Всекузбасский слет. Участники сле-



та приняли обязательства пятилетку Кузбасса выполнить за четыре года.

Начало 1936 года ознаменовалось не только дальнейшим развитием стахановско-кривоносовского движения, но и аттестацией основного командного состава дорог. Каждый командир отчитывался перед аттестационной комиссией о количественном и качественном выполнении им плановых заданий и измерителей, участии в развернувшейся борьбе за подъем железнодорожного транспорта, за выполнение приказов НКПС о борьбе с авариями и крушениями, об ускорении оборота вагонов, об улучшении использования паровозов и организации движения поездов, о заработной плате. Нарком издал приказ о классификации путевых работ (реконструкция пути, капитальный, средний ремонты и текущее содержание).

В тридцатые годы большинство приказов начинались традиционно: «Об улучшении…». Таким был и новый приказ наркома путей сообщения Л.М. Кагановича за № 9/Ц от 21 января 1936 года: «Об улучшении работы Томской железной дороги».

Приказ получился большой, размером с научную статью или очерк. Собственно, он таковым и был, так как его появлению на свет предшествовал не просто сбор данных с мест и анализ их на месте и в Москве, а личное участие наркома в поездке в Сибирь, ознакомление его с работой Томской дороги, ее важнейших станций, паровозных депо, вагонных участков и дистанций пути. Каганович результатами поездки был глубоко разочарован. И, прежде всего, тем, что был не удовлетворен работой Томской дороги в целом.

Нарком в командировки, как всякий большой человек, выезжал с комиссией, составленной из ведущих специалистов наркомата и любой (по выбору) из дорог. Члены комиссии, как говорится, «рыли» не за страх, а за совесть: не дай бог, им было не заметить какого-либо упущения, которое бросится в глаза Лазарю Моисеевичу или, еще хуже, станет ему известно из чужих уст или писем. В конце концов, не только их карьера, но сама жизнь зависела от поиска чужих ошибок.

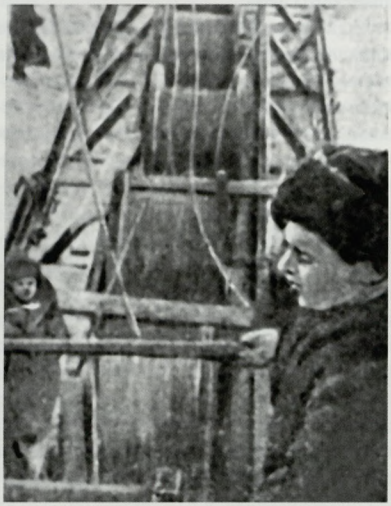
О Томской дороге уже не первый месяц шла дурная слава, как об отстающей: из месяца в месяц она не выполняла установленного ей плана погрузки, в особенности, по важнейшему для нее грузу, каменному углю. Так, за 1935 год план был выполнен всего на 75%, а остатки находящегося на поверхности в отвалах не вывезенного из Кузбасса угля дошли до одного миллиона шестисот тысяч тонн. Дорога не справлялась и со своей транзитной работой, задерживая прием поездов от Омской дороги и замедляя их продвижение на восток, тем самым расстраивая работу других дорог Советского Союза.

К началу 1936 года на Томской дороге скопилось вагонов назначением на восток в три раза больше нормы. Коммерческая скорость на дороге при задании 19 км в час снизилась в декабре до «позорно низкого уровня» — 11,8 км и в первой декаде января 12,4 км. Эта «скорость» была самой низкой по всей сети железных дорог. Среднесуточный пробег товарного паровоза при норме 230 составил 163,4 км и за первую декаду января — 170,4 км. Простои вагонов превышали установленные нормы на участковых станциях в два с половиной раза и под грузовыми операциями в полтора раза. *«Безобразные задержки поездов на перегонах, у светофоров и на промежуточных станциях»* приводили к тому, что на важнейших участках поезда продвигались крайне медленно. Дошло до того, что на ряде участков поезда проходили расстояние 100–120 км не за 5–6 часов, как было положено, а за 20–25 часов.

«Особенно распространена на Томской дороге, — отмечалось в приказе, — *антигосударственная практика ограничения или даже временного полного прекращения приема поездов от соседних дорог, отделений и станций. Зачастую закрывается прием поездов и станции блокируются «на всякий случай», чтобы работать не столь напряженно или чтобы не перегружать своего парка излишними вагонами и не ухудшать показателей своей работы. Вместо того, чтобы по-большевистски преодолевать затруднения, командиры движения, начиная от дорожных*

вплоть до диспетчера и дежурного по станции, присваивают себе право закрывать барьерами «свои границы», злоупотребляя семафорами, светофорами и обменными пунктами, дезорганизуют тем самым нормальное движение поездов и разрывают единство железнодорожной сети Советского Союза».

Добиваясь четкости и ясности констатации безобразий, вскрытых «лично им» на дороге, нарком заставлял помощников переписывать некоторые пункты по многу раз. После констатации Каганович предпринял анализ основных причин плохой работы Томской до-



Подготовка к монтажу контактного провода. 1936 г.

роги, особенно ухудшившейся в последние зимние месяцы из-за совершенно неудовлетворительного выполнения приказов НКПС о подготовке к зиме.

«Основными причинами плохой работы Томской дороги являются, — правил текст Каганович, добиваясь более жестких фраз:

а) невыполнение на дороге, начиная с управления дороги и кончая низовыми звеньями, важнейших приказов НКПС, в первую очередь приказов о перестройке паровозного хозяйства и системы заработной платы машинистов и других работников железнодорожного транспорта. Слабость и разнобои в работе аппарата управления дороги;

б) канцелярско-бюрократические методы руководства и самоустранение значительной части начальников отделений, станций, депо, участков от технического руководства порученным им делом путем перекладывания своих обязанностей на помощников, диспетчеров, дежурных и других работников...»

К каждому пункту приказа у него был отдельный список провинившихся лиц, которых надлежало наказать, но оставить на дороге, а также лиц преступных, которых пора убирать не только с железной дороги, а и вообще из социалистического строительства...

«в) нарушение государственной дисциплины, выражающееся в антигосударственной практике ограничения или временного полного прекращения приема поездов не только от соседних дорог, но даже внутри дороги от отделений и станций;

г) наличие, наряду с хорошими образцами стахановской работы, многочисленных фактов грубого нарушения трудовой дисциплины;

д) недостаточная большевистская бдительность в подборе кадров; благодушное примиренческое отношение к предельческой и антигосударственной деятельности оппортунистических и классово-враждебных элементов; слабая работа по большевистскому воспитанию кадров и их сплочению в борьбе с трудностями...»

Текст приказа в основном совпадал с проектом, который сложился у него во время командировки на Томскую дорогу. Отдельные записи той поры подтверждали это.

Конечно, нельзя более терпеть подобной работы Томской дороги, играющей для востока такую же решающую роль, как, скажем, Донецкая дорога для юга и центра Советского Союза. Томская дорога, имеющая по сравнению с другими дорогами Сибири и ДВК более крепкие кадры, лучшую технику, работающая при активной поддержке передовой Западно-Сибирской краевой партийной организации, должна стать ведущей, передовой среди дорог Сибири и Дальнего Востока. Об этом Каганович много говорил и на совещаниях, и в трудовых коллективах.

«Считая, что Томская дорога, значительно технически укрепленная за последнее время (строительство вторых путей, автоблокировка, новые мощные паровозы, новые хорошо оборудованные паровозные и вагонные депо, вагоно-ремонтные пункты и др.) имеет все хозяйственно-технические возможности для того, чтобы быстро выправить положение, требую от командно-политического состава и, прежде всего, от начальника дороги т. Миронова в кратчайший срок выполнить все приказы НКПС, в первую очередь по паровозному хозяйству; искоренить канцелярско-бюрократические методы руководства и обеспечить конкретное оперативное руководство, возглавить стахановское движение, поддерживать лучших работников дороги, перевоспитать отстающих и освободить дорогу от негодных работников».



Три раздела регламентирующей части приказа касались эксплуатационной работы, паровозного и вагонного хозяйства и работы с кадрами. Все разделы были важны.

Взять, например, эксплуатационную работу. В ней предстояло сделать очень много, и многое чуть ли не с нуля. *Прежде всего, надо,* — сверял Каганович окончательный текст с собственными мыслями, заметками, распоряжениями:

«Ликвидировать антигосударственную практику ограничения и прекращения приема поездов с дороги на дорогу, с отделения на отделение, со станции на станцию. Допускать ограничение приема поездов лишь в крайних случаях с дороги на дорогу только с разрешения НКПС, а внутри дороги — с разрешения лично начальника дороги.

Ускорить продвижение груженых поездов, увеличив коммерческую скорость до заданной нормы, т.е. 19 км в час.

В первую очередь ускорить продвижение поездов по направлениям Чулымская-Новосибирск, Новосибирск-Болотная, искоренив задержки у семафоров и светофоров.

...Ускорить продвижение наличного на Томской дороге порожняка для погрузки угля и в дальнейшем не допускать задержек Барнаульским и Новосибирским отделениями порожняка, идущего в Кузбасс.

...Обеспечить выполнение установленного плана погрузки по дороге и перевыполнение плана погрузки угля. Установить следующие минимальные размеры погрузки, выгрузки и передачи порожних по отделениям...

Начальнику Томской железной дороги тов. Миронову установить размеры работы крупных станций и пунктов приема и сдачи порожняка, — дописал нарком и продолжил читать следующие пункты приказа.

«...Для обеспечения успешного выполнения этих заданий обязываю: ликвидировать укоренившуюся практику, когда большинство начальников эксплуатационных отделений, несмотря на то, что отдают работе много сил и времени, непосредственно не руководят работой отделения по погрузке, продвижению, формированию поездов, не бывают на станционных путях и в местах погрузки и выгрузки, где происходит основной процесс эксплуатационной работы, а если когда и заглядывают, то формально, в качестве своеобразных наблюдателей, только фиксирующих факты; не рассматривают и не утверждают ежесуточного задания отделения, даваемого станциям, не помогают станциям в составлении своего ежесуточного задания. Установить порядок, при котором начальники отделений и начальники станций должны, каждый по

Скоро по участку Белово–Сталинск-Кузнецкий пройдут составы на электрической тяге... 1936 г.

своему кругу обязанностей, сами лично составлять ежесуточное оперативное задание по приему, формированию и отправлению поездов, по погрузке и выгрузке, использованию станционных путей под определенные составы, устанавливать сроки исполнения и ответственных исполнителей. Ежесуточное задание должно составляться не раньше, чем за два часа, и не позднее, чем за час до начала суток. В течение суток начальники отделений и начальники станций обязаны проверить, как выполняется задание, внося необходимые поправки и учитывая каждые два-три часа изменения в подходе поездов.

Улучшить информацию как в отделениях, так и на станциях о подходах поездов, выделив в случае надобности специальных работников в пределах имеющихся штатов. Искоренить практику взаимного обмена отделениями и станциями в сообщениях о составе вагонов по направлениям и времени подхода поездов».

Чтобы выполнить эти требования, в первую очередь надо задействовать всю команду дороги. И дать им… дать им на это не больше месяца. И всех, всех выгнать из их теплых кабинетов!

«Для обеспечения этого на ближайшие две декады:

а) начальникам отделений и их помощникам возложить всю текущую работу на старших диспетчеров, а самим выехать на решающие станции и участки своего отделения, принимая меры на месте по быстрейшему продвижению поездов, но точному соблюдению графика;

б) начальникам станций возложить всю текущую работу на своих заместителей или на одного из помощников и все время быть там, где идет прием, формирование, отправление поездов, погрузка и выгрузка, изучать работу людей, проверять правильность их расстановки и организацию труда, смело выдвигая на более ответственную работу лучших стахановцев.

К 15 февраля начальникам отделений и участковых и сортировочных станций лично представить мне отчет о своей работе с указанием, что они вскрыли на линии и на станциях, что ими было проведено и какие результаты достигнуты».

Особая головная боль — по паровозному и вагонному хозяйству. Очевидно, что отделения не выполнили (а может, и не думали выполнять?) приказы НКПС о паровозном хозяйстве. В частности, приказ об организации паровозных отделений проигнорирован, работа по ускорению оборота паровоза не развернута, так же как не улучшен ремонт и не обеспечена нормальная работа всех обслуживающих тяговых обустройств.

«Обязываю начальника паровозной службы дороги т. Горшкова и всех начальников отделений паровозного хозяйства немедленно провести в жизнь приказы НКПС о паровозном хозяйстве и ликвидировать ставшие в последнее время обычным явлением на Томской дороге недодачи паровозов под поезда».

Далее Каганович подчеркивает, что решающим в этом деле являются ускорение оборота паровоза в строгом соответствии с приказом НКПС, увеличение среднесуточного пробега паровоза; а также улучшение ремонта паровозов как качественно, так и количественно, со строгим соблюдением установленных норм простоев паровозов на ремонте.

Нарком не боится показаться в приказе «мелочным». Он устанавливает, например, минимальные размеры выдачи паровозов по депо: Новосибирск — 40, Эйхе — 45, Промышленная — 20, Болотная — 28, Тайга — 47, Боготол — 40, Ужур — 8, Абакан — 2, Топки — 31, Белово — 65, Кузнецк — 24, Барнаул — 35, Бийск — 6, Рубцовка — 27. Всего — 418.

Отделениям паровозного хозяйства предписывается организация наблюдения за продвижением паровозов на всем пути их следования и принятие либо своим распоряжением, либо через отделение эксплуатации необходимых мер по устранению задержек в пути, начиная с контрольного поста, светофоров, разъездов, промежуточных станций и кончая оборотным депо. Наряду с борьбой с безобразными простоями поездов и задержками паровозов на станциях, отделениям паровозного хозяйства вменяется в обязанность тщатель-

ная проверка исправности действия водонапорных башен, колонок и скорость подачи воды, исправление малейших неполадок, а также исключение задержек паровозов при снабжении углем. Для этого начальникам отделений и ответственным работникам отделений — следует команда наркома — выехать непосредственно на линию, принимая на месте все необходимые меры по ускорению оборота паровоза.

Плохой оборот паровозов был связан, прежде всего, с неудовлетворительной постановкой ремонта в депо, затяжками в сроках и плохим качеством самого ремонта, из-за чего паровозы часто портились в пути и в оборотном депо. Тут же следует указание начальникам депо и начальникам отделений паровозного хозяйства: коренным образом улучшать всю постановку ремонта, в первую очередь организовать ремонт наиболее часто портящихся частей: сальников, инжекторов, пресс-масленок, насосов, воздухораспределителей и пароперегревательных элементов, для чего следует подобрать высококвалифицированных рабочих.



Стахановцы ремонтных цехов депо станции Барабинск. 1936 г.

Негодование наркома вызывает сложившаяся практика руководства депо, когда фактически ни начальник, ни его заместитель, ни инженеры ремонтом не занимаются и, как правило, не знают и не изучают состояние паровозного парка, не знают объема ремонта, качества его и записей в книге ремонта машиниста. Ремонтом руководит только мастер, не имеющий возможности организовать приемку паровозов для ремонта и одновременно наблюдение за его исполнением и обучение комплексных бригад.

Каганович предписывает обязать каждого начальника депо организовать приемку им лично, его заместителем или инженером каждого паровоза, поступающего в ремонт, для точного установления размера и характера необходимого ремонта и сроков его выполнения, независимо от заявок машиниста. Приемку из ремонта от комплексных бригад также производить одним из указанных лиц. После холодной промывки и подъемочного ремонта либо инженер по ремонту, либо сам начальник депо должны сопровождать 1–2 перегона паровоз при первой его поездке для проверки качества ремонта.

Удручающе выглядела и работа механических цехов, которые, несмотря на их техническую вооруженность, работали крайне неудовлетворительно и, что хуже всего, технически неточно. У Кагановича накопилось немало фактов, когда дышловые втулки, болты, клапаны, инжекторы изготавливались не по чертежам, буксовые подшипники после ремонта не растачивались и т.п.

«Проверка, произведенная мною по ряду депо дороги, выявила низкое качество промывочного ремонта, паровозы выходят из промывки грязными с парящими сальниками, непроверенными фитилями и буксами и часто требуют повторного межпромывочного ремонта.

Обязываю начальников паровозных депо в кратчайший срок обучить комплексные бригады правильному ведению ремонта при промывке паровозов».

В связи с тем, что на дорогах Сибири и ДВК не хватало квалифицированных рабочих, для Омской, Томской, Восточно-Сибирской, За-

байкальской и Уссурийской дорог этих регионов Каганович установил дополнительную оплату паровозным бригадам за участие в промывочном ремонте. С 1-го февраля 1936 года машинисту следовало доплачивать 20 рублей за промывку, помощнику машиниста — 12 руб., кочегару — 8 руб. Но это — только до полного овладения комплексными бригадами всеми работами, которые необходимо производить при промывочном ремонте!

Нарком называет и ближайшую задачу — укрепление трудовой дисциплины и обеспечение элементарного порядка и чистоты в депо и на паровозах. Он негодовал, когда видел засоренные мусором тендерные баки, не закрывающиеся тендерные люки, из-за чего в воду попадали уголь и мусор и выводили из строя инжекторы. Некоторых машинистов уличили в том, что вместо того, чтобы исправить сетки на тендерах, через которые пропускается вода, они вынимали их и бросали на уголь. Смазка зачастую хранилась безобразно, в нее попадали грязь, песок, вода.

«Обязываю начальников отделений паровозного хозяйства и депо научить паровозных машинистов смазывать паровозы как следует, не допускать загрязнения пресс-масленок, очистив их от грязи и песка, очистить все тендерные баки от мусора, следить за закрыванием люков тендеров, контролируя систематически и летучими проверками состояние паровозов, содержание их в чистоте и качество ухода за паровозом со стороны паровозных бригад во время эксплуатации. Содержание паровоза в чистоте, технически грамотный и добросовестный уход за ним являются обязательными предпосылками для работы по стахановски-кривоносовски паровозных и комплексных ремонтных бригад».

Третий, самый короткий, но оттого не менее важный раздел приказа касался кадров и социалистического соревнования.

Приказ предписывал начальнику дороги, начальникам служб, отделений, станций, вагонных участков, депо, дистанций пути всемерно поддержать начавшуюся в порядке стахановского движения практику создания единых смен работников всех служб, связанных с движением поездов. Подробно перечисляются профессии: дежурные по станции, маневровые диспетчеры, дежурные по путям и паркам, маневровые машинисты, сцепщики, составители, стрелочники, осмотрщики вагонов и автоматчики, дежурные и диспетчеры по эксплуатационному и паровозному отделениям.

«Начальнику дороги тов. Миронову разрешаю премировать из имеющегося в его распоряжении премиального фонда наиболее хорошо работающие единые смены, в первую очередь диспетчеров, включившихся работать в единые смены».

Последний регламентирующий пункт Каганович также оставляет в своей редакции:

«Проверкой установлена засоренность аппарата Управления дороги лицами, враждебно настроенными к подъему Советского железнодорожного транспорта, сознательно подрывающими начавшуюся перестройку и саботирующими выполнение приказов НКПС. С этими лицами объективно смыкаются оппортунистические элементы, пытающиеся найти оправдание своей плохой работы



Контактный провод подают с барабанов на опоры. 1936 г.

ссылками на то, что Томская дорога якобы работает на пределе и при имеющейся технической вооруженности не может больше возить и грузить, чем сейчас. Выведение Томской дороги из прорыва и подъем ее работы до уровня передовых дорог Советского Союза требует решительного до конца разгрома саботажнических и оппортунистических элементов».

В заключение нарком решил чуть-чуть подсластить пилюлю и сделал оговорку. Несмотря на то, что Томская дорога в течение ря-

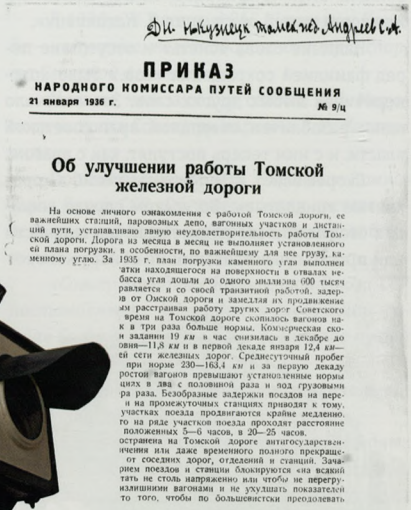
да лет значительно отставала в своей работе от других дорог, соцсоревнование и ударничество находились в зачаточном состоянии, а ряд звеньев аппарата дороги были засорены чуждыми элементами, на Томской дороге — утверждает Каганович — имеется большое количество замечательных работников-стахановцев, в первую очередь паровозных машинистов, которые с самого начала развития стахановского движения сумели показать образцы работы, в особенности по вождению тяжеловесных составов.

На Томской дороге больше, чем на какой-либо другой, работает молодежи, подчеркивает нарком.

Если в настоящий момент с точки зрения технической квалификации работников это несколько затрудняет работу, то при усилении технической подготовки и развернутой большевистской политической работы эти кадры молодежи, до конца преданные советской власти и политике партии, горящие энтузиазмом стахановского движения, могут совершить чудеса и под умелым большевистским руководством могут в решающей мере помочь подъему Томской дороги.



Задача руководства Томской дороги, всего командного и политического состава заключается в том, чтобы суметь возглавить по-настоящему стахановско-кривоносовское движение лучших людей дороги для того, чтобы, опираясь на них, выкорчевать с корнем все вражеские контрреволюционные элементы, мешающие росту дороги, ликвидировать гнилые «предельческие» настроения, сплотить основную массу железнодорожников Томской дороги, и обеспечить в кратчайший срок ликвидацию прорыва, и вывести дорогу на путь победы. Рабочие-стахановцы, все партийные и профессиональные организации должны в первую очередь бороться за установление железной пролетарской дисциплины на Томской дороге, выполнить решения декабрьского Пленума ЦК ВКП(б) о стахановском движении, поднять технический уровень рабочих, в первую очередь молодежи, и сделать Томскую передовой дорогой, крепостью советского железнодорожного транспорта на Востоке.



Дн. Н. Кузнецк Томск. жел. Андреев С.А.

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
21 января 1936 г. № 9/ц

Об улучшении работы Томской железной дороги

На основе личного ознакомления с работой Томской дороги, ее важнейших станций, паровозных депо, вагонных участков и дистанций пути, устанавливаю явную неудовлетворительность работы Томской дороги. Дорога из месяца в месяц не выполняет установленного ей плана погрузки, в особенности, по важнейшему для нее грузу, каменному углю. За 1935 г. план погрузки каменного угля выполнен
атки находящегося на поверхности в отвалах не-
басса угля дошли до одного миллиона 600 тысяч
равляется и со своей транзитной работой, задер-
в от Омской дороги и замедляя их продвижение
ым расстраивая работу других дорог Советского
время на Томской дороге скопилось вагонов на-
к в три раза больше нормы. Коммерческая ско-
и задании 19 *км* в час снизилась в декабре до
овня—11,8 *км* и в первой декаде января 12,4 *км*—
ей сети железных дорог. Среднесуточный пробег
при норме 230—163,4 *км* и за первую декаду
ростой вагонов превышают установленные нормы
циях в два с половиной раза и под грузовыми
ра раза. Безобразные задержки поездов на пере-
и на промежуточных станциях приводят к тому,
участках поезда продвигаются крайне медленно,
го на ряде участков поезда проходят расстояние
положенных 5—6 часов, в 20—25 часов.
остранена на Томской дороге антигосударствен-
ичения или даже временного полного прекраще-
от соседних дорог, отделений и станций. Зача-
рием поездов и станции блокируются «на всякий
тать не столь напряженно или чтобы не перегру-
излишними вагонами и не ухудшать показателей
то того, чтобы по большевистски преодолевать

В принципе, в этом приказе всё было верно. До такого тщательного разбора состояния железной дороги прежде ни у кого не доходили руки, а тут заставила жизнь. Все-таки собирали и обрабатывали материалы лучшие специалисты железнодорожной сети, и не только затем, чтобы кого-то наказать, а чтобы разом (в это верили!) ликвидировать упущения не только на Томской, но и на всех других дорогах сети. Тираж этого приказа составил весьма внушительную величину — 4050 экземпляров, и разошелся по всей стране.

Увы, не все исполняют приказы и не всё могут они исправить. И недочеты остаются недочетами, если они носят системный характер, и на их искоренение нужно время, деньги и специалисты, нужна совсем другая материально-техническая база. Миронов за полтора месяца не успел справиться с поручением наркома, и 4 марта был снят с работы и отозван в НКПС. Там он возглавил центральный отдел электрификации.

В приказе № 9/Ц от 21.01.1936 г. указания наркома были очень подробны



А через девять месяцев, 27 декабря 1936 года вышел приказ народного комиссара путей сообщения за № 152/ЦГЛ: *«Снять Миронова И.Н. с работы начальника Центрального отдела Электрификации НКПС. Народный Комиссар путей сообщения Л. Каганович»*.

Наличие слова «снять» и отсутствие перед фамилией сокращения «тов.» было красноречивее любых других слов. Это означало одно: разоблачен очередной враг советской власти, и с ним теперь поступят, как с врагом.

Скорее всего, И.Н. Миронов погиб в «проклятые тридцатые». Во всяком случае, никаких сведений о его дальнейшей деятельности или просто существовании не обнаружено.



Первые электровозы на линии Белово–Сталинск-Кузнецкий. 1937 г.

Страна бурлила. Нескончаемой чередой шли пленумы, активы, собрания. Разоблачали все новых и новых *«прихвостней троцкистско-зиновьевской мрази», «политических слепцов», «диверсантов»*.

К какой категории классовых врагов отнесли Ивана Никитича, и по сей день остается неизвестным. Как правило, с начальника дороги спрашивали за всё, а значит, и за всех.

Судьба его типична для того времени. В гражданскую войну он прошел с Красной Армией до Средней Азии, где служил комиссаром Ташкентской железной дороги, а также начальником отдела путей сообщения Южного фронта. Потом Миронова перебросили на Кавказ, где он ведал военными сообщениями в полевом штабе Кавказского фронта, а после гражданской войны оставили сначала комиссаром Закавказской железной дороги, а потом и начальником Северо-Кавказских железных дорог. Нарком путей сообщения А.А. Андреев назначил его своим первым заместителем, и Миронов три года работал в аппарате НКПС, часто подменяя Андреева, проводившего значительную часть времени в командировках.

В иной год Ивану Никитичу Миронову приходилось испытывать столько взлетов и падений, сколько мог испытать даже в те печально знаменитые тридцатые годы прошлого столетия только незаурядный человек и руководитель самого высокого ранга.

Простой перечень одних только общественных должностей раскрывает еще одну сторону его таланта и говорит об огромной работе, проводимой Мироновым на протяжении всей его жизни:

• 1917–1918 гг. — председатель главного комитета профсоюза работников Северной железной дороги.

• 1921 г. — член дорпрофсожа Закавказской железной дороги, Тбилиси.

• 1922 г. — член дорпрофсожа Южной железной дороги, Харьков.

• 1925 г. — член дорпрофсожа Северо-Кавказской железной дороги.

• 1925–1928 гг. член президиума Северо-Кавказского крайисполкома, Ростов-на-Дону.

• 1928–1930 гг. — член ЦК профсоюза железнодорожников, Москва.

Участник ряда конференций и съездов.

Участник XVII съезда ВКП(б) с решающим голосом.

Кстати, может, именно это сыграло роковую роль в его судьбе. Ведь почти весь «съезд победителей» стал жертвой репрессий.

И.Н. Миронов был четырежды проверен «на лояльность» официально и наверняка столько же, если не больше, неофициально. Вот его собственные записи:

«Чистку и проверку рядов ВКП(б) проходил в 1921 году в Тифлисе. Проверочную комиссию при ЦК КПБ Грузии. Был на основании клеветнических материалов грузинских уклонистов исключен. Краевой контрольной проверочной комиссией это решение проверкома при ЦК ВКП(б) Грузии было отменено и

фактически из рядов партии и ответственной партийной и хозяйственной работы не выбывал.

В 1923 году в Харьковской организации проверен.

В 1931 г. Московской организацией проверен.

В 1933 г. Уральской организацией проверен.



Плакат 30-х годов.

Партвзыскания имел в 1923 году — контрольная комиссия ЦК ВКП(б) поставила на вид за несвоевременную оплату машинистам Южной дороги премии».

Казалось бы, проверен многократно, вопросов нет, все будет хорошо. Но не зря, видно, родилась у нас поговорка: «От сумы и от тюрьмы не зарекайся».

За границей Миронов побывал неоднократно, что тоже наверняка сыграло свою роль:

«В 1920 г. 10 дней в Персии — заключение с Персией железнодорожной конвенции». (Из частной переписки Миронова известно, что в Персии он бывал в длительных командировках не один, а три раза).

«В 1924 г. 4 месяца в Польше, Германии, Швеции и Англии. Цель поездки — заключение с Польшей железнодорожной конвенции и изучение железнодорожного транспорта в указанных странах.

В 1930 г. 4 месяца в САС Штатах и Канаде — изучение железнодорожного транспорта Северной Америки».

Меньше, чем за год до снятия, И.Н. Миронова вводят в Совет при наркоме Л.М. Кагановиче.

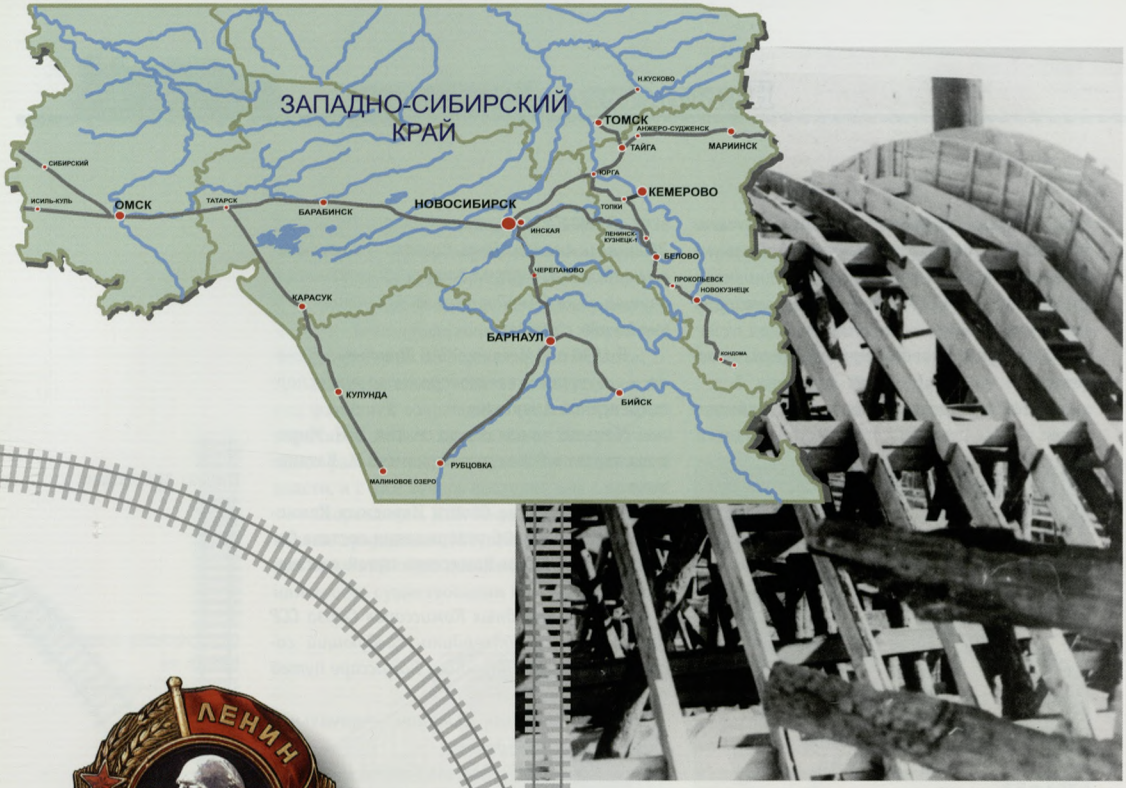
Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР «Об утверждении состава Совета при народном Комиссаре путей сообщения»:

«Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет: Утвердить следующий состав Совета при Народном Комиссаре путей сообщения:

…Миронов Иван Никитич — начальник Томской железной дороги.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. Молотов.
Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР И. Мирошников.
Москва, Кремль, 11 января 1936 года».

Согласно описи № 364, составленной в 1946 г. в отделе архивов МПС, в связке № 78, в деле № 1467 хранится личное дело Миронова Ивана Никитича за № 59. Начато оно 19 апреля 1921 года, окончено 27 декабря 1936 г. В нем всего 79 листов: автобиография, личные листки номенклатурного работника, приказы, доносы, письма, акты, протоколы, всевозможные заверенные выписки из других документов, и очень мало свидетельств страданий живого человека и его живой души. Разве что коротенькая записочка о семейном положении и составе семьи: *«Женат, жена, сын, дочь, мать».* Правда, гриф (не секретности, а временной) многообещающий: «Хранить постоянно». Пожалуй, лишь в нем одном и можно увидеть раскаяние жестокой бюрократической системы перед несправедливо погубленным ею человеком.





Родился 29 октября 1901 года в городе Баку.

- В 1917 г. окончил гимназию в Тифлисе.
- Апрель 1919 г. – май 1920 г. – секретарь большевистского подполья, затем председатель Тифлисского комитета комсомола.
- 1920 г. – партийный организатор в Закавказском районе г. Баку.
- 1921–1925 гг. – инструктор в Бауманском районе Москвы.
- 1924 г. – командировка в Лондон.
- 1925–1928 гг. – военный организатор.
- 1928–1929 гг. – секретарь Сталинских мастерских, заведующий АПО Сокольнического райкома, г. Москва.
- 1929–1930 гг. – секретарь Бежицкого райкома, г. Москва, затем – редактор газеты «Гудок».
- 1930–1933 гг. – зам. председателя ЦК железных дорог, зам. наркома труда СССР.
- 1933 г. – март 1936 г. – начальник подора Южной, Донецкой и Омской железных дорог.
- **Март 1936 г. – сентябрь 1937 г. – начальник Томской железной дороги.**







Андрей Левонович Ваньян

Начальник Томской железной дороги
с марта 1936 г. по сентябрь 1937 г.

ПУШКИНСКАЯ ОСЕНЬ ТРИДЦАТЬ СЕДЬМОГО

Когда сегодня в руки берешь папку и читаешь: *«Личное дело № 3064. Начато 16 сентября 1936 г. Окончено 23 сентября 1937 г.»*, еще не открывая, можешь сказать — здесь материалы очередного дела «врага народа». Так оно и оказалось.

Вот последний документ из этой папки— приказ народного комиссара путей сообщения за № ЦГЛ/365 от 23 сентября 1937 г.

«Снять Ваньяна А.Л. с работы начальника Томской железной дороги.

Назначить т. Петрова М.И. начальником Томской железной дороги.

Народный комиссар путей сообщения А. Бакулин».

Снять — просто Ваньяна, без буквы «т.» (товарищ), значит — снять навсегда.

В печати в это время (1936–1937 гг.) широко обсуждался проект новой Конституции. 14 ноября 1936 года в докладе на третьем чрезвычайном съезде Советов Западной Сибири отмечалось, что трудящиеся края внесли в него свыше девяти тысяч предложений и дополнений.

На многолюдных митингах осуждали фашистский мятеж в Испании, организовывали сбор средств в фонд помощи испанским пролетариям.

В январе 1937 года по городам, селам и поселкам края пошли тысячи счетчиков. В Западной Сибири началась Всесоюзная перепись населения — *«акт крупнейшего хозяйственного и политического значения»*.

12 декабря 1937 года состоялись выборы депутатов Верховного Совета СССР.

«В летопись мировой истории день 12 декабря будет занесен, как величайшая всемирно-историческая дата всенародного торжества и ликования трудящихся СССР, которые провели выборы верховного органа страны по самому демократическому в мире закону — Советской Конституции».

Еще с апреля 1936 года в крае развернулась подготовка к 100-летию со дня гибели А.С. Пушкина. Весь этот год и следующий — 1937-й много говорили о великом русском поэте, о его вкладе в развитие русской литературы, о России, как источнике его вдохновения, Болдинской осени…

Но если Пушкинская осень воспринимается всеми как символ легкости и одухотворенного творчества, то осень 1937 года для России воистину стала самой ненастной и тяжелой.

В «Справке о разоблаченных врагах народа в аппарате Управления Томской железной дороги с 1 января 1937 г. по 28 декабря 1937 г.», хранящейся в Новосибирском партийном архиве, указано, что за этот период всего уволено 82 человека. Из них разоблачены и уволены, как враги народа, 41 человек и еще 25 уволено за связь с врагами народа, причем больше половины из них разоблачено и уволено за три последних месяца 1937 года, с 24 сентября по 28 декабря, после разоблачения Ваньяна. Практически все уволенные были арестованы и исчезли бесследно.

Прошло несколько месяцев, и 9 февраля 1938 года арестовали первого декана строительного факультета Новосибирского института военных инженеров транспорта В.М. Завадского. Объявили, что он «японский шпион», и после нескольких месяцев расстреляли по приговору Военной коллегии Верховного суда. В те дни по доносам осудили и казнили более 30 преподавателей и слушателей вуза. Сотни человек были изгнаны из института. И это тоже история, история железной дороги, в том числе.

То немногое, что удалось найти о Ваньяне в архивах, говорит о нем, как о человеке незаурядном, имевшем огромную пробивную силу, чья карьера прервалась на взлете.

Андрей Львович (Левонович) Ваньян, армянин, родился 29 октября 1901 года в г. Баку в семье почтового телеграфного служащего. Окончил Тифлисскую гимназию.

В апреле 1919 года вступил в партию. Работал в Тифлисе в большевистском подполье

секретарем, затем председателем Тифлисского комитета комсомола. После вооруженного восстания в мае 1920 года был арестован и выслан из Грузии в РСФСР.

Послужной список Ваньяна стремителен. И кто он больше — партийный деятель или хозяйственный руководитель, сегодня можно лишь гадать. И там, и там он достиг для своего возраста высших чинов.

Работал в Баку в Закавказском районе партийным организатором; в Москве в 1921 г. в Баумянском районе инструктором, военным организатором в 1925 г.; секретарем Сталинских мастерских в 1928 г.; заведовал АПО Сокольнического райкома, а с 1929 г. по 1930 г. был секретарем Бежицкого райкома, затем редактором газеты «Гудок»; являлся заместителем председателя ЦК железных дорог, затем зам. наркома труда СССР; с 1933 г. по 1936 г. работал начальником политотделов Южной, Донецкой и Омской железной дорог; а с марта 1936 года — начальником Томской железной дороги.

Статья А.Л. Ваньяна в газете «Гудок» 22 апреля 1936 г.

Тов. А. Л. ВАНЬЯН,

НАЧАЛЬНИК ТОМСКОЙ ДОРОГИ

3014

22 АПР 1936

Всем известно, что Томская дорога — большая дорога. По погрузке она занимает третье место на сети. Томская дорога — это важнейшая магистраль Урало-Кузбасса, дорога бурно растущего Западно-Сибирского края. И вот такая ответственная дорога несколько месяцев назад находилась в таком состоянии, что не только срывала работу Урало-Кузбасса, но и тормозила движение вперед всей нашей железнодорожной сети.

Как черепахи двигались поезда. На отдельных плечах коммерческая скорость падала до 2—3 км в час. На важнейшем участке главной линии Новосибирск—Чулымская на протяжении 130 км стояли вплотную друг другу 50 поездов. По всем участкам, по всей дороге было брошено 200 составов. Целые плечи и участки неправильному, всякому иному пути — сажирские поезда приходилось отправлять в шахматном порядке—по правильному, неправильному, всякому иному пути — только чтобы как-нибудь пропустить. Даже курьерские поезда опаздывали на сутки и больше.

Теперь этого нет. Лазарь Моисеевич показал блестящий образец сталинского наступления и преодоления всех этих трудностей. За кратчайший срок пребывания на Томской он организовал людей, вдохновил их, вселил в них уверенность, поднял большевистскую бдительность, показал путь борьбы и побед. Идя по этому пути при повседневной помощи и руководстве Западно-Сибирского крайкома партии и лично тов. Эйхе, нам удалось взять первые позиции.

После приезда Лазаря Моисеевича на томской дороге, вчера еще крайне отсталой, выросло замечательное воронцовское движение молодежи. Кто выпестовал Костю Воронцова? Лазарь Моисеевич. Кто поднял и выпестовал замечательное карташовское движение? Лазарь Моисеевич. Кто выпестовал десятки изумительных машинистов, путейцев, вагонников, имена которых известны теперь не только на Томской, но и на всех дорогах, во всей стране? Выпестовал, организовал и поднял их наш Лазарь Моисеевич.

Первый ключ к победе, который дал нам Лазарь Моисеевич, — это работа с людьми. Надо было найти сильных людей, показать их умение бороться и побеждать, вселить в остальных уверенность в победе. Приказ Лазаря Моисеевича о работе Томской дороги — это конкретная программа наступления, программа преодоления трудностей.



Томская была забита вагонами. 40 тысяч лишних вагонов зашли все большие и маленькие станции. При норме 26—27 тысяч вагонов на дороге находилось 65—67 тыся. Старые консервативные эксплуатационники утверждали что единственный выход — приостановить погрузку. Под руководством Лазаря Моисеевича мы разоблачили эту оппортунистическую болтовню. Мы начали увеличивать погрузку, стали расшивать узлы, усиливая выгрузку и продвижение порожняка. В результате этого дорога, пять лет не выполнявшая плана погрузки, максимально грузившая 2500—3000 вагонов, в самое тяжелое время, в суровую сибирскую зиму, начала грузить свыше 4000 вагонов, а в стахановскую декаду 4813 вагонов—117.2 проц. плана. Вот какие чудеса могут делать железнодорожники, когда ими руководит Лазарь Моисеевич!

Когда первая позиция была взята, Лазарь Моисеевич повел нас в дальнейшее наступление, поставив новую задачу — поднять все брошенные составы. 15 зарели и эта задача была решена. На Томской нет теперь ни одного брошенного поезда. Когда это дело подвигалось у нас медленно, Лазарь Моисеевич, неустанно следивший за каждым шагом нашей дороги, потребовал, чтобы мы ввели, в первую очередь на главной магистрали, турную езду. Нашлись люди, которые стали болтать, что турная езда менее прогрессивна, чем спаренная, чем строенная. В условиях же крайне медленного продвижения паровозов, колоссального простоя их в оборотных пунктах турная езда была крайне необходимой мерой, которая спасала нам ежедневно 40—50 паровозов. Благодаря этому мы уже вернули дорогам взятые у них 15 паровозов и к 1 мая у нас не останется ни одного чужого локомотива.

На дороге имели место большие извращения стахановского движения. Огульным введением тяжеловесов здесь обюрократили замечательное революционное движение лучших машинистов дороги. Превратив их почти в закон для опытных и неопытных, для передовых и отстающих, заставив всех без подготовки водить поезда весом 2200 тонн, и Томской тем самым опошлили и загромозлили стахановское движение. Крепко поддержав почин передовых машинистов - тяжеловесников, мы подняли стахановцев на борьбу за высокую техническую скорость. Правда сейчас мы достигли только 25,8 км технической скорости вместо заланных 26,3, и это уже шаг вперед.

Нам на Томской нужно сделать еще очень много. Необходимо прежде всего привести в полный порядок паровозный парк, полностью закончить реконструкцию и ремонт пути, освоить 150 млн. рублей капиталовложений. Мы еще не перешли в первый класс, а уже в этом году должны покончить не только с этим отставанием, но и перейти во второй класс. Чтобы не отставать от передовых дорог, мы предлагаем заключить договор на социалистическое соревнование с такой замечательной дорогой, как дорога имени Л. М. Кагановича.

Томская — дорога угля и металла, важнейшая государственная дорога. Именно здесь была недавно раскрыта шайка шпионов иностранного государства. Эти контрразведчики, засевшие в управлении Томской, занимались разрушением путей и дезорганизацией эксплуатационной работы. Как уже известно, шпионы Мерзляковский, Мариенгоф и Ключков расстреляны. Остальная шайка диверсантов арестована.

Дальнейшим резким улучшением нашей работы, борьбой за переход во второй класс мы превратим Томскую в неприступную крепость обороны нашей великой родины.

Казалось бы, ничто не предвещало А. Ваньяну личной трагедии.

Правда, в конце 1935 — начале 1936 года выходят один за другим приказы народного комиссара путей сообщения о работе железных дорог, в том числе и Омской, и Томской. Нигде не останавливаясь на существующих достижениях, «завоеваниях», отмечаются только недостатки, собственно, все сведено к одному: *«дорога из месяца в месяц не выполняет заданного ей плана погрузки, задерживает продвижение поездов»*. То, что материально-техническая база любой дороги безнадежно устарела, а кадровый корпус был практически обезглавлен, во внимание не бралось — девиз был один: «План — любой ценой!»

Согласно приказу наркома путей сообщения, школы для детей железнодорожников были переданы в ведение НКПС. 1936 г.

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

2 июня 1936г № 85/Ц

О приеме школ,в которых учатся дети железнодорожников, в ведение НКПС.

"Постановлением ЦИК и СНК СССР от 26 апреля начальные и средние школы, обслуживающие детей железнодорожников, передаются в ведение НКПС...

... Решение о передаче школ партией и правительством оказана железнодорожному транспорту великая честь. Ему доверена почетная в нашей стране задача учить и воспитывать детей."

Народный комиссар путей сообщения



«На основании личного ознакомления устанавливаю, — громил Каганович очередного «нерадивого» начальника дороги, — *что Управление дороги работает плохо, «по старинке», методами канцелярско-бюрократического руководства, осужденного еще в 1933 году постановлением ЦК и СНК «О работе железнодорожного транспорта». Проверка исполнения приказов НКПС показала, что выполнение ряда важнейших приказов НКПС сорвано, в том числе и приказа о паровозном хозяйстве».*

«В частности, Управление дороги допустило полный развал работы депо Петропавловск (это уже касается конкретно Омской дороги. — *Ред.*), *засоренность этого депо классово-чуждыми разложившимися элементами. Ни хозяйственное руководство, ни политотдельское не обеспечило на деле помощь стахановцам дороги, в частности, в депо Омск, где имеется много замечательных машинистов-тяжеловесников, такие основные вопросы, как заработная плата и организация труда, подбор и подготовка кадров, были предоставлены самотеку и передоверены малоквалифицированным, бюрократическим работникам».*

И далее — это отличительная особенность наркомовских приказов — подробно, порой дотошно перечисляется, что необходимо сделать и в какие сроки на Омской железной дороге:

«...3) Прекратить задержку приема поездов от других дорог и задержку поездов на подходах и превращение обменных пунктов в своеобразные барьеры между дорогами.

Повысить качество ремонта паровозов как в паровозных депо, так и на заводе имени т. Рудзутака, на котором, несмотря на наличие квалифицированных кадров и хорошего оборудования, качество ремонта продолжает оставаться неудовлетворительным.

Начальнику паровозной службы в декадный срок сократить простой паровозов на промывках, обеспечив к 1-му февраля простой в пределах установленных норм, особо наладить в паровозных депо ремонт инжекторов и автотормозов.

Начальнику дороги и паровозной службе взять под свое непосредственное наблюдение паровозное депо Петропавловск, обеспечив в кратчайший срок установление пролетарской трудовой дисциплины; направить в депо Петропавловск паровозоремонтный поезд.

4) Для ускорения ликвидации запасов угля на поверхности в Карагандинском районе установить с 25 января вывоз из Караганды не менее 11 поездов в сутки.

5) Ввиду неудовлетворительного состояния политической работы, моему заместителю — начальнику Политуправления тов. Зимину выехать на Омскую дорогу для детального ознакомления с состоянием партийно-массовой работы и деятельности Политотдела дороги, для подъема политической работы, развития стахановского движения и для принятия мер по точному выполнению настоящего приказа и указаний, сделанных командному составу при моем пребывании на дороге.

Народный Комиссар
путей сообщения Л. Каганович.

Приказ рассылается: ЦЗ, начальникам Центрального Управления, отделов и групп НКПС, начальникам дорог и начальникам политотделов дорог, по одному экземпляру т.т. Фуфрянскому, Уланову, Ваньяну и Быховскому».

12 января 1936 года газета «Правда» опубликовала постановление СНК СССР «Об утверждении состава Совета при народном комиссаре путей сообщения» в который вошел и начальник политотдела Томской железной дороги А.Л. Ваньян.

Менее чем через два месяца вышел приказ народного комиссара путей сообщения за № 10/ЦГЛ от 4 марта 1936 г.:

«1. Освободить тов. Миронова от обязанностей начальника Томской железной дороги и направить в распоряжение НКПС.

2. Начальником Томской дороги назначить тов. Ваньяна А.Л., освободив его от обязанности начальника политотдела дороги.

3. Начальником политотдела Томской дороги назначить тов. Степанова Ф.Ф. — зам. начальника политотдела Томской дороги.

Народный Комиссар
путей сообщения Л. Каганович».

А еще через месяц в газете «Правда» от 5 апреля 1936 г. № 95 (6700) коллеги А.Л. Ваньяна читают:

«О награждении работников железнодорожного транспорта.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

За перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и 1 квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий Центральный Исполнительный комитет Союза ССР постановляет наградить руководителей, политработников, рабочих и работниц-стахановцев железнодорожного транспорта по 31 железным дорогам, Московскому Метрополитену, железнодорожному строительству, заводам и предприятиям НКПС:

орденом Ленина: <...>

25. Ваньяна Андрея Львовича — бывшего начальника политотдела Донецкой желез-



В бараке железнодорожников-холостяков. Станция Инская. 30-е годы



На заседании президиума ЦИК СССР Михаил Иванович Калинин вручает орден Ленина Косте Воронцову. Стоят орденоносцы Томской дороги товарищи: начальник дороги Ваньян, стрелочница станции Усяты Махнева и машинисты Карасев и Мыскин.

ной дороги, ныне начальника Томской железной дороги.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. Калинин.

И.о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР И. Уншлихт.

Москва, Кремль — 4 апреля 1936 г.».

Твердо ли был уверен Ваньян в том, что не только человека, но и человечество можно исправить силой, — сегодня уже не установить. Во всяком случае, эта уверенность помогала ему жить и добиваться успехов и на общественном, и на хозяйственном поприще.

Скорее всего, А. Ваньян был искренен в своих порывах улучшить и человеческую породу, и состояние железных дорог, и страны в целом. Это звучит во всех его выступлениях: и устных, и в печати. Все его речи неизменно страстны, как, например, выступление в середине апреля 1936 года на одном из совещаний, в присутствии наркома Л.М. Кагановича.

«Томская дорога — это важнейшая магистраль Урало-Кузбасса, дорога бурно растущего Западно-Сибирского края. И вот такая ответственная дорога несколько месяцев назад находилась в таком состоянии, что не только срывала работу Урала-Кузбасса, но и тормозила движение вперед всей нашей железнодорожной сети.

Как черепахи двигались поезда. На отдельных плечах коммерческая скорость падала до 2–3 км в час. На важнейшем участке главной линии Новосибирск-Чулымская на протяжении 130 км стояли в затылок друг другу 50 поездов, по всем участкам дороги было брошено 200 составов... Даже курьерские поезда опаздывали на сутки.

Теперь этого нет... За кратчайший срок пребывания на дороге Лазарь Моисеевич Каганович организовал людей, вдохновил их, вселил в них уверенность, поднял большевистскую бдительность, показал путь борьбы и побед. Идя по этому пути при повседневной помощи и руководстве Западно-Сибирского крайкома партии и лично товарища Эйхе, нам удалось взять первые позиции.

После приезда Лазаря Моисеевича на Томской дороге, вчера еще крайне отсталой, выросло замечательные воронцовское и карташовское движения молодежи... Имена десятков машинистов, путейцев, вагонников известны теперь не только на Томской, но и на всех дорогах страны.

Первый клич к Победе, который дал нам Лазарь Моисеевич — это работа с людьми.

Приказ Лазаря Моисеевича о работе Томской дороги — это конкретная программа

наступления, программа преодоления трудностей.

...Томская была забита вагонами. Мы начали увеличивать погрузку, стали расшивать узлы, усиливая выгрузку и продвижение порожняка. В результате этого дорога, пять лет не выполнявшая плана погрузки, максимально грузившая 2500–3000 вагонов, в самое тяжелое время, в суровую сибирскую зиму начала грузить свыше 4000 вагонов, а в стахановскую декаду 4813 вагонов — 117,2 процента плана.

...Когда первая позиция была взята, Лазарь Моисеевич повел нас в дальнейшее наступление, поставив новую задачу — поднять все брошенные составы. 15 апреля и эта задача была решена. На Томской нет теперь ни одного брошенного поезда.

...Сейчас мы достигли только 25,8 км технической скорости, вместо заданных 26,3, но это уже шаг вперед.

Нам на Томской нужно сделать еще очень много. Необходимо, прежде всего, привести в полный порядок паровозный парк, полностью закончить реконструкцию и ремонт пути, освоить 150 млн. рублей капиталовложений.

...Чтобы не отставать от передовых дорог, мы предлагаем заключить договор на социалистическое соревнование с такой замечательной дорогой, как дорога имени Лазаря Моисеевича Кагановича.

...Томская дорога угля и металла, важнейшая государственная дорога, по погрузке она занимает третье место на сети.

Именно здесь недавно была раскрыта шайка шпионов иностранного государства. Это контрразведчики, засевшие в управлении дороги, занимались разрушением путей и дезорганизацией эксплуатационной работы. Как это известно, шпионы Мердзиховский, Мариенгоф, Клочков расстреляны, остальная шайка диверсантов арестована.

Дальнейшим резким улучшением нашей работы, борьбой за переход во второй класс мы превратим Томскую в неприступную крепость обороны нашей великой родины!»

Увы, пламенные речи Ваньяну не помогли, не помогли дела, не помогли влиятельные знакомые и друзья в Москве. В таких случаях говорят: судьба. Да, судьба — и не только судьба отдельного человека, а судьба в целом всей страны, где нельзя отделить одного человека от другого, где судьба всех является судьбой каждого.

Обвинив Ваньяна во всех мыслимых и немыслимых грехах, на него, как водится, свалили и чужие. Припомнили даже строительство дороги Томск–Енисейск, которую начали строить в 1930 году, хотя по проекту должны были начать строить еще до революции, в 1915 году. Тогда расчистили трассу до Чулыма, отсыпали полотно, однако начавшееся строительство Кузнецкого металлургического комбината забрало все средства, и строительство дороги законсервировали. Вернулись к ней через несколько лет, когда она без шпально-рельсовой решетки разрушилась. Все убытки списали на бывшего начальника Томской дороги Ваньяна.

«Мерзкий враг народа Ваньян всяческими мерами пытался затянуть строительство», — написала томская газета «Красное знамя» 30 сентября 1937 г.

Как говорится: «Без комментариев».



Машинист 2 класса. Младший начальствующий состав. 1935 г.









Родился 7 марта 1891 г. в деревне Екатериновка Павлодарского уезда Екатеринославской губернии (ныне Лозовский район Харьковской области).

- 1904 г. – окончил Панютинское 2-классное железнодорожное училище.
- 1905–1906 г. – поденный конторщик на ст. Панютино Южной железной дороги.
- 1906–1910 г. – ученик, подручный слесаря, токарь, помощник машиниста паровоза и машинист депо Панютино Южной ж.д.
- 1910 г. – 1914 г. – четырехлетние специальные курсы ремесленного железнодорожного училища.
- 1914–1915 г. – помощник машиниста Александровской железной дороги.
- 1915–1917 г. – машинист паровоза Южной железной дороги.
- Март 1917 г. – машинист депо Званка Северной железной дороги.
- Сентябрь 1917 г. – машинист Южной железной дороги.
- Октябрь 1917 г. – август 1919 г. – служба в Красной гвардии.
- Октябрь 1919 г. – январь 1920 г. – подпольная работа на Украине.
- Январь 1920 г. – март 1921 г. – машинист Панютинского депо, председатель районного военно-революционного комитета.
- Март 1921 г. – август 1924 г. – председатель профсоюза железнодорожников, г. Харьков.
- Август 1924 г. – февраль 1926 г. – Харьков. Начальник отдела нормирования труда и быта Южной железной дороги.
- 1926 г. – май 1928 г. – начальник планового отдела Северо-Кавказской железной дороги.
- 1929 г. – зам. председателя правления и уполнаркомпути Северо-Кавказской железной дороги.
- 1930 г. – зам. директора Северо-Кавказской железной дороги.
- 1931 г. – зам. начальника Днепропетровской железной дороги.
- Сентябрь 1931 г. – август 1933 г. – начальник Самаро-Златоустовской железной дороги.
- Август 1933 г. – январь 1936 г. – зам. начальника Центрального управления паровозного хозяйства НКПС.
- **Январь 1936 г. – январь 1937 г. – начальник Омской железной дороги.**
- 15 января 1937 г. арестован как враг народа, возглавлявший группу троцкистской организации.
- 11 июля 1941 г. приговорен военной коллегией Верховного суда СССР к расстрелу.
- В 1956 г. определением военной коллегии Верховного суда СССР реабилитирован.





Александр Ефимович Фуфрянский

Начальник Омской железной дороги
с января 1936 г. по январь 1937 г.

КОМИССАР ГРАЖДАНСКОЙ

Даже по меркам сверхбдительных кадровиков середины 30-х годов трудно было найти руководителя с более безупречной биографией, чем та, которая была у Александра Ефимовича Фуфрянского, назначенного приказом народного комиссара путей сообщения от 21 января 1936 г. начальником Омской железной дороги. Потомственный пролетарий-железнодорожник, член ВКП(б) с 1917 года, герой гражданской войны, орденоносец, руководитель железнодорожного транспорта в годы его восстановления и первых пятилеток, Александр Ефимович был человеком беззаветно преданным как большевистской идеологии, так и железнодорожному транспорту, с которым была связана вся его жизнь, с первых и до последних дней. Но даже незаурядный перечень заслуг перед советской властью не защитил его от клеветы и надуманных обвинений. Буквально через несколько месяцев после награждения орденом Трудового Красного Знамени «за перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий» начальник Омской железной дороги А.Е. Фуфрянский был арестован и позднее погиб. Впоследствии полностью реабилитирован.

8 марта 1966 года на родине Александра Ефимовича в Панютине, на здании ремонтного завода открыли мемориальную доску с надписью: «Фуфрянскому Александру Ефимовичу, большевику-революционеру, члену КПСС с 1917 года, соратнику легендарного полководца Н.Щорса, руководителю революционного движения в Панютине, машинисту бывшего Панютинского паровозного депо от коллектива Панютинского ВРЗ в день 75-летия со дня рождения».



А.Е Фуфрянский и С.Л. Шахматов на Украине. Январь 1920 г.

А.Е. Фуфрянский родился 7 марта 1891 года в семье кузнеца депо Панютино. Окончил двухклассное железнодорожное училище, затем четырехлетние курсы ремесленных учеников. В 14 лет начал трудовую деятельность, работал поденным конторщиком, но через год был изгнан со службы за подачу коллективного заявления о неправильной оплате труда. Затем — ученик, подручный слесаря, помощник машиниста паровоза, машинист… В начале 1917 года за участие в забастовочном движении Александра Фуфрянского высылают на Мурманскую дорогу, где в апреле он вступил в партию. В сентябре вернулся домой, в Панютино, где создал военно-революционный комитет и возглавил большевистскую организацию Лозовского и Панютинского районов. Организовывает красногвардейские отряды. По инициативе Фуфрянского рабочие депо построили бронепоезд «Победа или смерть».

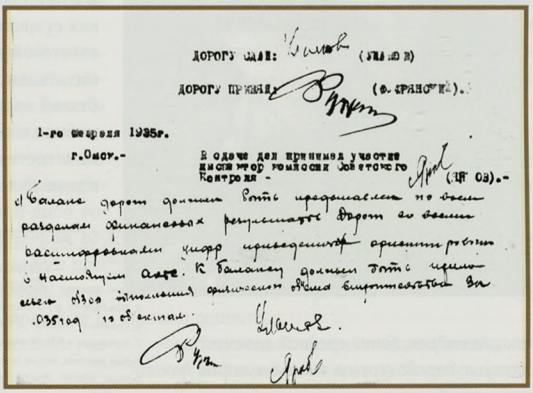
Он участвовал в тридцати боях против белогвардейцев, гайдамаков и немцев, был ранен. В 1919 году вместе с В. Боженко сформировал Таращанский полк и стал его комиссаром. Во время боев с петлюровцами за Киев Таращанский и Богунский полк, которым командовал Н.Щорс, объединились в бригаду. Ее комиссаром стал А. Фуфрянский. 5 февраля 1919 года бригада Щорса освобождает Киев.

В справке МВД, выданной в Омске родственникам А.Е. Фуфрянского в 1965 г., говорится: *«В октябре 1919 года Фуфрянский из армии демобилизован. По заданию ЦК партии направлен на подпольную работу под кличкой «Филя». В районе станции Лозовая организовал три восстания и разбил белых. Совершал диверсии на станции Синельниково. 20 февраля 1920 г. вышел из подполья».*

Вся последующая жизнь А.Е. Фуфрянского целиком связана с железнодорожным транспортом. В двадцатые — тридцатые годы он на различных руководящих постах Южной, Северо-Кавказской, Днепропетровской, Самаро-Златоустовской железных дорог. В 1933 году его назначают заместителем начальника Центрального управления паровозного хозяйства НКПС. По его инициативе 100 паровозов серии «М» были переделаны из трехцилиндровых на двухцилиндровые, так как котлы этой серии, выпущенные в 1925 году, не соответствовали размерам машины. Вместо серии паровозов «ММ» по его настоянию стали строить серии «МР^{Н}» и «СО».

В январе 1936 года А.Е. Фуфрянского назначают начальником Омской магистрали.

Положение на Омской железной дороге в те годы было тяжелое. На сети по эксплуатационной работе она была на последнем месте. Из месяца в месяц дорога не выполняла плана погрузки (особенно карагандинского угля), тормозила продвижение поездов на восток. В приказе народного комиссара путей сообщения «О работе Омской железной дороги» от 21 января 1936 года, на основании которого А.Е. Фуфрянский был назначен начальником дороги, говорилось: *«Не смотря на важное государственное значение Омской дороги, как основной транзитной магистрали на Восток, как дороги погрузки и вывоза карагандинского угля, дорога из месяца в месяц не выполняет заданного ей плана погрузки, задерживает продвижение поездов с Пермской и Южно-Уральской на Восток, самовольно прекращая прием поездов по Вагаю и Макушино. Трудовая дисциплина на дороге крайне низка.*



ДОРОГУ СДАЛ: (ЗАМ.НАЧ.ДОР)

ДОРОГУ ПРИНЯЛ (ОТ.ТРАНСПОРТ).

1-го января 1936г.

г.Омск.- В сдаче дел принимал участие инспектор комиссии Советского Контроля - (ЦК ВКП(б)).-

Баланс дороги должен быть представлен по всем разделам финансовых результатов дороги со всеми расшифровками цифр приведенных отчетных работ с настоящим актом. К балансу должен быть приложен подробный финансовый план выполнения 1935 года по отчетам.

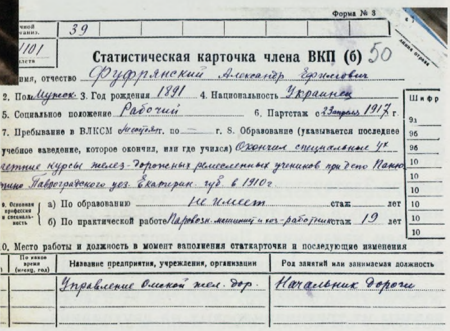
Акт о принятии Омской дороги А.Е. Фуфрянским. 1935 г.

На основании личного ознакомления устанавливаю, что Управление дороги работает плохо, «по старинке», методами канцелярско-бюрократического руководства, осужденного еще в 1933 году постановлением ЦК и СНК «О работе железнодорожного транспорта». Проверка исполнения приказов НКПСа показала, что выполнение ряда важнейших приказов НКПСа сорвано, в том числе и приказа о паровозном хозяйстве. В частности, Управление дороги допустило полный развал работы депо Петропавловск, засоренность этого депо классово-чуждыми и разложившимися элементами. Ни хозяйственное руководство, ни политотдельское не обеспечило на деле помощь стахановцам дороги, в частности, в депо Омск, где имеется много замечательных машинистов-тяжеловесников, такие основные вопросы, как заработная плата и организация труда, подбор и подго-



А.Е Фуфрянский. 1936 г.

ны и тенденции, наметить пути ликвидации плохой работы. Но именно на это не решались, а зачастую, в силу своего невысокого профессионального уровня, не могли сделать даже руководители. Куда проще было прибегать к жестким оргвыводам и репрессивным мерам. По прямолинейной идеологизированной логике того времени недостатки пытались отыскать не в глубинной сути катастрофического отставания технических возможностей дороги от возрастающих потребностей развивающейся индустрии, а в недостаточной жесткости и требовательности руководства, происках существующих и несуществующих врагов советской власти, саботажах, недостатках воспитательной и пропагандистской работы. Ставка на энтузиазм, сверхусилия, до предела мобилизованные человеческие возможности не в состоянии была в корне изменить положение дел. Цепная реакция недоверия к спе-



Форма № 3

39

Статистическая карточка члена ВКП (б) 50

2. Пол Мужск. 3. Год рождения 1891 4. Национальность Украинец

5. Социальное положение Рабочий 6. Партстаж с Января 1917 г.

7. Пребывание в ВЛКСМ Нет был. по г. 8. Образование (указывается последнее учебное заведение, которое окончил, или где учился) Окончил специальные 4х

Ш и Ф

9. Отношение к профессии и специальности: а) По образованию 1 кл. класс стаж лет; б) По практической работе Паровоз. машинист и нач. работы стаж 19 лет

10. Место работы и должность в момент заполнения статкарточки и последующие изменения

По книжке время (месяц, год)	Название предприятия, учреждения, организации	Род занятий или занимаемая должность
	Управление Омской жел. дор.	Начальник дороги

Карточка партучета А.Е Фуфрянского. г. Омск. 1936 г.

товка кадров, были предоставлены самотеку и передоверены малоквалифицированным, бюрократическим работникам.

По ряду случаев грубейшего нарушения государственной дисциплины, например, по самовольному прекращению приема поездов по Вагаю и Макушино от Пермской и Южно-Уральской дорог, начальник дороги т. Уланов оправдывается тем, что он не знал об этих фактах, совершенно не понимая, что это не может служить оправданием, так как начальник дороги обязан знать, что делается на дороге и должен на деле обеспечить выполнение приказов НКПС и своих распоряжений».

Отмеченные в приказе Л.М. Кагановича недостатки в работе Омской железной дороги действительно имели место, и исправлять их надо было незамедлительно. Но заметить недостатки, недоработки, упущения и явные срывы, как правило, не самое сложное. Куда важнее и действеннее, профессионально проанализировав происходящее, выявить причи-

циалистам, поиски врагов и саботажников, зачастую там, где их никогда не было, наносили невосполнимый урон делу, насаждали в людях страх, недоверие, растерянность. Непрекращающаяся и часто совершенно необоснованная смена руководителей на всех участках сети деморализовала не только руководителей и специалистов, но и простых рабочих-железнодорожников, которые не могли понять происходящее и вынуждены были принимать на веру формулировки приказов, решений и политических лозунгов того времени.

Только за период с 1933 по 1937 год на Омской железной дороге сменилось пять руко-

водителей. В своих воспоминаниях ветеран-железнодорожник Иван Никифорович Филатов, окончивший в 1934 году Военно-транспортную академию в Москве и направленный работать на Омскую дорогу, пишет: *«При наркоме Кагановиче процветала ничем не оправданная частая сменяемость руководящего состава железных дорог страны. Не раз мы задавались вопросом, как мог нарком Каганович, такой крупный руководитель, допускать сам и позволять другим ненужную смену начальников дороги? Рассуждали, что, возможно, и есть от этого польза, просто мы ее не видим, не понимаем.*

Смена руководителей огорчала не только командный состав, но и всех железнодорожников. Каждый начальник дороги дважды в году — весной и осенью — проводил комиссионный осмотр хозяйства на всех пунктах. Где-то на станции или разъезде им было обещано положительно решить какой-либо вопрос, связанный не только с улучшением работы, но и культурно-бытовых условий: расширение и постройка красных уголков, магазинов, больниц, поликлиник, бань, колодцев и т.п. И вдруг там узнают, что начальник уже другой.

— Не успел человек осмотреться — уже отзывают. Не понимаю! — возмущался Геннадий Кандыбко, начальник отдела учета и статистики управления дороги.

Начальник дороги Василий Иванович Базулин (третий за последние четыре года) высокий, волевой человек, не успев провести задуманные планы, уже готовился к отъезду. Его отзывали на работу в наркомат.



Василия Ивановича жалели многие. Он не любил лишних слов, был прост, вдумчив, решителен. Позднее, в апреле 1937 года, я встретился с Базулиным, будучи в командировке в наркомате. Он охотно говорил о дороге, о людях. Помню его озабоченный вид. (В.И. Базулин погиб во время репрессий. Реабилитирован посмертно).

На пост начальника дороги прибыл из Москвы один из руководящих работников наркомата Гавриил Данилович Уланов. Он хорошо знал эксплуатационную работу железнодорожного транспорта и при этом был скромен до застенчивости. Проработал на дороге недолго. Неожиданно для всех его назначили начальником Калининской железной дороги. (Г.Д. Уланов погиб в годы культа. Реабилитирован посмертно). Помню, как один из близких друзей возмущенно расспрашивал меня тогда: — Иван, что у вас делается на дороге? Базулина перевели в наркомат, Уланова на другую дорогу. Какая кому польза от частой смены начальников?

— Я тоже так думаю, но… эти дела наркомат решает.

— Это мне, Ваня, понятно, но почему никто об этом вашему наркому не подскажет?

После Уланова начальником дороги был назначен старый коммунист А.Е. Фуфрянский. С начала 1936 года Омская дорога под его руководством устойчиво занимала места в первой пятерке дорог страны…»

Действительно, с приходом А.Е. Фуфрянского дела на Омской дороге стали решительно меняться к лучшему. Вступив в должность, Фуфрянский в газете «Омская правда» обратился ко всем железнодорожникам дороги: *«Мне известны слабые места дороги, я знаю также, что здесь много прекрасных работников, подлинных стахановцев-кривоносовцев, много отличных командиров-энтузиастов. Омская железная дорога технически хорошо оснащена, располагает опытными кадрами и имеет полную возможность работать наравне с лучшими дорогами Союза».*

Здесь же Фуфрянский поставил перед железнодорожниками ближайшие задачи в области экономики дороги и ее технического раз-

г. Омск. Мемориал борцам революции

вития. А в заключение сказал: «Я ни на минуту не сомневаюсь: с поставленными задачами Омская ж. д. хорошо справится и, начиная с февраля, не будет больше занимать последних мест в сводках НКПС».

Эти его слова не остались только обещанием. Коллектив дороги энергично взялся за устранение «слабых мест» и уже в первом квартале 1936 года по выполнению объемных и некоторых качественных показателей дорога вышла из отстающих в первую пятерку дорог страны.

Труженики Омской железной дороги поверили в нового руководителя и вместе с ним трудились с полным напряжением сил. Это было время расцвета на дороге стахановско-кривоносовского движения. Машинисты Омской ломали старые нормы скорости и веса поездов: вместо 1800 тонн по норме водили поезда до 4000 тонн, увеличивая их скорость до 50 км/час. Одно за другим имена кривоносовцев Омской железной дороги заносились в книгу рекордов страны.

В газете «Гудок» от 11 марта 1936 г. под заголовком «Шире откроем ворота транзиту! Омская вызывает на соревнование Южно-Уральскую» напечатаны обязательства омских железнодорожников: *«Мы берем на себя следующие обязательства: принимать от соседних дорог поезда без всякой задержки и сдавать на соседние дороги не менее 4 100 груженых вагонов при норме 2 839;*

ежедневно грузить не менее 1 425 вагонов при норме 1 220; в первую очередь, выполняя боевой приказ Л.М. Кагановича о вывозе угля из Караганды;

ускорить продвижение поездов путем сокращения оборота вагонов по дороге до 3,7 суток вместо нормы 3,82 и фактически выполняемого сейчас оборота 6,3 суток. Коммерческую скорость довести до 19 км. вместо выполняемых в феврале 14, а техническую — до 29 км. вместо 27 по норме;

увеличить пробег паровоза до 250 км. в сутки при норме в 230 и фактически выполняемых в феврале 202 км.;

широко развернуть опыт стахановского ухода за стрелками орденоноски-стахановки тов. Неудахиной, машиниста тульского депо т. Огнева, а также перенести опыт лучших стахановцев-машинистов тт. Горбатюка, Хвесько, Шишкина и др. тяжеловесников.

Уже сейчас, несмотря на многие недостатки в работе мы имеем ряд успехов стахановцев, достигнутые в дни подготовки».

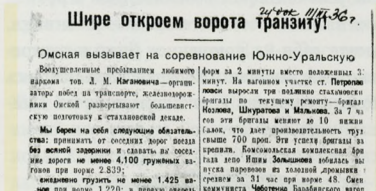
На дороге появлялись новые стахановцы и стахановские участки. Передовая комплексная бригада Омского депо Колесникова, состоящая из 16 слесарей, в третьей декаде февраля отремонтировала в твердые сроки 18 паровозов. В бригаде Цибульского (Барабинское депо) до начала подготовки к стахановской декаде, кроме самого Цибульского, стахановцев не было. Теперь в его бригаде из 36 человек 18 стали стахановцами. В феврале эта бригада отремонтировала три паровоза сверх плана. На вагонном участке Караганда-Сортировочная инициаторы соревнования на лучшую подготовку к декаде слесаря Карташев и Холопкин сменили вагонные рессоры у порожних платформ за 2 минуты вместо положенных 35 минут. На вагонном участке ст. Петропавловск организовались три новые стахановские бригады по текущему ремонту — бригады Козлова, Шкуратова и Малькова. За семь часов эти бригады меняли до 10 нижних балок. Комсомольская комплексная бригада Золышкова из депо Ишим добилась выпуска паровозов из холодной промывки в среднем за 31 час при норме 48. Смена коммуниста Чеботенко Барабинского вагонного участка, включившись в стахановскую декаду, сдала 6 марта на Томскую 17 поездов, держа под осмотром и ремонтом каждый состав всего 25–55 минут вместо нормы 1 час 40 минут.

Март в 1936 году выдался очень снежным, поэтому путейцы взяли на себя обязательство *«обеспечить боевую готовность дороги в снегоборье»*. Кроме того, путейцы во время стахановской декады обязались организовать не менее 135 стахановских километров пути с последующей проверкой путеизмерителем.

Широко разворачивалась подготовка к декаде среди вагонников, которые взялись ликвидировать отцепки по горению букс и

снизить число больных вагонов до 350 в сутки при норме 450.

«По-боевому выполняя приказы наркома о работе Омской и Томской дорог, продолжая беспощадную борьбу с предельщиками и саботажниками, железнодорожники Омской обязуются провести стахановскую декаду так, чтобы положить начало крутого подъема работы дороги и превратить ее в передовую магистраль Сибири и Дальнего Востока», — рапортовал в наркомат начальник дороги.



Шире откроем ворота транзиту!

Омская вызывает на соревнование Южно-Уральскую

Воодушевленные предложением любимого наркома тов. Л. М. Кагановича — организаторы побед на транспорте, железнодорожники Омской дороги развертывают большевистскую подготовку к стахановской декаде.

Мы берем на себя следующие обязательства: принимать от соседних дорог поезда **без всякой задержки** и сдавать их соседям **точно по норме 4.100 груженых вагонов** при норме 2.839;

ежедневно грузить не менее 1.425 вагонов при норме 1.220; в первую очередь выполняя личный приказ тов. Л. М. Кагановича о вывозе угля из Караганды;

ускорить продвижение поездов путем сокращения оборота вагонов по дороге до 3,7 суток вместо нормы 3,82 и фактически выполняемого сейчас оборота 6,3 суток. Коммерческую скорость довести до 19 км вместо выполняемых в феврале 14, а техническую — до 29 км вместо 27 по норме;

увеличить пробег паровозов до 250 км в сутки при норме в 230 и фактически выполняемых в феврале 202 км.;

широко развернуть опыт стахановского ухода за строением оренбургско-сталинских. Неудавкой, машиниста тульского депо т. Огнева, а также перенести опыт лучших сталинцев-машинистов тт. Горбатюка, Хвесько, Шишкина и др. тяжеловесников.

Уже сейчас, несмотря на многие недостатки в работе, мы имеем ряд успехов стахановцев, достигнутые в дни подготовки.

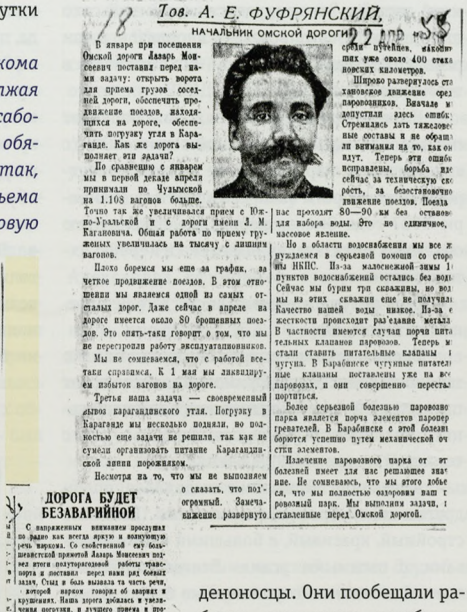
Растут у нас и новые стахановцы и стахановские участки. Передовая комплексная бригада омского депо Колесниковой, состоящая из 16 слесарей, в третьей декаде февраля отремонтировать в текущие сроки 18 паровозов. В бригаде Цибульского (Оренбургский депо) за начала подготовки к стахановской декаде кроме самого Цибульского стахановцев не было. Теперь в его бригаде из 36 человек 18 — стахановцы. В феврале эта бригада отремонтировала 3 паровоза сверх плана. На вагонном участке Карагандa-сортировочная инициаторы соревнования на лучшую подготовку к декаде слесарь Карташов и Холопкин сменили вагонные рессоры у порожних платформ за 2 минуты вместо положенных 3 минут. На вагонном участке ст. Петропавловск выросли три полных стахановских бригады по текущему ремонту: бригады Козлова, Шкуратова и Мальцова. За 7 часов эти бригады меняют 10 пожилых, что дает производительность труда свыше 700 проц. Эти успехи бригады завоевали. Комсомольская комплексная бригада депо Ишим Зельцманна побила все пуска паровозов из холодной формовки — сделали за 31 час при норме 48. Смен коммуниста Чеботенко Барабинского вагонного участка, включившись в стахановскую декаду, сдала 6 марта на Томскую 17 поездов, держа под осмотром и ремонтом каждый состав всего 25—35 минут вместо нормы 1 ч. 40 минут.

Март является еще снежным месяцем поэтому путейцы дороги берут на себя обязательство **обеспечить бесперебойное движение** дороги в снегозаборьи. Кроме того, путейцы во время стахановской декады будут драться за организацию **не менее 135 стахановских километров пути** с последующей проверкой по путеизмерителю.

Широко развернулась подготовка к декаде среди вагонников, которые берутся закреплять отделки по горячим буксам и снизить число больных вагонов до 350 в сутки при норме 450. По-боевому выполняя приказы наркома о работе Омской и Томской дорог, продолжая беспощадную борьбу с предельщиками и саботажниками **железнодорожники Омской обязуются провести стахановскую декаду так, чтобы положить начало крутого подъема работы дороги и превратить ее в передовую магистраль Сибири и Дальнего Востока.**

Вызываем на соревнование Южно-Уральскую дорогу как на лучшую подготовку стахановской декаде, так и на лучшее проведение самой декады и закрепление достигнутых в этот период результатов.

Нач. Омской дороги ФУФРЯНСКИЙ.
Подор — ЯРИН.



18 Тов. А. Е. ФУФРЯНСКИЙ,
НАЧАЛЬНИК ОМСКОЙ ДОРОГИ

В январе при посещении Омской дороги Лазарь Моисеевич поставил перед нами задачу: открыть ворота для приема грузов соседней дороги, обеспечить продвижение поездов, находящихся на дороге, обеспечить погрузку угля в Караганде. Как же дорога выполняет эти задачи?

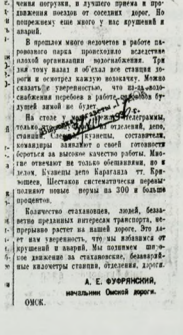
По сравнению с январем мы в первой декаде апреля погрузили по Чулымской на 1.108 вагонов больше. Точно так же увеличивался прием с Южно-Уральской и с дороги имени Л. М. Кагановича. Общая работа по приему груженых увеличилась на тысячу с лишним вагонов.

Плохо боремся мы еще за график, за четкое продвижение поездов. В этом отношении мы являемся одной из самых отсталых дорог. Даже сейчас в апреле на дороге имеется около 80 брошенных поездов. Это опять-таки говорит о том, что мы не перестроили работу эксплуатационников.

Мы не сомневаемся, что с работой всетаки справимся. К 1 мая мы ликвидируем избыток вагонов на дороге.

Третья наша задача — своевременный вывоз карагандинского угля. Погрузку в Караганде мы несколько подняли, но полностью еще задачи не решили, так как не сумели организовать питание Карагандинской линии порожняком.

Несмотря на то, что мы не выполнили ... сказать, что полностью ... огромный. Замечательное ... развернуто ... ставленные перед Омской дорогой.



ДОРОГА БУДЕТ БЕЗАВАРИЙНОЙ

С напряженным вниманием прослушал по радио как всегда ярко и конкретно речь вождя. Со свойственной ему большевистской прямотой Лазарь Моисеевич подвел итоги полуторамесячной работы транспорта и поставил перед нами ряд боевых задач. Стыд и боль жгла та часть речи, которой вождь говорил об авариях и крушениях. Наша дорога довольно в умеренных поступки, в худшем случае и допускала здесь ошибок. Но повторяю еще много у нас крушений и аварий.

В прошлом много недочетов в работе паровозного парка происходило вследствие плохой организации водоснабжения. Три ... месяца тому назад я об'ехал все станции дороги и осмотрел каждую водокачку. Можно сказать со уверенностью, что по-за-водоснабжения перебоев в работе ... крушений здесь не будет.

На столе ... телеграммы, только ... донесений, доп, ... станций ... сутки ... составителя, командиры заявляют о своей готовности бороться за высокие показатели работы. Многие отвечают не только обещаниями, но и делом. Кузнецкие дети бригады тт. Крупнова, Шестакова систематически перевыполняют новые нормы на 300 и больше процентов.

Количество стахановцев, людей, бескорыстно преданных интересам транспорта, непрерывно растет на нашей дороге. Это дает нам уверенность, что мы избавимся от крушений и аварий. Мы поднимем широкое движение за стахановское, безаварийные километры станции, отделения, дороги.

А. Е. ФУФРЯНСКИЙ,
начальник Омской дороги.

ОМСК.

Публикации А.Е. Фуфрянского в отраслевой газете «Гудок». 1935–36 гг.

В марте 1936 года впервые за время существования дороги за перевыполнение государственного плана перевозок и достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств сети ЦИК Союза ССР наградил высокими государственными наградами 14 работников Омской железной дороги, в том числе орденом Трудового Красного Знамени ее начальника — А.Е. Фуфрянского.

После возвращения награжденных из Москвы в клубе им. Лобкова состоялся многолюдный митинг, на котором выступили все ордеконосцы. Они пообещали работать еще лучше, «чтобы не сдавать достигнутые рубежи и двигаться все время вперед».

На этом митинге А.Е. Фуфрянский сказал: *«Эта награда заставляет нас помнить, что Омская дорога еще не восполнила отставание, что впереди огромная, нелегкая работа и надо равняться по нашим передовым товарищам». Закончил он свое выступление словами: «Заверяю, что Омская дорога выполнит все свои задания и выйдет на первое место».*

Под руководством Фуфрянского к концу 1936 года заканчивается и сдается в эксплуатацию последний участок автоблокировки на главном ходу Макушино — Омск. Несколько раньше, в этом же году, включается в строй электрическая централизация стрелок и сигналов на станциях Московка, Омск-Пассажирский, Татарская, Барабинск.

Построен вагоноремонтный пункт в Омске. Ведутся работы по удлинению станцион-

ных путей. Заканчивается строительство станции тепловой промывки паровозов, в три раза сократившей простой локомотивов в этом виде ремонта.

Именно при Фуфрянском дорога получает первые 200 паровозов мощной серии «СО^{К}» (с конденсацией пара), которые до самой электрификации дороги были ее гордостью. К январю 1937 года Омская дорога по выполнению объемных показателей выведена в первую пятерку сети.

Этот результат называли тогда «феноменом пятилетки».

Воспоминания современников, близко знавших Александра Ефимовича, воссоздают правдивый и яркий портрет этого замечательного человека. Все они отзываются о нем с теплотой и огромным уважением.

Александр Ефимович выделялся среди других своей броской внешностью. Высокий, стройный, красивый, с большими синими глазами, с пышными усами. Всегда опрятный, одетый в отлично отутюженные брюки-бриджи, хромовые сапоги, начищенные до блеска.

Гимнастерка, подпоясанная широким ремнем и подтороченная белоснежным воротничком, подчеркивала его военную выправку. Таким его видели везде: в кабинете, на митингах и собраниях, в вагоне, в машине, на объектах.

Он воспитывал коллектив личным примером, убеждением, терпимостью. При выездах на линию внимательно выслушивал все предложения по работе, а также и личные просьбы рабочих. Если что-либо обещал, незамедлительно выполнял. Не давал необдуманных обещаний сам и строго спрашивал за них с подчиненных. Такие встречи вызывали у железнодорожников огромное к нему уважение.

Командный состав среднего звена удивляла в начальнике дороги его необыкновенная работоспособность. Часто, вспоминают очевидцы, он ночевал у себя в кабинете, хотя жил в десяти минутах ходьбы от здания Управления дороги.

Об огромной воле и выдержке Фуфрянского рассказывает в своих воспоминаниях бывший диспетчер пассажирской службы Александр Андреевич Швецов. Рассказывая об одной из ночных аварий пассажирского поезда, происшедшей в его дежурство, он описывает свое душевное состояние. Нервы были на пределе, он сильно волновался, даже стал заикаться. Долго не мог решиться поднять трубку телефона, чтобы сообщить о случившемся, и вдруг вместо ругательств и угроз, которые обычно в таких случаях следовали, он услышал спокойный и предельно вежливый голос: «...Вы успокойтесь... возьмите себя в руки... только выясните обстоятельства — звоните... возьмите себе на помощь...» Даже в экстремальной обстановке у Фуфрянского нашлись не только указания и рекомендации, но и человеческая чуткость, которая в эти минуты для диспетчера А.А. Швецова была так необходима.



Телефонный аппарат из кабинета А.Е. Фуфрянского

Стиль руководства в те времена был не из деликатных. Особой грубостью в выражениях отличался «железный» нарком путей сообщения Л.М. Каганович. Он даже по селектору кричал, ругался, угрожал, оскорблял подчиненных. Так же вели себя и его заместители.

«Грубость — это духовное бессилие», — часто повторял А.Е. Фуфрянский и никогда не позволял себе не только грубить, но и повышать голос. В ответ на унизительные окрики в свой адрес сверху в эфире раздавался спокойный, ровный, деловой голос Александра Ефимовича. Причем он не оправдывался, как многие, не искал для дороги легких решений тех или иных вопросов, а больше анализировал сложившиеся на своей и соседних дорогах де-

ла и точно разрубал узлы сложных производственных ситуаций.

Характерными чертами Александра Ефимовича являлись скромность и юмор. Он никогда не выпячивал своих заслуг в годы гражданской войны, не бахвалился дружбой с легендарным Щорсом, не упоминал о своих родных братьях Василии и Терентии, которые внесли огромный вклад в дело революции.

А.Е. Фуфрянский избирался членом пленума и президиума Омского областного исполнительного комитета. На 2-м Омском областном съезде Советов был избран делегатом на XVII Всероссийский и VIII Всесоюзный Чрезвычайные съезды Советов, где принималась новая Конституция СССР. Работал в омских областных выборных партийных органах — был членом партийной комиссии… И вдруг — арест.

Вдруг он, конечно, был только для омичей и, пожалуй, для семьи. У самого Фуфрянского беспокойство по этому поводу закрадывалось, видимо, давно. На его глазах в течение одного года были «разоблачены» четыре группы «шпионов» и «диверсантов» на дорогах Оренбургской и Омской. Вал репрессий катился на восток вместе с министерским поездом, в котором ехал «железный» нарком Л.М. Каганович.

Еще больше утвердил эту тревогу Александра Ефимовича разговор, который состоялся 6 января 1937 года с начальником Омского отделения НКВД. Хотя вопросы к Фуфрянскому, которыми пытались выяснить его личное отношение к местным партийным и советским руководителям, задавались очень осторожно, но именно они вызвали у него понятное для того времени волнение.

Вот что вспоминал об этих днях сын Александра Ефимовича, заслуженный деятель науки и техники, доктор технических наук, профессор Н.А. Фуфрянский: *«Отец был образованным, интеллигентным и разносторонним человеком. В молодости писал пьесы, играл в драмкружке Панютинского клуба. Позднее, будучи страстным охотником, стал главным редактором (в те годы эта должность была на общественных началах) украинского журнала «Охотник и рыболов».*

Наша семья имела всегда много друзей, в доме часто собирались большие компании большевиков-подпольщиков, машинистов, товарищей по службе.

Однажды в зимний воскресный день мы сидели в его служебном вагоне на Казанском вокзале, заряжая патроны к предстоящей охоте. Отец был чем-то встревожен. «Знаешь, сынок, — сказал он, — происходит что-то непонятное. Арестованы заместитель наркома Лившиц и начальник Юго-Восточной дороги Арнольдов».

Отец пытался из служебного вагона соединиться по телефону с Кагановичем, ожидал его звонка. Но разговор не состоялся. «Все что-то не так, — продолжал отец. — Думаю о прошлом. Все вроде известно, все на виду. Но почему-то напоминают мне о прошлых дискус-



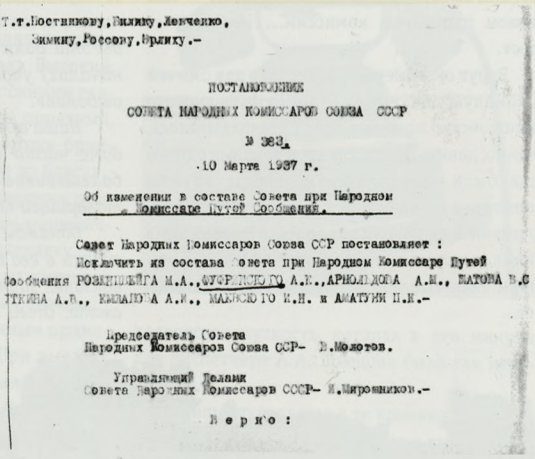
г. Омск. Дом, где жил А.Е. Фуфрянский. Снимок 1965 г.

сиях. Не пойму, для чего старые большевики вновь и вновь проверяются…»

Мы разъехались. И вот 16 января 1937 года, читая «Гудок», я в сводке работы дорог не нашел фамилии отца…»

Среди прочих явно надуманных и клеветнических обвинений, которые даже многочисленные следователи и судьи несколько лет не могли признать достаточными для доказательства вины, были основанные на якобы объективных фактах, говорящих не в пользу теперь уже бывшего начальника Омской дороги. Дело в том, что на дороге, несмотря на постоянно принимаемые самые строгие меры, продолжали расти крушения, аварии и браки в поездной работе.

А.Е Фуфрянского и И.Н. Маевского исключают из состава Совета при народном комисссаре путей сообщения. Март 1937 г.



Т.т.Постникову, Вилину, Ленченко,
Зимину, Россову, Ярлыку.-

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

№ 383.
10 Марта 1937 г.

Об изменении в составе Совета при Народном Комиссаре Путей Сообщения.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет :
Исключить из состава Совета при Народном Комиссаре Путей Сообщения РОЗАНОВЕЙГА М.А., ФУФРЯНСКОГО А.К., АРНОЛЬДОВА А.И., ПАТОНА В.С ТИХИНА А.Г., ЕМЕЛЬЯНОВА А.И., МАЕВСКОГО И.Н. и АМАТУНИ П.К.-

Председатель Совета
Народных Комиссаров Союза ССР- В.Молотов.

Управляющий Делами
Совета Народных Комиссаров СССР- И.Мирошников.-

В е р н о :

Начальник дороги А.Е. Фуфрянский и начальник политического отдела дороги М.Е. Ярин на пленумах дорпрофсожа и партийных собраниях, а секретарь омской областной организации ВКП(б) Д.А. Булатов на бюро обкома и на других высоких собраниях неоднократно подчеркивали, что, наряду с улучшением работы дороги, она по безопасности движения занимает одно из последних мест на сети. Приводились примеры: в 4 раза возросло количество поездов проследовавших закрытые сигналы, в 2 раза увеличился взрез паровозами стрелок, прием на занятый путь и т.п.

Назывались и причины: техническая безграмотность, плохое знание ПТЭ, слабая трудовая дисциплина…

Но не только в этом были причины. Ни Фуфрянский, ни Ярин, ни Булатов не называли самые главные. Не принято было вслух говорить о тех бедах, решать которые дорога самостоятельно не могла. В приказах НКПС они тоже тщательно умалчивались. А такими причинами были донельзя изношенный путь, плохо поддающиеся ремонту и далеко не прогрессивные серии паровозов, а также кабальная организация труда поездных бригад, вынужденных работать по 20 часов без отдыха.

Состояние пути в то время хорошо характеризует следующий пример: 16 января 1936 г. был проведен рейд по проверке путевого хозяйства. Только на одном участке в 50 км обнаружено 4 лопнувших рельса, 25 слабых болтов и 891 лопнувшая накладка. План же капитального ремонта пути к середине года из-за отсутствия материалов был выполнен всего на одну треть. Капитальный ремонт паровозов на заводе им. Рудзутака, даже после очередного процесса над «врагами народа», не улучшался, количество их порч в пути не снижалось, уход за обезличенными машинами ухудшался.

Так было на Омской дороге до Фуфрянского, так было и после его ареста еще долгих 10 лет. Рост аварий начал спадать только в 1948

году, после выхода в свет специального («О крушениях и авариях на дорогах») правительственного постановления, в котором, наряду с другими мерами, был строго регламентирован рабочий день поездных бригад до 8 часов.

Так как в Омске никаких обвинительных материалов на Фуфрянского не нашлось, его «переправили» в Москву. В Москве с 23 по 30 января проходил суд над членами так называемого «запасного троцкистско-зиновьевского террористического центра». Сейчас, когда знакомишься с материалами этого процесса, становится совершенно ясно, что Фуфрянский был оклеветан арестованными по этому делу заместителем наркома НКПС Я.А. Лившицем, начальником Центрального управления дорожного строительства Л.П. Серебряковым и начальником Южной дороги Арнольдовым. За время суда имя Фуфрянского было названо трижды, и, когда вчитываешься в строки допросов, не покидает ощущение, что людей, обреченных на высшую меру наказания, уже ничего не интересовало: они, как автоматы, повторяли выбитые из них «признания» и «разоблачения». Доказательств этим «разоблачениям» не было ни малейших. Это, видимо, понимали и сами следователи. Не складывалось обвинения и из показаний омских железнодорожников. Следствию оставалось одно — добывать так называемую «царицу доказательств», то есть «признание» самого Фуфрянского. Но он отверг все обвинения: *«Я не признаю себя виновным. Я не троцкист. Я не был никем завербован ни в новый, ни в старый троцкистский центр. Я никогда не руководил ни омскими, ни какими-то другими «вредителями». В течение всей своей жизни и общественной деятельности я никогда не совершал ни одного преступления, которые мне инкриминируют. Я до ареста в течение двадцати лет был членом Всероссийской коммунистической партии (большевиков) и сейчас остаюсь таковым»*. «Царица обвинения» — самооговор рухнул, доказательств вины никаких, однако Военной коллегией Верховного суда РСФСР в июне 1941 года А.Е. Фуфрянский приговаривается к высшей мере наказания. Приговор быстро приводится в исполнение.

Добрые имена репрессированных вернули народу после XX съезда партии. Бывший начальник политотдела Омской дороги Михаил Ефимович Ярин, осужденный на 20 лет лишения свободы по одному делу с Фуфрянским, с самого начала был убежден, что Фуфрянский и все, кто был с ним, оклеветаны. В 1954 году Ярин написал в парткомиссию ЦК КПСС кассационную жалобу с просьбой *«пересмотреть групповое дело вредителей на Омской железной дороге во главе с А.Е. Фуфрянским»*.

В 1956 году определением Военной коллегии Верховного суда СССР в отношении А.Е. Фуфрянского приговор от 11 июня 1941 года отменен. 19 декабря 1956 года решением КПК ЦК КПСС Фуфрянский А.Е. восстановлен в партии посмертно.

В народном музее «Революционной, боевой и трудовой славы омских железнодорожников» в 1967 году открыта персональная экспозиция А.Е. Фуфрянского, которая существует по настоящее время.



г.Омск. Памятник жертвам сталинских репрессий







Родился в 1906 году в селе Нижне-Подгородном Днепропетровской области.

- 1924–1927 гг. – ремонтный рабочий 3-го околотка службы пути станции Зайцево Южной железной дороги.
- 1927–1929 гг. – ремонтный рабочий 3-го околотка службы пути станции Синельниково Южной железной дороги.
- 1929–1931 гг. – младший стрелочник, курсы ДСП, помощник начальника станции Запорожье Сталинской железной дороги.
- 1931–1932 гг. – помощник начальника станции и заместитель начальника станции Запорожье Сталинской железной дороги.
- 1932–1934 гг. – начальник станции Гардянск (Никополь) Сталинской железной дороги.
- 1934 г. – октябрь 1936 г. – курсы диспетчеров, диспетчер и старший диспетчер станции Хары Сталинской железной дороги.
- Октябрь 1936 г. – апрель 1937 г. – слушатель Всесоюзной транспортной академии им. Сталина.
- Апрель–сентябрь 1937 г. – начальник Топкинского отделения службы движения Томской железной дороги.
- **Сентябрь 1937 г. – июнь 1939 г. – начальник Томской железной дороги.**









Михаил Иванович Петров

Начальник Томской железной дороги
с сентября 1937 г. по июнь 1939 г.

ПИСЬМО НАРКОМУ

С той поры вообще мало сохранилось документов. В том числе имеющих хоть какое-то отношение к начальнику Томской железной дороги в 1937–1939 годах Михаилу Ивановичу Петрову. Иной приказ или протокол — на вес золота, а то и целой жизни. Вот, например, справка от 11 ноября 1938 г.:

«Родился в 1906 году в селе Нижне-Подгородном Днепропетровской области. Украинец. Член ВКП(б) с 1932 г. Партбилет № 0731086. Образование среднее».

Хронологически одним из первых уцелевших документов является приказ народного комиссара путей сообщения А. Бакулина за № ЦГЛ/365 от 23 сентября 1937 года:

«Снять Ваньяна А.Л. с работы начальника Томской железной дороги. Назначить т. Петрова М.И. начальником Томской железной дороги».

Затем следует четырехмесячный разрыв и перед нами очередной документ — еще один приказ НКПС за № 8/Ц от 11 января 1938 г. сразу двух руководителей дороги — уполномоченного СНК СССР и ЦК ВКП(б) Л. Кагановича и народного комиссара путей сообщения А.В. Бакулина «Об ускорении продвижения поездов на Томской железной дороге». Приказ не только констатирует, *«что Томская дорога, продолжающая не выполнять план погрузки, в особенности угля, остается основным тормозом продвижения поездов на Дальний Восток»*, но и подробно расписывает, каким образом можно исправить создавшееся положение.

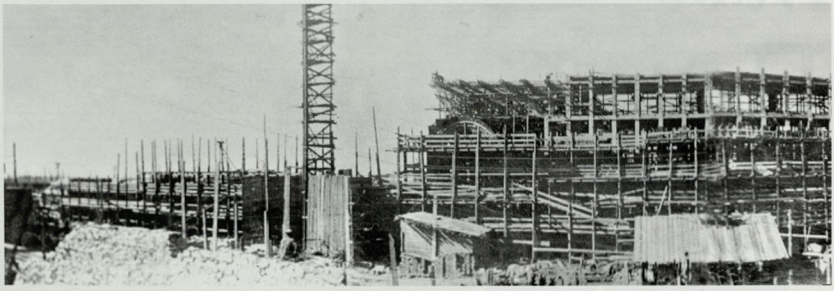
На дороге к тому времени, действительно, накопился огромный избыток вагонов назначением на Дальний Восток. Станции Эйхе и Новосибирск оказались забиты вагонами. На станции Новосибирск при норме в 850 вагонов имелось 1995, а на станции Эйхе при норме в 1000 вагонов и вовсе — 3701 вагон.

В результате такой *«безобразной работы отделений и станций по продвижению, формированию и отправлению поездов»* основной показатель работы дороги — оборот вагона в 2,5 раза превысил норму.

«Вместо борьбы за ускорение продвижения поездов и улучшение работы технических и участковых станций, — гласил приказ, — *работники движения дороги возродили преступную антигосударственную практику неприема поездов и задержки их на подходах к станциям, что является нетерпимым нарушением государственной дисциплины на железных дорогах».*

Завышенный оборот вагона — это еще не все. Не справлялась Томская дорога и с погрузкой угля, не выполняя тем самым установленных ей заданий. Это резко сказывалось как на работе самих железных дорог, так и предприятий, работающих на кузнецком угле.

«На дороге, особенно за последнее время, резко ослабла дисциплина, командиры движения, паровозной, вагонной и других служб не ведут никакой борьбы с имеющими место фактами расхлябанности, недисциплинированности и преступного разгильдяйства».



Вид строительства вокзала Новосибирск-Главный. Лето 1937 г.



Далее имеет смысл привести всю предписывающую часть приказа. Во всяком случае, только так можно восстановить рабочую обстановку тех дней на дороге и всех ее службах и отделениях.

«В целях улучшения работы дороги по продвижению поездов и повышению погрузки угля, — приказываем:

1. Утвердить мероприятия, намеченные заместителем Народного комиссара путей сообщения тов. Торопченовым и заместителем Народного комиссара внутренних дел тов. Бельским, по обеспечению погрузки угля порожними вагонами, улучшению движения поездов и работы паровозов.

2. Немедленно ликвидировать антигосударственную практику зажима приема поездов от соседних дорог.

Обязать начальника дороги, начальников отделений обеспечить прием и сдачу поездов Томской дорогой не менее:

По Чулымской от Омской принимать ежедневно не менее 30 поездов, в том числе не менее половины груза Томской дороги и сдавать не менее 35 поездов.

По Мариинску сдавать на Красноярскую не менее 25 поездов.

По Семипалатинску принимать от Туркестанско-Сибирской не менее 17 поездов.

<...>

Предупредить командиров и политработников Томской железной дороги, что от их четкой, дисциплинированной работы по выполнению установленных настоящим приказом заданий зависит беспрепятственный пропуск поездов с важнейшими грузами для Дальнего Востока, улучшение погрузки и продвижение составов с углем, а значит, и улучшение работы предприятий и дорог, работающих на кузнецком угле.

Они должны обеспечить своей работой в кратчайший срок выполнение государственного плана погрузки угля, увеличение участковой скорости и ликвидацию заторов по основным транзитным станциям главной магистрали на Восток».

Известно, что приказ этот разошелся в тот же час по 600 адресатам.



В 1939 году работы шли на кровле будущего вокзала

И до М.И. Петрова положение на дороге было не лучше. Практически о том же самом говорит приказ прежнего наркома путей сообщения Л. Кагановича от 21 января 1936 года № 9/Ц «Об улучшении работы Томской железной дороги» — в бытность начальника дороги Ивана Никитича Миронова. Приказ тогда вышел громадным тиражом — 4050 экземпляров.

В нем Каганович волевым порядком установил допустимую скорость на участках не по состоянию пути, а по конструктивной скорости локомотива. Это предписание несколько лет часто создавало железнодорожникам неразрешимые проблемы: совместить скорость продвижения без катастроф и заторов. К тому же действовал приказ № 79/Ц, по которому категорически запрещалось прерывать движение. Прервал — получи по статье 58, пункт «В» — 10 лет.

М.И. Петров не был случайным человеком на Томской дороге. После того, как по приказу № ЦГЛ/419 от 3 октября 1936 года он был утвержден кандидатом от Сталинской железной дороги в слушатели Всесоюзной академии железнодорожного транспорта им. Сталина и в течение полугода отучился в ней,

7 апреля 1937 года Каганович (приказ № ЦГЛ/59) назначает его начальником Топкинского отделения службы движения Томской железной дороги, освободив от учебы в академии.

В августе 37-го Кагановича на посту наркома путей сообщения сменяет Бакулин, который в течение семи месяцев пытается выправить положение на дорогах страны, закручивая и без того закрученные гайки. Обсуждая в начале 1938 г. итоги года и пятилетки на совещании начальников дорог и политотделов, Бакулин пригрозил: *«Еще в начале октября наркомат вместе с ВЦСПС и ЦК ВКП(б) принял решение об организации соревнования и учреждении для победителей переходящих Красных знамен НКПС, о награждении лучших работников именными часами. И как вы использовали эти меры?! Как вы использовали политический подъем народа в связи с выборами в Верховный Совет СССР первого созыва?! Вы ничего не сделали. Это справедливо отмечено в передовой статье газеты «Правда» «Поднять дисциплину железнодорожников». Я ее подниму, запомните!»*

Железнодорожный клуб на ул. Шамшурина, г. Новосибирск. 30-е годы



Тогда М.И. Петров, впрочем, как и все остальные собравшиеся в зале, воспринял эти угрозы не абстрактно, а как имеющие к нему самое непосредственное отношение. Все знали, Бакулин шутить не умеет. Но 6 апреля его самого без объяснения причин освободили от должности наркома путей сообщения, в июле арестовали, осудили на 10 лет и расстреляли. В наркомат вернулся Каганович, а с ним надежды на улучшение материально-технического обеспечения и социальных условий железнодорожников, а также на всевозможные нововведения.

Каганович в начале 30-х годов занимал второе по значению место в партийном аппарате, а с середины 30-х годов Сталин стал перемещать его на хозяйственную работу. 28 февраля 1935 года Каганович был назначен наркомом путей сообщения. Транспорт оказался слабым звеном в хозяйственной системе страны, но Каганович, действуя своими испытанными методами, сумел за короткое время заметно улучшить работу железных дорог. Уменьшилось число аварий, и поезда стали ходить по более четкому расписанию. В конце 1937 года его назначают наркомом тяжелой промышленности. В начале 1939 года Каганович стал также наркомом топливной промышленности, а в 1940 году возглавил наркомат нефтяной промышленности. Каганович к тому же являлся заместителем Председателя СНК. Фактически он стал вторым человеком в Совнаркоме после Молотова.

Вскоре М.И. Петрова приглашают в Москву на совещание НКПС. Лазарь Моисеевич сам был несколько озадачен тем обстоятельством, что увидел в зале в основном новые лица. Из 40 начальников дорог больше половины были новыми. Да и на каждой дороге старых опытных кадров осталось меньше половины. Где-то и вообще четверть. Статданные удручали. В обстановке, когда «кадры решают все», не хватало главного — кадров. Даже среди руководителей управлений и отделов НКПС дипломированные инженеры и специалисты составляли не более 74 процентов. 40 процентов начальников дорог не имели технического образования. В 1938 году в целом по наркомату было всего 39,6% инженеров и 18,8% техников. 41,6% составляли практики.

«Странно, — поделился Лазарь Моисеевич своими соображениями с коллегами, — *вроде и учебные заведения наращивают прием и выпуск инженеров, вроде и управления запрашивают все больше специалистов, а их как не было, так и нет в полном штате».*

В целом, хотя и насыщенное призывами и предупреждениями, совещание прошло в более мягкой обстановке, чем при Бакулине.

Из Москвы Петров вернулся несколько успокоенный, но тяжелое положение на дороге не давало расслабиться ни на час. К тому же даже воздух страны был в то время насыщен тревогой. Народ готовился к агрессии врага и защите социалистического отечества. Наркомат рекомендовал создавать санитарные дружины, закупить противогазы для личного состава, разрабатывать планы химической защиты. В ноябре 1938 года прошли первые «химические соревнования», организацией которых вместе с управлением дороги занимался Осоавиахим. По общему сигналу в течение часа на каждой станции люди работали в противогазах. Петров с помощниками лично проверял это.

1939 год начался сразу с нескольких кампаний. 2 января рабочим и служащим стали выдавать трудовые книжки, и тут же проходила Всесоюзная перепись населения. А вся страна готовилась к очередному XVIII съезду ВКП(б). В марте съезд принимает третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР до 1942 года, а заодно призывает в горкомах и райкомах создавать военные отделы.



Паровоз серии ЭР

Съезд установил прирост грузооборота за пятилетку с 355 миллиардов тонно-километров в 1937 году до 510 в 1942-м; повышение производительности труда на 32%; увеличение парка локомотивов на 8000 единиц, вагонов грузовых — на 225 000 (четырехосных) и на 15 000 — пассажирских; строительство 11 000 километров дорог и прокладку 8000 километров вторых путей, электрификацию 1840 километров. Развитие промышленности и транспорта, естественно, увязывалось с военной доктриной.

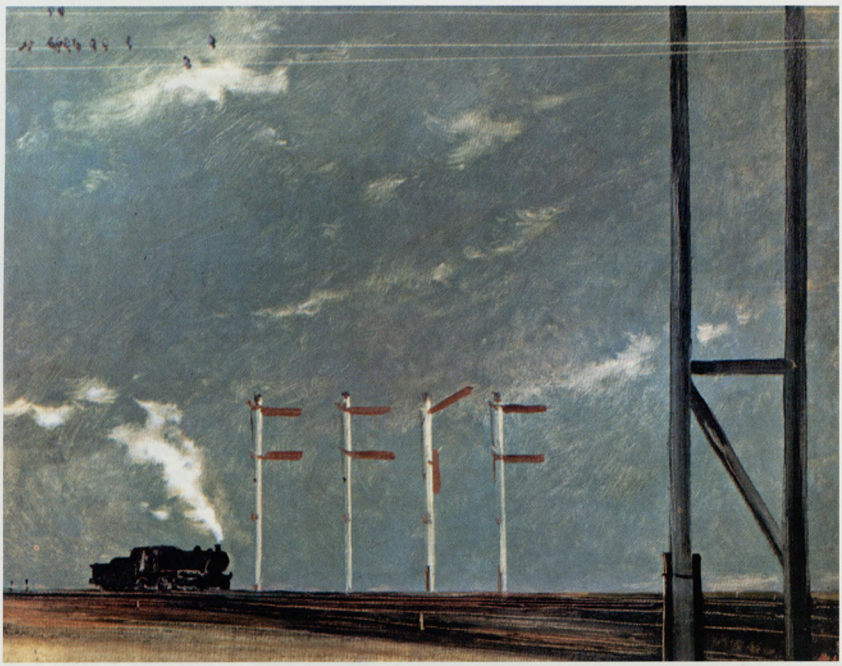
Проходит целая серия «воздушных тревог». Под двухчасовой рев сирен, гудков паровозов проходили учения с имитацией бомбоналета, попадания бомбы, возгоранием вагонов, ликвидацией пожара, спасением раненых людей.

Историки позже скажут: *«Железнодорожники, сами того не ведая, проводили репетиции приближающейся войны».*

Начальнику Томской дороги М.И. Петрову новый год не сулил ничего хорошего. За минувший год дорога стала самой аварийной на сети. Только в первом квартале наступившего года на ней произошло 75 серьезных крушений и аварий, нанесших транспорту большие убытки (на 40% больше, чем в IV квартале 1938 г.)

Наркомат за последние 2 года отпустил дороге 670 км новых рельсов, 25 000 тонн новых скреплений, 1 800 000 новых шпал. Но это была капля в море: пути находились в аварийном состоянии. Текущее их содержание стало проблемой № 1. Плюс к этому — низкая трудовая дисциплина, а в ряде случаев и явное вредительство. За прошлый год изломано 15 845 рельсов (это больше 100 км пути), а за три месяца 1939-го уже вышли из строя 5500 рельсов.

Г.Г. Нисский.
Осень. Семафоры



И без того скорый на расправу нарком 8 мая подписывает приказ за № 99/Ц под грифом «Для служебного пользования»: «О бездеятельности начальника Томской железной дороги Петрова и дорожного ревизора НКПС по безопасности движения Скакуна в деле борьбы с крушениями и авариями».

«Такое положение на дороге создалось вследствие того, что начальник дороги Петров не обеспечил ликвидацию последствий вредительства и не принимал никаких мер по оздоровлению дороги.

Приказываю:

Начальнику дороги Петрову и дорожному ревизору НКПС по безопасности движения поездов Скакуну объявить строгий выговор с предупреждением.

Обязываю начальника дороги и начальника Подора, наряду с общим улучшением работы дороги, главнейшей задачей всего командно-политического состава Томской дороги поставить ликвидацию вредительства, оздоровление дороги и ликвидацию аварий и крушений.

Народный комиссар путей сообщения Л. Каганович».

Проходит две недели, но положение не меняется и даже ухудшается. Если в первой декаде мая на дороге произошло два крушения, то в течение второй и третьей декад — десять. Особенно вопиющи были три случая, явно по вине эксплуатационников.

23 мая терпит крушение поезд № 803 на перегоне Яшкино-Литвиново вследствие наезда толкача на хвост поезда.

27 мая на перегоне Иверка–Ижморская, вследствие грубейшего нарушения Правил технической эксплуатации, терпит крушение поезд № 1005, в результате чего выведены из строя паровоз и 7 вагонов, а полный перерыв движения продолжался 5 часов.

28 мая на перегоне разъезд № 19 — разъезд № 20 участка Барнаул–Алейская происходит крушение поезда № 5990, в результате ко-

торого разбито 11 вагонов и повреждены паровоз и 3 вагона. Полный перерыв движения продолжался 12 часов 30 минут.

А 1 июня следует приказ № 121/Ц «О снятии с работы начальника Томской железной дороги Петрова».

«Приказываю:

1. Начальника Томской железной дороги Петрова за преступную бездеятельность и полное отсутствие борьбы с крушением поездов на дороге с работы снять.

2. Назначить начальником Томской дороги т. Пушкова Т.Т.

3. Снять с работы дорожного ревизора по безопасности движения Скакуна.

Народный комиссар путей сообщения Л. Каганович».

Действительно ли Петров палец о палец не ударил в борьбе с крушениями на вверенной ему дороге? Конечно, тогда приказы не отличались особым разнообразием обоснований и, в основном, содержали выговор или снятие с работы. Но ведь просто так кадрами не разбрасываются. Или и впрямь начальник дороги попустительствовал вредителям и диверсантам?

Разумеется, от организации работ и порядка на железной дороге зависело очень и очень много. Но в подавляющем большинстве ЧП были связаны не с «врагами народа», а с техническим состоянием дороги, изношенностью путей и подвижного состава. Легче было спросить с начальника дороги за «врагов», чем за состояние путей, когда практически все пути находились в ужасном состоянии. У наркомата же не хватало средств не то что на реконструкцию, а на элементарное латание дыр.

Взять хотя бы те же внеклассные дистанции пути, обслуживающие большие (внеклассные) сортировочные узловые, погрузочные станции, мосты, тоннели, приплюсовать сюда сложные, тяжелейшие условия работы. На углепогрузочных станциях Калзагай (Красный Камень), Акчурла (Киселевск), Черкасов Камень, Усяты и других, где велась подготовка вагонов к погрузке угля, станционные пути были покрыты горами мусора — остатками невыгруженных грузов. Стрелки всех станций в основном были на ручном управлении. Уголь грузили в любой подвижной состав — годный и негодный к перевозке, вплоть до платформ и крытых двухосных вагонов. При больших скоростях уголь из вагонов сыпался на путь, поэтому балласт был загрязнен настолько, что в любой дождь путь превращался в болото.

Рельсовое хозяйство страдало сильным боковым износом в кривых. Особую опасность для больших скоростей представляли хопперные вагоны с высоким расположением центра тяжести, которые в крутых кривых часто опрокидывались. Их Каганович считал лучшими вагонами дороги, хотя именно из-за них пострадало немало путейцев.

Дефектоскопических средств для обнаружения дефектов в рельсах не было. Стыковые дефекты обнаруживались молоточком и монеткой, положенной на конец рельса в стыке. Положишь 2 копейки, стукнешь молоточком по рельсу (по головке) на расстоянии от конца сантиметров на 50–60: если монетка подскочит вверх, значит, никакого дефекта нет,





Железнодорожный билет для бесплатного проезда ст. Эйхе – ст. Тайга. 1937 г.

если не подскочит — дефект обязательно есть. По воспоминаниям П.Т. Семешко, этот способ стал внедряться на дорогах зимой 1939–40 гг.

А еще на каждом околотке из числа добросовестных рабочих подбирали пролазчика, который должен был ежедневно вести наблюдение за рельсами. Технология была простая: путевой обходчик за дежурство осматривает и остукивает рельсы в стыках на закрепленном за ним километре; околоточный пролазчик раз в три дня делает то же самое (по одному дню на отделение); старший пролазчик обходит с контрольной проверкой свой участок два раза в месяц; начальник дистанции регулярно, один раз в месяц, делает то же самое на



Бытовые условия в бараках путейцев станции Инская. Фото 30-х годов

своей дистанции; заместители начальника, старший дорожный мастер всегда должны иметь при себе молоточки и при нахождении на линии осматривать полотно.

Со снежными заносами боролись с помощью плуговых двухпутных снегоочистителей системы «Бьерке» с ручным управлением, ножами и крыльями. Со стрелочных горловин снег вывозили на лошадях. Станционные пути очищались вручную. Снег грузили на платформы и разгружали на перегоне.

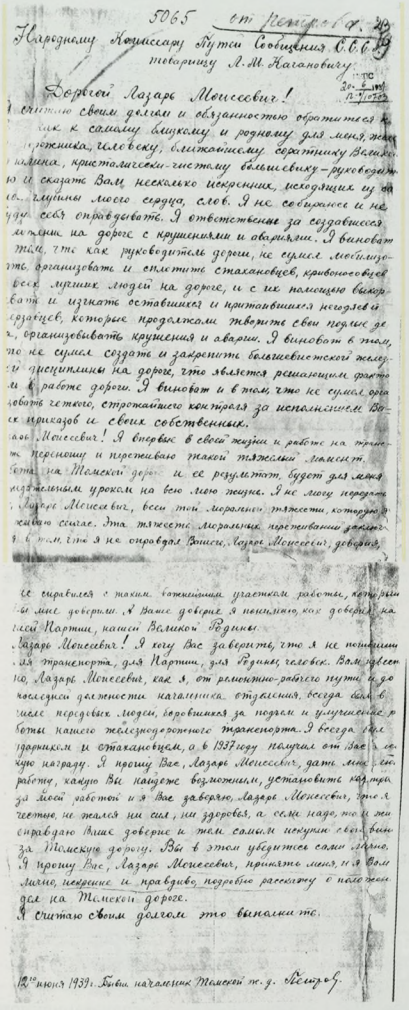
А уж что там говорить о кадрах! Негде было взять ИТР даже для решающих производственных участков. Катастрофически не хватало специалистов по механизации, водоснабжению, мостовому хозяйству. Как никогда выросла текучесть инженерно-технических работников. Командиры нередко имели всего несколько классов церковно-приходского образования. Впору было организовывать курсы по подготовке работников самых разных профессий. Кстати, через некоторое время выйдет постановление Новосибирского обкома ВКП(б), предписывающее Пушкову организовать подобные курсы.

Условия жизни и быта путейцев, мягко говоря, были малокомфортны. В путейских околотках на разъездах люди жили в домишках, сооруженных из старых шпал, частоколом врытых в землю. Вместо потолочных балок — куски рельсов; потолок, а над ним слой земли, покрытой дерном. Полы земляные, стены внутри обиты дранью и оштукатурены глиной, а снаружи пазы между шпалами обмазывались глиной с навозом. Сама казарма состояла из комнатки бригадира, кухни и просторной комнаты для работы. Хотя к этому времени колхозы окрепли и на рынке продавали по достаточно низким ценам мясо, муку высшего сорта, овощи, сахар, мед, в некоторых околотках рабочие получали всего по 500 граммов хлеба в день. За зарплату в 750–1000 руб. приходилось работать практически без выходных.

В архиве сохранилось письмо Петрова на имя Кагановича. Оно очень похоже на сотни других таких же писем.

«Дорогой Лазарь Моисеевич!

Считаю своим долгом и обязанностью обратиться к Вам, как к самому близкому и родному для меня, железнодорожника, человеку, ближайшему соратнику Великого Сталина, кристаллически-чистому большевику-руководителю, и сказать Вам несколько искренних, исходящих из самой глубины моего сердца, слов. Я не собираюсь и не буду себя оправдывать. Я ответственен за создавшееся положение на дороге с крушениями и авариями. Я виноват в том, что как руководитель дороги, не сумел мобилизовать, организовать и сплотить стахановцев, кривоносовцев, всех лучших людей на дороге, и с их помощью выкорчевать и изгнать оставшихся и притаившихся негодяев и мерзавцев, которые продолжали творить свои подлые дела, организовывать крушения и аварии. Я виноват в том, что не сумел создать и закрепить большевистской железной дисциплины на дороге, что является решающим фактором в работе



5065 от Петрова. 23

Народному Комиссару Путей Сообщения С.С.С.Р.
товарищу Л.М. Кагановичу

Дорогой Лазарь Моисеевич!

Я считаю своим долгом и обязанностью обратиться к
[illegible] как к самому близкому и родному для меня, жел[illegible]
[illegible]рожника, человеку, ближайшему соратнику Велико[illegible]
[illegible]алина, кристалически-чистому большевику — руководит[illegible]
[illegible]ю и сказать Вам несколько искренних, исходящих из са[illegible]
[illegible] глубины моего сердца, слов. Я не собираюсь и не
[illegible]уду себя оправдывать. Я ответственно за создавшееся
[illegible]ложение на дороге с крушениями и авариями. Я виноват
[illegible] том, что как руководитель дороги, не сумел мобилизо-
[illegible]ть, организовать и сплотить стахановцев, кривоносовцев
[illegible] всех лучших людей на дороге, и с их помощью выкор-
[illegible]вать и изгнать оставшихся и притаившихся негодяев и
[illegible]ерзавцев, которые продолжали творить свои подлые де[illegible]
[illegible], организовывать крушения и аварии. Я виноват в том,
[illegible]то не сумел создать и закрепить большевистской желез-
[illegible] дисциплины на дороге, что является решающим факто[illegible]
[illegible] в работе дороги. Я виноват и в том, что не сумел орга-
[illegible]зовать четкого, строжайшего контроля за исполнением Ва-
[illegible]х приказов и своих собственных.
[illegible]арь Моисеевич! Я впервые в своей жизни и работе на транс-
[illegible]те переношу и переживаю такой тяжелый момент.
[illegible]бота на Томской дороге и ее результат, будет для меня
[illegible]идательным уроком на всю мою жизнь. Я не могу передать
[illegible], Лазарь Моисеевич, всей той моральной тяжести, которую я
[illegible]живаю сейчас. Эта тяжесть моральных переживаний заключ[illegible]
[illegible] в том, что я не оправдал Вашего, Лазарь Моисеевич, доверия,

[illegible]е справился с таким важнейшим участком работы, который
[illegible]ы мне доверили. А Ваше доверие я понимаю, как доверие на-
[illegible]шей Партии, нашей Великой Родины.
Лазарь Моисеевич! Я хочу Вас заверить, что я не погибший
[illegible]ля транспорта, для Партии, для Родины, человек. Вам извест-
[illegible]но, Лазарь Моисеевич, как я, от ремонтно-рабочего пути и до
последней должности начальника отделения, всегда был в
[illegible]исле передовых людей, боровшихся за подъем и улучшение р[illegible]
[illegible]боты нашего железнодорожного транспорта. Я всегда был
[illegible]ударником и стахановцем, а в 1937 году получил от Вас [illegible]
[illegible]кую награду. Я прошу Вас, Лазарь Моисеевич, дать мне [illegible]
работу, какую Вы найдете возможным, установить контро[illegible]
за моей работой и я Вас заверяю, Лазарь Моисеевич, что я
честью, не жалея ни сил, ни здоровья, а если надо, то и жи[illegible]
оправдаю Ваше доверие и тем самым искупаю свою вин[illegible]
за Томскую дорогу. Вы в этом убедитесь сами лично.
Я прошу Вас, Лазарь Моисеевич, принять меня, и я Вам
лично, искренне и правдиво, подробно расскажу о положен[illegible]
дел на Томской дороге.
Я считаю своим долгом это выполнить.

12го июня 1939 г. Бывш. начальник Томской ж. д. Петров.

дороги. Я виноват и в том, что не сумел организовать четкого, строжайшего контроля за исполнением Ваших приказов и своих собственных.

Лазарь Моисеевич! Я впервые в своей жизни и работе на транспорте переношу и переживаю такой тяжелый момент. Работа на Томской дороге и ее результат будет для меня назидательным уроком на всю мою жизнь. Я не могу передать, Лазарь Моисеевич, всей той моральной тяжести, которую я переживаю сейчас. Эта тяжесть моральных переживаний заключается в том, что я не оправдал Вашего, Лазарь Моисеевич, доверия, не справился с таким важнейшим участком работы, который Вы мне доверили. А Ваше доверие я понимаю, как доверие нашей Партии, нашей Великой Родины.

Лазарь Моисеевич! Я хочу Вас заверить, что я не погибший для транспорта, для Партии, для Родины человек. Вам известно, Лазарь Моисеевич, как я, от ремонтно-рабочего пути и до последней должности начальника отделения, всегда был в числе передовых людей, боровшихся за подъем и улучшение работы нашего железнодорожного транспорта. Я всегда был ударником и стахановцем, а в 1937 году получил от Вас высокую награду. Я прошу Вас, Лазарь Моисеевич, дать мне любую работу, какую Вы найдете возможным, установить контроль за моей работой. И я Вас заверяю, Лазарь Моисеевич, что я честью, не жалея ни сил ни здоровья, а если надо, то и жизнью, оправдаю Ваше доверие, и тем самым искуплю свою вину за Томскую дорогу. Вы в этом убедитесь сами лично. Я прошу Вас, Лазарь Моисеевич, принять меня, и я Вам лично, искренне и правдиво, подробно расскажу о положении дел на Томской дороге.

Я считаю своим долгом это выполнить.

12 июня 1939 г.

Бывший начальник Томской ж.д.

Петров».

«Я прошу Вас, Лазарь Моисеевич, принять меня, и я Вам лично, искренне и правдиво, подробно расскажу», — подчеркнуто карандашом, очевидно, самим Кагановичем. Отреагировал ли нарком на это письмо, в котором к нему девять раз обращаются с отчаянным призывом: «Лазарь Моисеевич»? Вряд ли когда мы узнаем это, так же как и дальнейшую судьбу одного из самых преданных делу партии и железнодорожному делу Михаила Ивановича Петрова.

Письмо Петрова Кагановичу. 1939 г.







Родился в 1899 году в Санкт-Петербурге.

- До 1910 г. – ученик сельской школы.
- 1910–1918 гг. – учащийся гимназии (г. Санкт-Петербург); репетитор.
- Октябрь 1918 г. – октябрь 1920 г. – красноармеец, писарь штаба, делопроизводитель штаба, инструктор политработы, военком отдела 14-го военно-полевого строительства Южного фронта (г. Царицын, г. Аткарск, г. Козлов, г. Воронеж).
- Октябрь 1920 г. – март 1922 г. – начальник отделения начбрига, начбриг, помкомандира по политчасти 1-й и 5-й желдорбригады 2-й Особой армии (ст. Грязи, г. Воронеж).
- Март 1922 г. – июнь 1924 г. – военком погранбатальона, военком полка 56-й строительной дивизии (г. Ямбург, г. Новгород).
- Июнь 1922 г. – июнь 1925 г. – помначактив по агитпропчасти 11-й строительной дивизии (г. Ленинград).
- Июнь 1925 г. – июнь 1930 г. – помначактив по агитпрочасти и оргчасти 4-й кавдивизии (г. Петергоф).
- Июнь 1930 г. – май 1935 г. – слушатель железнодорожного факультета, эксплуатационного отделения Военно-транспортной академии им. Кагановича; военный инженер путей сообщения.
- Май–декабрь 1935 г. – ревизор-диспетчер НКПС (Москва).
- Декабрь 1935 г. – январь 1936 г. – заместитель начальника восточного отдела эксплуатационного управления НКПС (Москва).
- Январь 1936 г. – январь 1937 г.– начальник 5-го эксплуатационного отдела Томской железной дороги (г. Новокузнецк).
- **Январь 1937 г. – август 1938 г. – начальник Омской железной дороги.**







Сергей Александрович Андреев

Начальник Омской железной дороги с января 1937 г. по август 1938 г.

«СЧИТАТЬ ПРОВЕРЕННЫМ...»

Знаменитый приказ Л.М. Кагановича за № 9/Ц «Об улучшении работы Томской железной дороги» вышел в свет в тот день, когда Сергей Александрович Андреев занял должность начальника 5-го эксплуатационного отдела Томской железной дороги (г. Новокузнецк). Так что с первого своего рабочего дня на Томской железной дороге Андреев оказался в гуще событий.

«За негодное руководство Новокузнецким отделением, важнейшим эксплуатационным отделением дороги, выразившееся в срыве погрузки и маршрутизации угля, в замедленном продвижении поездов, снять с работы начальника Новокузнецкого отделения т. Карпова, как несправившегося с работой, и назначить его заместителем начальника станции Болотная.

Назначить начальником Новокузнецкого отделения службы эксплуатации т. Андреева С.А., заместителя начальника восточного отдела Центрального управления эксплуатации НКПС, и его заместителем — т. Эльманина Т.И., старшего ревизора-диспетчера НКПС».

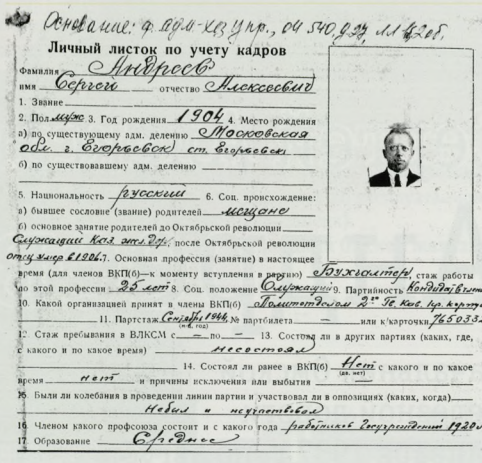
В приказе нарком особо остановился на срыве плана погрузки за 1935 год каменного угля. *«Особенно ухудшилась работа Томской дороги за последние месяцы из-за совершенно неудовлетворительного выполнения приказов НКПС о подготовке к зиме».*

Каганович дал конкретные указания начальникам всех шести отделений дороги: Новосибирскому, Тайгинскому, Ужурскому, Топкинскому, Барнаульскому и Новокузнецкому. В частности, и Сергей Александрович обязан был *«обеспечить выполнение установленного плана погрузки по дороге и перевыполнение плана погрузки угля».* Для этого нарком установил минимальные размеры погрузки, выгрузки и передачи порожних по Новокузнецкому отделению: вся погрузка — 2000 вагонов, в том числе угля 1600; выгрузка — 1000 вагонов; сдача порожняка — 0 вагонов.

С.А. Андрееву персонально предписывалось *«ликвидировать практику отправления лжемаршрутов и организовать отправление действительных маршрутных поездов, обеспечить ежедневно отправление с отделения не менее 18 дальних маршрутов».*

Всем начальникам отделений и их помощникам приказывалось также, возложив всю текущую работу на старших диспетчеров, немедленно выехать на решающие станции и участки своего отделения и принять на месте все меры по быстрейшему продвижению поездов и по точному соблюдению графика. Через три недели, к 15 февраля Андреев был обязан лично представить Л.М. Кагановичу подробный отчет о своей работе с указанием, что он вскрыл на линии, что им было проведено и какие результаты при этом достигнуты.

Отчет поступил к указанной дате и «в целом» удовлетворил строгого начальника. Во всяком случае, через полтора месяца в газете «Правда» от 5 апреля 1936 г. за № 95 появилось постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР «О награждении



Основание: ф. 8004-кз упр., оп. 540, д. 22, лл. 6, 205.

Личный листок по учету кадров

Фамилия Андреев
имя Сергей отчество Алексеевич

1. Звание
2. Пол мужск. 3. Год рождения 1904 4. Место рождения
а) по существующему адм. делению Московская обл. г. Егорьевск ст. Егорьевск
б) по существовавшему адм. делению
5. Национальность русский 6. Соц. происхождение:
а) бывшее сословие (звание) родителей мещане
б) основное занятие родителей до Октябрьской революции Служащий Кол. эксплуатации, после Октябрьской революции отец умер в 1924 г.
7. Основная профессия (занятие) в настоящее время (для членов ВКП(б)—к моменту вступления в партию) Бухгалтер, стаж работы по этой профессии 25 лет 8. Соц. положение Служащий 9. Партийность Кандидат в члены ВКП(б)
10. Какой организацией принят в члены ВКП(б) Болотовская ж.-д. Тс. Кол. Пр. курсы
11. Партстаж Сентябрь 1926 № партбилета — или к/карточки № 50332
12. Стаж пребывания в ВЛКСМ с — по — 13. Состоял ли в других партиях (каких, где, с какого и по какое время) несостоял
14. Состоял ли ранее в ВКП(б) Нет с какого и по какое время нет и причины исключения или выбытия
15. Были ли колебания в проведении линии партии и участвовал ли в оппозициях (каких, когда) Небыл и неучаствовал
16. Членом какого профсоюза состоит и с какого года работник Госучреждений 1920 г.
17. Образование Среднее

Лист из личного дела С.А. Андреева



У фонтана в центральной части Омска

работников железнодорожного транспорта». За перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и I квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий наградили руководителей, политработников, рабочих и работниц-стахановцев железнодорожного транспорта по 31 железным дорогам, Московскому метрополитену, железнодорожному строительству, заводам и предприятиям НКПС.

Орденом Трудового Красного Знамени наградили и Андреева Сергея Александровича — *«бывшего ревизора-диспетчера и заместителя начальника восточного отдела Центрального управления эксплуатации НКПС, ныне начальника Новокузнецкого отделения службы эксплуатации Томской железной дороги.»*

Через три месяца Новокузнецкое отделение впервые за последнее время добилось заметных успехов, о чем была, естественно, проинформирована и Москва, и железнодорожники Томской дороги, и угольщики Кузбасса. Несколько заметок за подписью начальника отделения С. Андреева и начальника политотдела дороги Я. Ковалевского появилось в газетах «Гудок» и «Железнодорожник Кузбасса».

В этих материалах сообщалось о том, что долгое время Томская дорога тормозила развитие Кузбасса. Уголь добывался, но не вывозился, шахты сокращали добычу. Так, на 1 февраля 1936 года, по данным треста Кузбассуголь, запасы угля в отвалах достигли 1500 тысяч тонн, причем больше половины, 783 012 тонн, падало на шахты, находящиеся в пределах Новокузнецкого отделения.

«Отгрузка, а стало быть, и работа дороги начали улучшаться только после приезда нашего любимого наркома товарища Л.М. Кагановича», — эта фраза кочевала из материала в материал. Именно после этого всем памятного посещения Новокузнецкое отделение начало разгрузку Кузбасса от отвалов угля за счет улучшения оборота вагона. Полностью вывозилась не только вся добыча, но и уголь из отвалов. В феврале, впервые за пять лет, отвалы уменьшились на 51 000 тонн, а за шесть месяцев запасы угля в отвалах уменьшились в

три раза! Но Андреев уточняет и эту цифру остатка.

«Дело в том, — сообщает он, — *что сюда входят 98.534 тонн угля Араличевского рудника. Этот уголь низкосортный и спроса на него Кузбассуголь почти не имеет. Ежедневно рудник требует для погрузки не более 100 вагонов, на большее количество Кузбассуголь нарядов не дает, хотя отделение имеет полную возможность и ежедневно предлагает руднику 200 и более вагонов».*

Сергей Александрович не только хороший хозяйственник и умеет работать засучив рукава и строго спрашивать с подчиненных, но умеет и отчитываться, умеет и убедить свое руководство, и переубедить оппонентов. В этом уже сказывалась новая закваска руководителя, получившего высшее образование в стенах Военно-транспортной академии.



Готовые к отправке плуги и бороны во дворе завода «Красный пахарь» в Омске. 30-е годы

Первую победу в разгрузке Кузбасса от угольных отвалов одержали работники станции Кандалеп. Начальник станции Самойлов, парторг Гребенников и дежурный по станции Смышляев, начиная с февраля, энергично руководили разгрузкой отвала в 32 тонны, и к 1 апреля 1936 г. на месте огромного отвала не осталось ни одного килограмма. А уже со 2 апреля работники этой станции стали ежедневно ходить к угольщикам и требовать повышения угледобычи.

«К сожалению, — пишет С. Андреев, — *добыча не превышает 80–90 процентов и даваемые под погрузку вагоны, отнюдь не по вине работников станции, простаивают по 13 часов вместо 6 часов.*

— Нечего грузить! — говорят угольщики».

Вот он — момент истины, когда инициатива от угольщиков перешла к железнодорожникам.

«Сегодня, в годовщину исторической речи товарища Сталина на приеме железнодорожников в Кремле, впервые с 1931 года мы поменялись с угольщиками ролями. Теперь не угольщики ходят к нам и просят вагоны, а ходим мы, транспортники, к ним и требуем угля для погрузки».

Для начальника Томской дороги А.Л. Ваньяна это были отрадные вести. О них он поспешил тут же уведомить наркома.

Вслед за работниками Кандалепа ликвидировали отвалы и работники станции Белово. Энергично боролись за разгрузку Кузбасса от отвалов и работники станций Калзагай и Акчурла.

С. Андреев и Я. Ковалевский не забывают помянуть всех работников, причастных к этим успехам.

«Эту победу нам обеспечили бывший парторг станции Усяты т. Ильин, стахановцы отделения, в особенности единая комсомольская смена дежурного по отделению т. Корниенко, лучшие работники этой смены диспетчеры Русаков, Пшеничников, маневровый диспетчер Крутов, работники станции Усяты Котельников, Лысин, составители Боровиков, Журавлев и другие.

Как боролись коммунисты за разгрузку Кузбасса, показывает хотя бы тот факт, что в Прокопьевск из Белово приезжали 80 коммунистов и комсомольцев. Вместе с коммунистами и комсомольцами станции Усяты они выходили на погрузку угля. Для полной разгрузки Прокопьевского рудника требуется 10–12 дней».

Конечно, Андреев требовал подчас с подчиненных почти невозможного. Невозможного — с точки зрения самих подчиненных. Если коллег не удавалось переубедить, Андреев — для их же спасения от карающего меча — увольнял с работы. А на их место ставил тех, кто «вытягивал» увязший воз. Но усилия работников станций Новокузнецкого отделения по быстрой разгрузке Кузбасса встречало сопротивление со стороны некоторой части работников рудоуправления.

«Борьба за разгрузку Кузбасса от угля была упорной, — сообщает газета «Гудок» 30 июля 1936 года. — *Нашлись предельщики и вредители — старший диспетчер Кулинович утверждал, что разгрузить Кузбасс от угля невозможно, что весь порожняк, поступивший на отделение по станции Белово после 24 часов, загрузить в эти же сутки нельзя. Свои предельческие «теории» он проводил на практике, т.е. вредил. Ему пришлось «дать слегка в зубы и выпроводить вон» с транспорта. Стахановец, дежурный по отделению т. Корниенко и диспетчер Русаков своей работой доказали, что весь порожняк, поступивший в начале суток, можно загрузить в те же сутки. Больше того, под их руководством машинисты нередко вели порожняк с технической скоростью до 45 км в час и коммерческой скоростью до 35–40 км в час, и даже равняли техническую и коммерческую скорости. Пришлось выпроводить с транспорта не только Кулиновича, но и ряд других предельщиков, как например, начальника станции Акчурла Трусова, его заместителя Винниченка, сопротивлявшихся разгрузке Кузбасса.*

Борьба с саботажниками разгрузки шла не только по линии транспорта, но и по линии рудоуправления. Был сняты с работы и осужден ряд начальников транспортного отдела Кузбассугля и Прокопьевского рудоуправления. В борьбе за разгрузку пришлось убрать также и ряд аварийщиков, как, например, дежурного по станции Усяты Глушкова, дежурного по станции Зенково Колимова и других».

Особенно нетерпим был С. Андреев к фактам приписки к отвалам фиктивного, «недобытого» угля. Так, например, он выяснил, что к отвалам на станции Акчурла было приписано 28 000 тонн. К погрузке на станции Калзагай предъявили 125 550 тонн, но на ней не оказалось 32 000 тонн. В Усятах только по предварительным данным не хватало 50 тысяч тонн.

Чтобы выйти из неприятного положения, руководители шахт имени Кагановича и имени Рухимовича, пытались сократить фронт погрузки и восполнить недостачу угля в своих отвалах за счет текущей добычи. Весь добытый уголь не показывался, часть его сваливалась под эстакады.

«Об этом хорошо знает заместитель управляющего Прокопьевским рудоуправлением т. Беседин, — этот факт (а не донос) был сообщен, куда следует, в том числе и в редакции газет, — но он делает вид, что ему ничего не известно. Руководители шахт, став на путь антигосударственной практики, почти ежедневно отказываются от порожняка, срывают погрузку даже и тогда, когда принимают порожняк».

Такие факты дорогого стоили. И в том же «Гудке» ставится точка в «частном расследовании».

«Срывы погрузки растут изо дня в день. Только за 15 дней июля за срыв погрузки и невыполнение сроков погрузки Прокопьевский рудник должен уплатить дороге 150 тысяч рублей штрафа. Но дороге нужны не штрафы, а оборот вагона. За этот приказ наркома мы и боремся!»

После таких победных реляций С. Андреев «опускался» и до самокритики, что тогда было неотъемлемой частью любого выступления или сообщения в печати.

«У нас еще не идут поезда по расписанию. Имеются аварии. Аварийность главным образом допускают паровозники: 85 процентов всех аварий в отделении падает на них. Паровозники плохо знают старые правила технической эксплуатации и еще слабо изучают новые наркомовские».

Естественно, эти несомненные успехи свидетельствовали об огромной собранности С.А. Андреева как администратора, характеризовали его как умелого политика и хозяйст-



Знак «Почетному железнодорожнику»

венника и предопределяли его карьерный рост. Спустя всего полгода он назначается начальником Омской железной дороги (приказ Наркомата путей сообщения за № ЦГЛ/8 от 17 января 1937 года).

Надо ли говорить о том, что и на новом месте, куда более ответственном и важном, с точки зрения масштабности деятельности, С.А. Андреев оставался таким же собранным, волевым и целеустремленным, каким его знали на всех предшествующих постах.

Однако у дороги свои законы. И усилия отдельной личности, даже незаурядного руководителя, не всегда могут решительно изменить то, что требует усилий не только на этом месте, но и в отрасли, и в целом по стране.

К январю 1938 года — ровно через год после назначения Андреева начальником — Омская дорога стала отстающей, в особенности по продвижению поездов. На дороге скопилось 90 задержанных составов. Государственный план погрузки, скажем, за 13 дней января, при плане в 162%, был выполнен всего на 62,5%, план выгрузки выполнен только на 59,5%. Дорога за этот же период задолжала по сдаче около 2500 порожних вагонов Томской дороге для погрузки угля. Коммерческая скорость, при плане 23 км в час, достигала лишь 13,9 км в час. Основной показатель работы — оборот вагонов был завышен в 2,5 раза. Решающие станции дороги, такие как Омск-Сортировочный, Петропавловск, были забиты излишними вагонами. Эти трудности возникали на всех главных отделениях: Петропавловском, Омском, Барабинском, Ишимском.

Приказ не заставил себя ждать. Он вышел в середине января за № 19/Ц со стандартным заголовком «Об улучшении работы Омской железной дороги» и сразу за двумя подписями, хотя и одной из них было достаточно, чтобы бросить в дрожь, — уполномоченного СНК СССР и ЦК ВКП(б) Л.М. Кагановича и народного комиссара путей сообщения А.В. Бакулина.

«Руководство дороги свыклось с таким провалом в работе и не ведет решительной борьбы за улучшение.

На Омской дороге особенно процветает антигосударственная практика ограничения и даже полного прекращения приема поездов от дороги им. Л.М. Кагановича по Вагаю и от Южно-Уральской по ст. Макушино. Вместо настоящего отпора этим подлым действиям на дороге культивируются настроения о том, что якобы виной всей отвратительной работы дороги является неприем поездов соседними дорогами.

Истинной причиной плохой работы Омской дороги является то, что отдельные командиры проявили недопустимую растерянность и безрукость в решении и выполнении возложенных на них задач и особенно по укреплению трудовой дисциплины и улучшению продвижения поездов в зимнее время.

Политработники дороги, вместо разоблачения и борьбы с такими настроениями, мобилизации лучших работников на улучшение работы, фактически сами поддались этим настроениям и не организуют настоящей большевистской борьбы за укрепление дисциплины и улучшение работы дороги.

Руководители дороги — начальник дороги т. Андреев, начальник движения т. Гнатюк до сих пор не понимают той огромной ответственности, которую они несут перед государством за прорыв на дороге и, в особенности, за срыв погрузки угля.

Для резкого улучшения продвижения поездов и общего подъема работы дороги, приказываем:

1. Немедленно прекратить антигосударственную практику зажима приема поездов от соседних дорог.

2. Обязать начальника дороги т. Андреева, начальника службы движения т. Гнатюка и начальников отделений обеспечить нормальный прием и сдачу поездов по всем приемо-сдаточным пунктам дороги...

В соответствии с этим начальнику паровозной службы т. Шкурову и начальнику службы движения т. Гнатюку установить по каждому отделению и участку размеры движения поездов и выдачи паровозов по депо.

3. Начальнику дороги т. Андрееву и начальнику службы движения т. Гнатюку принять решительные меры по ускорению продвижения поездов, поднятию участковой ско-



Кабинет партучебы. 30-е годы

рости по дороге в первую очередь на Петропавловском, Омском и Барабинском отделениях.

4. Начальнику паровозной службы т. Шкурову принять решительные меры к прекращению недодачи паровозов по депо Петропаловск, преступно тормозящему продвижение поездов на всей дороге.

5. Начальнику дороги т. Андрееву установить личный контроль за работой 20 турных паровозов, работающих на участке Макушино–Исилькуль.

6. Установить следующие сроки и очередность поднятия задержанных продвижением составов: в первую очередь на участке Барабинск–Чулымская 7 составов в двухдневный срок, во вторую очередь на участке Петропаловск–Макушино 10 составов в срок 5 дней, в третью — Ишим–Вагай 11 составов в шестидневный срок и остальные — в 10-ти дневный срок.

Командиры и политработники Омской дороги должны понять, что от четкости их работы, прежде всего зависит успех работы, главнейшей их задачей должно стоять улучшение продвижения поездов, укрепление трудовой дисциплины и на основе этого обеспечение выполнения государственного плана погрузки, и в первую очередь таких грузов, как уголь и хлеб».

Очевидно, и в наркомате понимали, что проблемы Омской дороги — проблемы всей железнодорожной сети. С.А. Андреев еще семь месяцев возглавлял дорогу, только 13 августа 1938 года его освобождают от должности, а на его место назначают П.В. Степанова. (Приказ народного комиссара путей сообщения за № ЦГЛ/103 от 17 августа 1938 года).

О дальнейшей судьбе С.А. Андреева не известно ничего. О нем вообще мало сведений.

Помимо биографической справки, составленной на основании данных личного листка по учету кадров, можно отметить еще, что он во время учебы с 1 декабря 1930 года по 15 апреля 1934-го был сначала членом, а потом ответственным секретарем центрального бюро парторганизации Военно-транспортной академии.

Учился также полтора года в Ленинградском заочном комвузе с 1 января 1929 года по 1 июня 1930-го на пропагандиста, ушел в Академию со второго курса.

Мать Андреева работала прачкой, отца не имел. С 1899 г. по 1910 г. жил в деревне у деда, учителя в сельской школе.

В гражданскую войну участвовал в боях против Краснова, Деникина, Антонова.

За 12 лет, с 1923 по 1935 гг., награжден не менее десяти раз ценными подарками за ударную работу.

Пять раз проходил Андреев «чистку партии», в 1921, 1925, 1929, 1933 и 1935 гг., после чего был записан *«результат — считать проверенным»*.

На его иждивении находилась мать 57 лет, жена и сестра с детьми.

«Состояние здоровья, — отвечал он на анкету, — *недостатков нет, удовлетворительное (имею невроз сердца)»*.

15 февраля 1936 года С.А. Андреев проживал в Москве, а через три месяца, 29 апреля 1936 года, уже в Западной Сибири: город Сталинск...







Родился 25 ноября 1895 года в г. Смела Киевской области.

- 1910–1914 гг. – учащийся железнодорожного технического училища.
- 1914–1915 гг. – слесарь по ремонту паровозов депо Бобринская Юго-Западной железной дороги.
- 1915–1917 гг. – помощник машиниста, машинист депо Бобринская Юго-Западной железной дороги.
- 1917–1920 гг. – помощник паровозного мастера депо Бобринская Юго-Западной железной дороги.
- 1920–1921 гг. – паровозный мастер депо Корсунь Юго-Западной железной дороги.
- 1921–1927 гг. – паровозный мастер депо Коростень Юго-Западной железной дороги.
- 1927–1929 гг. – заместитель начальника, начальник депо Малоярославец Западной железной дороги.
- 1929–1930 гг. – начальник депо Конотоп Московско-Киевской железной дороги.
- 1930–1931 гг. – начальник района станции Жлобин Западной железной дороги.
- 1931–1932 гг. – начальник района станции Гомель Западной железной дороги.
- 1932–1933 гг. – заместитель начальника Западной железной дороги.
- 1933–1934 гг. – начальник паровозной службы Московско-Белорусской железной дороги.
- 1934–1935 гг. – начальник паровозной службы Московской окружной железной дороги.
- 1935–1937 гг. – старший инспектор, старший инженер-диспетчер паровозного управления Наркомата путей сообщения.
- Апрель 1937 г. – октябрь 1937 г. – начальник отдела управления паровозного хозяйства Наркомата путей сообщения.
- Октябрь 1937 г. – август 1938 г. – заместитель начальника Управления паровозного хозяйства Наркомата путей сообщения.
- **Август 1938 г. – январь 1941 г. – начальник Омской железной дороги.**





Петр Васильевич Степанов

Начальник Омской железной дороги
с августа 1938 г. по январь 1941 г.

«ЗА СЕМЬЮ ПЕЧАТЯМИ»

Петра Васильевича Степанова не отнесешь к безусловно успешным командирам железнодорожного транспорта. Скорее наоборот. А на самом пике его служебная карьера и вовсе пошла под откос. Свое руководство Омской железной дорогой он закончил бесславно: был снят с должности, исключен из партии и, по существу, вычеркнут из номенклатуры тогдашнего Наркомата путей сообщения. Дальнейшие его следы в истории тоже стерлись. И сегодня трудно сказать, как, когда и где закончился жизненный путь этого человека.

Петр Васильевич Степанов родился в украинском городке Смела Киевской области (по административному делению конца XIX века) 25 ноября 1895 года в многодетной семье рабочего-железнодорожника. Отец почти сорок лет проработал слесарем в депо станции Бобринская Юго-Западной железной дороги. Свои первые самостоятельные трудовые шаги, осваивая профессию слесаря, на том же самом предприятии сделал и его сын, поступив в июне 1914 года после окончания железнодорожного училища в депо станции Бобринская слесарем по ремонту паровозов.

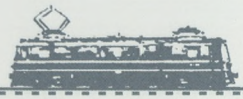
В отличие от отца, посвящать слесарному делу всю жизнь П.В. Степанов не собирался. Через год он стал помощником машиниста, а еще через год пересел на правое крыло паровоза. В 1917 году его назначили помощником паровозного мастера депо Бобринская. С этой должности и началась его, можно сказать, руководящая карьера.

Через три года, в 1920-м, П.В. Степанов перешел в депо Корсунь дороги уже мастером. Затем его перевели паровозным мастером в депо Коростень все той же Юго-Западной железной дороги. Здесь П.В. Степанов проработал шесть лет — наиболее долгий срок на одном месте во всей его трудовой деятельности.

Дальше, до той поры, пока он не становится начальником Омской магистрали, места работы и должности П.В. Степанова меняются постоянно. С 1927 по 1938 годы он успел побывать заместителем начальника и начальником депо Малоярославец и Конотоп, начальником района на станциях Жлобин и Гомель, заместителем начальника Западной дороги, начальником паровозной службы сначала Московско-Белорусской, а потом Московской окружной железных дорог, старшим инспектором и старшим инженером-диспетчером Паровозного управления Наркомата путей сообщения, начальником отдела Управления паровозного хозяйства НКПС и заместителем начальника того же управления.

13 августа 1938 года приказом народного комиссара путей сообщения Л.М. Кагановича Петр Васильевич Степанов назначается начальником Омской железной дороги, сменив на этом посту С.А. Андреева. Всего одиннадцать лет понадобилось ему, чтобы пройти путь от мастера до руководителя крупной стальной магистрали, но это были непростые годы.

В 1933 году транспортный отдел Центральной контрольной комиссии проверил, как ведутся погрузочные работы на Западной дороге, заместителем начальника которой был П.В. Степанов. Результаты оказались неудовлетворительными. Виновным признали Степанова. Решением партийной тройки политического отдела Московской окружной дороги, где он к этому времени работал, П.В. Степанова исключили из партии. Подобное решение звучало в те годы как приговор, но… Во-первых, руководителя проверяющей комиссии Бурого объявили врагом народа. А во-вторых, П.В. Степанов сумел представить документы, подтверждающие, что во время работы заместителем начальника Московско-Белорусской (бывшей Западной) железной дороги, он фактически был отстранен от руководства отделами, ведающими погрузкой — ими руководил сам начальник магистрали Жуков (тоже, кстати, признанный врагом народа). П.В. Степанову удалось доказать свою невиновность. Дело пересмотрели. В партии Петра Васильевича



восстановили, а исключение из рядов ВКП(б) заменили на строгий выговор с занесением в учетную карточку с формулировкой *«за нарушение партийной и трудовой дисциплины»*.

Исключение из партии (пусть и временное) так повлияло на не имевшего до тех пор никаких взысканий П.В. Степанова, что отразилось на его здоровье: он заболел туберкулезом. После лечения, в 1935 году, он перешел на службу в Наркомат путей сообщения.

В конце марта 1937 года его вызвал к себе Л.М. Каганович. Нарком путей сообщения внимательно изучил биографию Петра Васильевича, его послужной список и назначил начальником отдела Управления паровозного хозяйства НКПС. Позже, думается, совершенно искренне, хотя и вполне в духе стилистики тех лет, П.В. Степанов писал в автобиографии: *«После доверия, которое мне оказал тов. Л.М. Каганович, я с новой энергией и уверенностью приступил к работе. И если Жуков и Бурый меня втоптали в грязь, то Л.М. Каганович поднял меня, и я считаю, что все задания партии и правительства я выполнял и буду выполнять с честью…»*

На новом месте П.В. Степанов действительно старался оправдать оказанное ему доверие, но то ли не хватало организаторских способностей, то ли опыта руководства крупным звеном железнодорожной сети, но факт остается фактом: под началом П.В. Степанова Омская железная дорога работала со значительными сбоями.

На дороге работали прекрасные мастера своего дела, такие, например, как машинист депо Барабинск В. Голенков, установивший в 1939 году всесоюзный рекорд пробега паровоза $СО^{к}$ без набора воды, но в целом магистраль не справлялась с выполнением государственного плана перевозок, особенно по углю и хлебу, тормозила продвижение поездов с запада на восток страны. В зиму 1939/40 года это «разрывало» поток поездов из европейской части СССР в восточные районы и обратно.

С октября 1940 года затруднения с продвижением поездов еще более усугубились. В декабре важнейшие узлы и станции магистрали оказались забиты поездами, и дорога стала накапливать составы на промежуточных станциях.

Затруднения эти были вызваны, прежде всего, плохой подготовкой паровозного парка к зиме. Не случайно в первые же по-настоящему морозные дни декабря на главном ходу произошло одиннадцать случаев задержек поездов на промежуточных станциях из-за чистки топок и нагона пара. К тому же, ввиду несогласованности в работе Барабинского и Омского отделений, на стыковой станции Татарская поезда стали задерживаться из-за несвоевременной подсылки паровозов из Омска и Барабинска.

Если судить по официальным документам НКПС, то только 23 декабря 1940 года на плече Чулымская–Барабинск в пути вместо девяти находилось 25 поездов — более 6800 вагонов сверх нормы. В результате Омская магистраль не обеспечивала сдачу поездов по станции Вагай на дорогу им. Л. Кагановича. Вместо необходимых шестнадцати сдано только одиннадцать составов. В то же время по западным отделениям магистрали, например, Ишимскому, не обеспечивался подвод поездов с грузом на восток.

НКПС обратил внимание на неудовлетворительную работу Омской дороги. 20 октября 1940 года ей была оказана помощь в обеспечении необходимыми материалами, запасными частями для подвижного состава и оборудованием. В ноябре разрешили пропустить сверх плана через заводской ремонт двенадцать паровозов. По приказу НКПС была также оказана помощь по капитальному строительству важнейших объектов — развитие станций Петропавловск, Московка, расширение депо Барабинск, Ишим и др. Реконструировались подъемочные цеха, шло техническое перевооружение мастерских. Приходили на дорогу и новые, более мощные паровозы. Но предпринятые усилия общую ситуацию не исправили.

Бюро Омского обкома ВКП(б) объявило П.В. Степанову выговор с занесением в учетную карточку. Правда, пока не за ухудшение работы дороги. В протоколе заседания бюро от 28 мая 1940 года «Об ошибках руководства Омской железной дороги» записано, что



П.В. Степанов вместе с начальником подора, *«получив изъятые у расхитителей товары (шелк, бельевой материал и готовые вещи), распространяли их через пошивочную мастерскую по списку среди узкого круга работников управления дороги, при этом оценка товаров управлением дороги произведена неправильно, с явным занижением установленных государственных цен. Кроме этого, П.В. Степанов представляя к наградам работников магистрали, проявил формально-бюрократический подход, в результате чего среди награжденных оказались люди, того не заслуживавшие, и «даже политически сомнительные лица».*

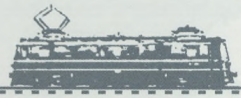
Но этот выговор оказался лишь предвестником будущей грозы. Во всяком случае, в характеристике партийного комитета Управления Омской железной дороги, данной в это время Степанову, констатировалось, что он, *«работая начальником дороги, допускал ряд ошибок»*, в частности, подменял собой начальников служб, *«упуская основное руководство»*, но вместе с тем отмечалось: *«За последнее время тов. Степанов на основе личных указаний наркома значительно улучшил руководство дорогой по выполнению постановления коллегии НКПС от 20 октября: правильно расставил кадры, лично сам взял под повседневный контроль работу паровозного хозяйства дороги, своевременно контролирует оперативную работу основных служб (движение, грузовая)».*

Однако последовавшие события, резко нарушившие ритм работы магистрали, показали, что качество руководства П.В. Степановым дорогой, все-таки, остается далеко не на высоте. И 30 января 1941 года появился приказ народного комиссара путей сообщения Л.М. Кагановича за номером 45 «О снятии с работы начальника Омской дороги». В нем достаточно подробно объяснены причины радикальной меры.

«НКПС устанавливает, что Омская дорога работает плохо. На дороге имеет место систематическое грубое нарушение дисциплины в движении поездов и большое количество крушений, аварий и брака в работе. Ответственность за это падает в первую очередь на начальника дороги Степанова, допускавшего систематические нарушения приказов и указаний НКПС и подрывавшего своим негодным руководством государственную дисциплину на дороге.

НКПС неоднократно предупреждал руководство дороги и давал конкретные указания и директивы по выправлению работы, в частности, в последних приказах №№ 267/Ц и 367 1940 г., однако важнейшие пункты этих приказов — о выполнении государственного плана погрузки, об оздоровлении паровозного парка, об укреплении дисциплины, о беспрепятственном приеме и пропуске поездов не выполнялись, и руководство дороги не только не обеспечило выправления неудовлетворительной работы, но показало свою полную неспособность в дальнейшем руководить дорогой.

Главной причиной неудовлетворительной работы дороги является нарушение государственной дисциплины по продвижению поездов. На дороге в течение последних зим систематически практиковались задержки



поездов и ограничение приема поездов от соседних дорог. Несмотря на специальное предупреждение НКПС, начальник дороги Степанов и в эту зиму допустил возрождение антигосударственной практики ограничения и даже временного полного прекращения приема поездов от соседних дорог.

Начальники станций и отделений, в особенности Омского, Барабинского и Петропавловского, продолжая гнилую линию руководства дороги, в свою очередь, самовольно закрывали семафоры, разрывая дорогу на части.

График движения поездов перестал быть законом на Омской дороге. В первой декаде января проследовало по расписанию всего 19,8% поездов.

Руководство дороги не вело борьбы с крушениями, в результате количество крушений в последнее время резко возросло: в октябре на дороге было 2 крушения, в ноябре — 3 крушения, в декабре — 4 и за 28 дней января — 7, из них 3 из-за проезда закрытых сигналов.

Паровозный парк к зиме был плохо подготовлен, в результате первые же морозы вызвали резкое ухудшение работы паровозов, рост межпоездного ремонта, увеличение брака и остановок в пути. По депо Омск за 9 дней января было 54 случая захода на межпоездной ремонт и 51 случай брака. Руководство дороги скрывало от НКПС рост межпоездного ремонта для того, чтобы создать видимое благополучие с паровозным парком.

НКПС устанавливает, что такое положение на дороге создалось в результате безответственной и совершенно неудовлетворительной работы начальника дороги Степанова, который, несмотря на полученный строгий выговор с предупреждением, упорно продолжал свою вредную антигосударственную линию и практику в руководстве дорогой.

Коллегия НКПС признала необходимым снятие Степанова с поста начальника дороги… как не оправдавшего доверия».

Приказ об увольнении вышел 30 января 1941 года, а вот оргвыводы по партийной линии сделаны были значительно позже, что совершенно нехарактерно для этих лет. Лишь в мае, уже после ареста, словно спохватившись, первичная парторганизация Управления Омской железной дороги, а затем и Ленинский райком ВКП(б) Омска исключили П.В. Степанова из партии *«за проведение вредной антигосударственной линии в руководстве дороги и как не оправдавшего высокое звание члена ВКП(б)»*. Правда, Омский горком ВКП(б) попытался ограничиться выговором с предупреждением с занесением в учетную карточку. Но Омский обком с этой формулировкой не согласился и постановил: П.В. Степанова из партии исключить.

После увольнения П.В. Степанов сдал дела своему преемнику и долгое время оставался без работы и средств к существованию. Помня, как внимательно отнесся в 1937 году к его судьбе нарком, Петр Васильевич пишет на имя Л.М. Кагановича заявление, и сейчас надеясь на его помощь.

«Имею семью из шести человек, — писал он. — *Окончательно прожился, учитывая, что, работая на Омской, два с половиной года жил на две семьи, так как трое детей учатся в Москве. Я правильно заслужил снятия меня с работы начальником Омской дороги, но считаю, что я еще могу принести пользу транспорту, и на любой работе приму меры, чтобы исправить допущенные мною ошибки. Жду вашего решения».*

Решения Петр Васильевич так и не дождался. Написанное 23 апреля 1941 года заявление он отправить не успел. Через два дня, 25-го, к нему домой нагрянули люди из Наркомата государственной безопасности, которые письмо изъяли. Из отдела кадров НКПС изъяли и личное дело П.В. Степанова, которое, как следует из протокола изъятия, было *«опечатано в свертке печатью НКГБ»*.

За семью печатями оказалась и дальнейшая судьба бывшего начальника Омской железной дороги. Никаких документов на этот счет в архиве не сохранилось.



Родился 27 апреля 1905 года на перегоне Таловая–Леоновка, Таловского района, Воронежской губернии.

- 1918–1922 гг. – поденный рабочий 23-й дистанции пути станции Бобров Юго-Восточной железной дороги.
- 1922–1923 гг. – рабочий маслозавода, г. Бобров, Воронежской области.
- 1923–1924 гг. – рабочий (трансмистер) вальцевой мельницы, г. Бобров, Воронежской области.
- 1924–1926 гг. – студент рабфака, г. Воронеж.
- 1926–1927 гг. – воспитатель и секретарь ячейки КСМ детской колонии «Труд», г. Бобров, Воронежской области.
- 1927–1929 гг. – студент рабфака при Воронежском госуниверситете.
- Сентябрь 1929 г. – февраль 1934 г. – студент эксплуатационного факультета Московского института инженеров железнодорожного транспорта имени Сталина.
- 1934 г. – инженер и заместитель начальника экспедиции на Дальнем Востоке, г. Свободный.
- 1934–1935 гг. – старший инженер, начальник группы технических изысканий строительного отдела Управления Юго-Восточной железной дороги.
- 1935–1936 гг. – старший инженер, начальник партии изысканий, прораб строительства 2-х путей, г. Валуйки–Пенза, г. Валуйки Курской железной дороги.
- 1936–1937 гг. – старший инженер-консультант планового отдела Управления Юго-Восточной железной дороги.
- 1937 г. – январь 1938 г. – начальник Оренбургской дистанции пути Оренбургской железной дороги.
- Январь 1938 г. – июнь 1939 г. – заместитель начальника Северо-Донецкой железной дороги.
- **Июнь 1939 г. – август 1942 г. – начальник Томской железной дороги**.
- Август 1942 г. – август 1943 г. – начальник Дальневосточной железной дороги.
- **Август 1943 г. – июнь 1945 г. – начальник Омской железной дороги**.
- Июнь–октябрь 1945 г. – первый заместитель начальника Томской железной дороги.
- **Октябрь 1945 г. – октябрь 1946 г. – начальник Томской железной дороги**.
- Ноябрь 1946 г. – июнь 1950 г. – начальник Шахтинского отделения Северо-Кавказской железной дороги.
- Август 1950 г. – ноябрь 1951 г. – заместитель начальника управления движения и грузовой работы Кавказского округа железных дорог, г. Ростов-на-Дону.
- С ноября 1951 г. – начальник Карагандинской железной дороги.
- 1951 г. – исполняющий обязанности начальника технического отдела Карагандинской железной дороги, г. Акмолинск.
- 1951 г. – апрель 1957 г. – начальник Карагандинского отделения Карагандинской железной дороги.
- С апреля 1957 г. – в распоряжении начальника Карагандинской железной дороги.







Трофим Тимофеевич Пушков

Начальник Томской железной дороги
с июня 1939 г. по август 1942 г.
Начальник Омской железной дороги
с августа 1943 г. по июнь 1945 г.
Начальник Томской железной дороги
с октября 1945 г. по октябрь 1946 г.

ЗАВТРА БЫЛА ВОЙНА

1 июня 1939 года появляется приказ наркома путей сообщения Л.М. Кагановича за № 121/Ц о снятии с работы начальника Томской железной дороги Петрова, и с этого дня у Трофима Тимофеевича Пушкова начинается «сибириада»: из семи лет, проведенных им в Западной Сибири и на Дальнем Востоке, пять лет он будет возглавлять два раза Томскую и один раз Омскую железные дороги.

Стремительный карьерный взлет, основанный, прежде всего, на неуемном характере и напористости, за пять лет позволил Т.Т. Пушкову пройти путь от выпускника вуза до «генерала» дороги. До Сибири он уже два года находился на руководящей работе. Побывал и начальником Оренбургской дистанции пути Оренбургской дороги, и заместителем начальника Северо-Донецкой дороги.

Документы этих лет из личного дела характеризуют Пушкова как энергичного и волевого командира, хотя уже 1938 год показал, что он весьма неуживчив, высокомерен, порой излишне жёсток в спросе с подчиненных, — словом, обладает теми чертами, которые мало кому нравятся. Но это было не опьянение властью, в чем его иногда упрекали. Груз непомерных дел и забот зачастую не оставлял ни времени, ни сил на заботу о людях. И если уж говорить откровенно, таков в подавляющем большинстве был стиль руководства того времени — требовательность и предельная жесткость считались неотъемлемыми качествами командира производства. Но переступать за грань и тогда не поощрялось. За девять лет, с 1937 по 1946 гг., он сменит семь должностей, получит семь выговоров, простых и строгих, будет исключен из партии и вновь восстановлен, и однажды только чудом не угодит под трибунал. Сегодня трудно восстановить всю правду. Сохранившиеся документы зачастую противоречат друг другу, но даже из них можно все-таки реконструировать наиболее достоверную версию тех событий, проследить линию жизни Т.Т. Пушкова.

После приказа наркома Бакулина от 13 января 1938 года за № ЦГЛ/15 Т.Т. Пушков попал в «обойму» первых лиц: *«Назначить инженера тов. Пушкова Т.Т. — заместителем начальника Северо-Донецкой железной дороги»*.

Прошло чуть меньше года, и в Москву из Артемовска отправляется от начальника дороги Егорова и начальника политотдела дороги Воробьева депеша, в которой они просят *«освободить от работы т. Пушкова Т.Т., который в условиях Северо-Донецкой железной дороги, насыщенной большим грузопотоком и серьезной работой, не может выполнять работу, связанную с должностью заместителя начальника дороги. Тов. Пушков Т.Т. может быть использован на меньшем объеме работы»*.

Объясняют свою просьбу руководители дороги тем, что Пушков в аппарате Управления дороги в качестве руководящего товарища работает впервые и практического опыта в работе не имеет.

Что там было на самом деле, сегодня установить невозможно. Во всяком случае, Пушков не сдается и шлет Кагановичу рапорт:

«…Лазарь Моисеевич! Убедительно прошу Вас предоставить мне возможность лично доложить Вам существо вопроса незаслуженного моего снятия и изложить Вам причины ухудшения работы Северо-Донецкой железной дороги.

Также прошу по Вашему усмотрению предоставить мне конкретную работу и взять ее под Ваш контроль. Я верю в свои силы — смело, напористо буду выполнять Ваши приказы и Ваше задание на порученной мне конкретной работе. Могу заверить Вас, что Ваше доверие ко мне я выполню блестяще — по-большевистски.

Зам. начальника Северо-Донецкой железной дороги — Пушков».

Проходит полгода, и проблема с Пушковым разрешается его назначением в Томск.

В 1940 году паровозный парк страны стал самым молодым парком в мире по среднему

возрасту паровозов. Паровозы серий ФД, ИС, СО, Э, $С^{У}$ составляли около 2/3 всего парка.

Внедрение мощных типов паровозов требовало расширения и реконструкции ремонтной базы, переоборудования депо, станций, увеличения мощностей водоснабжения. За годы второй пятилетки выпуск паровозов увеличился более чем на половину от достигнутого в предыдущей пятилетке, улучшилось качество ремонта.

Одновременно развивалось строительство электровозов. К 1940 году в СССР уже было электрифицировано 1870 километров железнодорожных линий. Примечательно, что к этому времени электровозный парк целиком состоял из отечественных марок.

Вопреки ожиданиям, 1940 год завершился удачно. Среднесуточная погрузка вагонов за пять лет возросла более чем в шесть раз, среднесуточный пробег вагонов грузового парка увеличился в полтора раза и составил 122 км, а оборот вагонов снизился вдвое, с 5,5 суток до 2,6.

В целом Каганович был доволен работой транспорта и выразил общую благодарность железнодорожникам страны и командному составу отрасли в своем предновогоднем выступлении.

Новый 1941 год начался небывалыми снежными заносами, а лично для Пушкова — с маленького подарка. 2 января появился приказ наркома за № 2:

«Учитывая, что начальник Томской дороги т. Пушков Т.Т. и начальник Подора т. Мощук улучшили свою работу по выполнению приказа № 248/Ц от 21 декабря 1938 г. по ликвидации временных жилых строений на дороге, наложенное на них приказом № 126/Ц от 20 июня 1940 г. взыскание — выговор с предупреждением — снять.

Народный комиссар путей сообщения Л. Каганович».

Что ж, первый выговор, полученный на сибирской дороге, остался позади.

А снегом завалило все станции: Новосибирск, Инскую, Тайгу… До декабря выпало столько снега, что на очистку путей вышло все путейское население и красноармейцы. 1 января поезда встали. Крытые вагоны на станциях занесло под самые крыши. На другой день пошли сводки о том, что движение прекратилось на Кузбассе, под Черепановом, на Аягузском отделении Туркснба. Погибло несколько путеобходчиков.

Железнодорожники героически боролись со стихией. 4–5 января 1941 года в мороз был сильный буран. В снегоборьбе приняли участие все путейцы Чулымской, Новосибирской и других дистанций. Многие из них в течение нескольких суток не покидали своего поста.

«За самоотверженную борьбу в деле ликвидации снежных заносов и использовании механизмов» начальник Томской дороги Т. Пушков и начальник политотдела И. Мощук вынесли благодарность дорожному мастеру Новосибирской дистанции пути Осиповичу, машинисту снегоуборочной машины Ефремову и машинисту паровоза Казакову. Впервые на Томской дороге на машине системы Гавриченко они за 8 часов 30 минут сделали 13 рейсов, вывезли около 11 000 кубометров снега.

Эта борьба со снегом Пушкову запомнится надолго. Зима выдалась тяжелая. Многие станции стали барьером в продвижении поездов. На Инской скопилось множество поездов по направлению на запад, причем положение с каждым днем становилось все хуже и хуже. Парки станции были забиты вагонами разных направлений. По вине некоторых маневровых диспетчеров и составителей резко понизилось



Снегом заваливало пути и станции…

качество формирования поездов. Стало системой, что в парках отправления отменялся поезд за поездом по неготовности составов, из-за коммерческого брака, неправильного формирования или пропуска больных вагонов.

Плохая работа движенцев привела к завышению оборота паровозов. Для того, чтобы подать паровоз с контрольной к поезду, по технологическому процессу требуется 15–20 минут, а фактически на станции установилось «правило» проводить паровоз по паркам станции не менее двух часов.

Бюро Новосибирского обкома ВКП(б) признало *«неудовлетворительной работу по подбору, расстановке и воспитанию руководящих кадров на дороге»*. По мнению бюро, в аппарате Управления дороги работает слишком много инженеров — 40 процентов всех, имеющихся на дороге, и из-за этого многие решающие производственные участки не обеспечены инженерно-техническими работниками.

На этом фоне особенно ценишь положительные эмоции. В январе 1941 года Народный комиссариат путей сообщения, отмечая ценную инициативу машиниста Н.А. Лунина, наградил его значком «Почетному железнодорожнику» и передал юбилейный трехтысячный паровоз серии ФД, № 21-3000, выпущенный Ворошиловградским паровозостроительным заводом. Радостная весть быстро облетела ремонтные цехи и паровозные бригады Новосибирского депо: еще бы, не каждый день нарком жалует железнодорожников подобными наградами. В обеденный перерыв сотни ремонтников, машинистов, мастеров, инженеров собрались в подъемочном цехе поздравить Лунина с наградой. Состоялся митинг. Были речи, призывы, поздравления. Парторга Прокудина сменил начальник депо Фетисов, потом вышел Николай Лунин. Его встретили криками, аплодисментами.

— На юбилейном паровозе «ФД» добьюсь новых побед во славу нашей могучей Родины, — пообещал он.

В мае в Новосибирском городском театре «Красный факел» открылось совещание производственно-хозяйственного актива Томской дороги. В работе актива приняло участие 1000 человек, в том числе секретари ряда горкомов ВКП(б) Новосибирской области и Алтайского края.

На повестке дня совещания:

«1. Об итогах работы Томской дороги в 1940 году и в первом квартале 1941 года и о мероприятиях по выполнению плана 1941 года.

2. Заключение договора соревнования Томской и Омской дорог».

С подробным докладом по первому вопросу выступил начальник дороги Пушков. Он рассказал об указаниях Л.М. Кагановича, сделанных на производственно-хозяйственном активе НКПС, проанализировал причины неудовлетворительного выполнения плана перевозок, указал очередные задачи в деле выполнения решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) и улучшения работы дороги.

Конференция под наркомовским девизом: «Сокращение простоя вагона на станции на



Бригада Н.А. Лунина

один час даст возможность увеличить погрузку более чем на 5000 вагонов» была, в основном, посвящена скрытым резервам. Широко использованные диаграммы вскрывали резервы, таящиеся в простое вагонов с местным грузом, в лучшей организации сортировки мелких грузов, в нагрузке на ось вагона, в технологическом процессе обработки вагонов и т.д.

Пять тысяч дополнительных вагонов, — за это стоило бороться. Доля станции Новосибирск в этом деле велика. По общему мнению, сокращение простоя на один час по отношению к норме вполне достижимо.

Это доказывали на конференции с цифрами в руках и движенцы, и грузовые работники. Доказали это своими стахановскими рекордами составители поездов Ларионов, Казаненко, Булаков. Подформировывая вагоны по направлениям на подъездных путях и ветвях или заранее подготовляя пополнение прибывающим поездам, они добились значительного сокращения простоя. А Звягин и Писаревский доказали возможность сокращения простоя, предложив изменить специализацию парковых путей и выделить отдельные пути в сортировочных парках, откуда вагоны с местным грузом быстро подаются к местам выгрузки и погрузки.

Как ускорить оборот вагона? Это, действительно, больной вопрос. Ответ на него был изложен в содержательном докладе инженера станции Фурсова. Он говорил: *«Наши резервы — в ускорении обработки поезда от момента его прибытия и до расформирования; в сокращении времени до подачи вагонов под выгрузку, сортировку и погрузку; в уменьшении простоя вагонов под накоплением; в быстрой отправке сформированных составов; в широком применении стахановских методов использования механизмов при погрузке, выгрузке и сортировке грузов. В безупречном выполнении технологического процесса — основа работы каждой станции».*

Весной 1941 года международная обстановка накалилась. Газета «Правда», а вслед за ней и местные газеты иногда печатали настораживающие заметки. Говорили о предстоящей войне уже не скрываясь. Сигналом о начале войны и первом дне мобилизации должна была стать телеграмма за подписью наркома обороны Тимошенко. В несгораемых шкафах лежал «Мобилизационный план», с расписанием всех действий руководителей.



Репродукция плаката 40-х годов в газете «Советская Сибирь», 1940 г.

В июне уже шли воинские эшелоны. Управление дороги послало литерный поезд «Ч-1» и обязало встречать его всех руководителей предприятий узлов. В единственном служебном вагоне ехали заместитель начальника дороги и дорожный ревизор. Они предупреждали о том, сколько и куда пройдет эшелонов и каким образом их пропускать. Особо оговаривались условия охраны и секретности. Нельзя было употреблять слово «воинский» — «поезд номер такой-то с разрядным грузом».

В воскресенье 22 июня по радио прозвучали слова: «Говорит Москва. Работают все радиостанции Советского Союза...» Выступил Молотов. Началась война с Германией. Дозвонившись до наркомата, ничего нового не узнали. «Да, война. Ждите особых указаний», — был ответ. Особые указания стали приходить 23 июня, но они особо ничего не предписывали, будто все надеялись, что еще можно вернуться в мирное время.

В несгораемых ящиках лежали пакеты за пятью сургучными печатями с надписями: «Вскрыть по объявлении мобилизации». Часов в семь вечера поступили телеграммы — вскрыть пакеты. В пакетах лежали графики движения поездов, рассчитанные на определенное число пар поездов в сутки. Тем самым приказывалось всем поездам следовать друг за другом без обгонов и в очередности, устанав-

ливаемой начальником передвижения войск через комендантов станций. А еще: «Вывесить на видном месте».

Телеграммой устанавливался первый день мобилизации — 22 июня. Все мероприятия, предусмотренные мобилизационным планом, нужно было выполнить за шесть суток.

На крупные узлы и сортировочные станции были направлены специалисты управлений и дорог для организации бесперебойного пропуска поездов. Особо важные объекты были взяты под усиленную охрану.

Через несколько дней стало ясно и самим, что изменилось все. Из НКПС, Генерального штаба РККА, штаба Западно-Сибирского военного округа, обкома партии и облисполкома стали поступать кратковременные оперативные задания, зачастую противоречивые. Управление дороги в полном составе перешло на круглосуточную работу. Из отделений и со станций сотни заявлений и звонков — железнодорожники рвались на фронт. Военкоматы оголяли Управление дороги, забирая на фронт всех пригодных к службе.

Загрохотали по рельсам составы с зачехленными орудиями, танками, машинами, ющими бодрые песни солдатами, Заплакали жены и дети, провожая своих кормильцев на фронт.

Тем временем дорога становилась трудовым фронтом. По приказу Кагановича на всех дорогах страны с 24 июня вступил в действие особый воинский график движения поездов. Количество пассажирских поездов было сокращено до минимума, унифицированы размеры грузовых составов, время их прохождения по перегонам и остановок по техническим нуждам, был исключен обгон.

3 июля по радио выступил Сталин. Председатель ГКО призвал к мобилизации всех сил и средств для разгрома коричневых гитлеровских банд. Потребовал взрывать, сжигать, уничтожать все, что могло попасть в руки врага. Рушились депо, водонапорные башни, горели склады угля. Подвижной состав угоняли на восток. Даже разбитые локомотивы под огнем врага вытаскивали из фронтовой полосы и отправляли для восстановления в Сибирь и на Урал.

Отшумела мобилизационная суета, отголосили женщины. Тихо стало, осиротели дома, предприятия. Появились лозунги: «Все — для

Красная Армия и весь наш народ вновь поведут победоносную Отечественную войну за родину, за честь, за свободу!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СОВЕТСКАЯ СИБИРЬ

Орган Новосибирского обкома и горкома ВКП(б) и областного Совета депутатов трудящихся.

№ 146 (6515). 23 ИЮНЯ 1941 г., понедельник. Цена 15 коп.

Вчера, 22 июня, в 4 часа утра, без предъявления каких-либо претензий к Советскому Союзу, без объявления войны, германские войска напали на нашу страну.

Весь наш народ теперь должен быть сплочен и един, как никогда. Каждый из нас должен требовать от себя и от других дисциплины, организованности, самоотверженности, достойной настоящего советского патриота!

Наше дело правое. Враг будет разбит. Победа будет за нами!

ВЫСТУПЛЕНИЕ ПО РАДИО ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР И НАРОДНОГО КОМИССАРА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ тов. В. М. МОЛОТОВА 22 ИЮНЯ 1941 ГОДА

Граждане и гражданки Советского Союза!

Советское правительство и его Глава тов. Сталин поручили мне сделать следующее заявление.

Сегодня, в 4 часа утра, без предъявления каких-либо претензий к Советскому Союзу, без объявления войны, германские войска напали на нашу страну, атаковали наши границы во многих местах и подвергли бомбежке со своих самолетов наши города—Житомир, Киев, Севастополь, Каунас и некоторые другие, причем убито и ранено более двухсот человек. Налеты вражеских самолетов и артиллерийский обстрел были совершены также с румынской и финляндской территорий.

Это неслыханное нападение на нашу страну является беспримерным в истории цивилизованных народов вероломством. Нападение на нашу страну произведено несмотря на то, что между СССР и Германией заключен договор о ненападении и Советское правительство со всей добросовестностью выполняло все условия этого договора. Нападение на нашу страну совершено, несмотря на то, что за все время действия этого договора германское правительство не раз ни могло предъявить ни одной претензии к СССР по выполнению договора. Вся ответственность за это разбойничье нападение на Советский Союз целиком и полностью падает на германских фашистских правителей.

Уже после совершившегося нападения германский посол в Москве Шуленбург в 5 часов 30 минут утра сделал мне, как Народному Комиссару иностранных

ций является вся сегодняшняя декларация Гитлера, фактическим поводом для которой служат лишь надуманные обвинения, будто Советский Союз совершает какие-то враждебные действия по отношению к Германии.

Теперь, когда нападение на Советский Союз уже совершилось, Советским Правительством дан нашим войскам приказ — отбить разбойничье нападение и изгнать германские войска с территории нашей родины.

Это война навязана нам не германским народом, не германскими рабочими, крестьянами и интеллигенцией, страданиям которых мы хорошо понимаем, а кликой кровожадных фашистских правителей Германии, поработивших французов, чехов, поляков, сербов, Норвегию, Бельгию, Данию, Голландию, Грецию и другие народы.

Правительство Советского Союза выражает непоколебимую уверенность в том, что наши доблестные армия и флот и смелые соколы советской авиации с честью выполнят свой перед родиной, перед советским народом, и нанесут сокрушительный удар агрессору.

Не первый раз нашему народу приходится иметь дело с нападающим зазнавшимся изгоем. В свое время на запад Наполеона и Россию наш народ ответил Отечественной войной, и Наполеон потерпел поражение, пришел к сокрушению. То же будет и с зазнавшимся Гитлером, объявившим новый поход против нашей страны. Красная Армия и весь наш народ вновь





Ответ железнодорожников Кузбасса

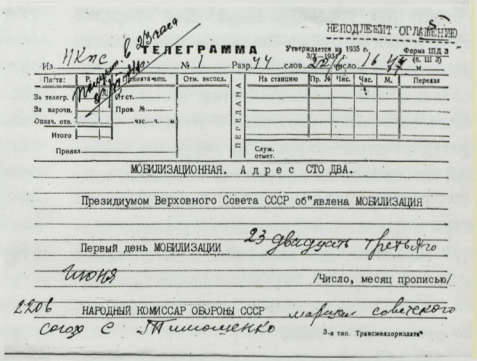
Трудиться, не жалея сил

СУРИКОВ, 22 июня. (По телеграфу).

фронта, все — для победы». Изъяли радиоприемники. В конторах оставили репродукторы.

15 июля в «Железнодорожнике Кузбасса» — передовица «Превратим дорогу в крепость обороны, грозную для врага!»

«Мы, железнодорожники, не тыловые люди. Мы — первые соратники доблестных частей Красной Армии, хотя и отдалены от них тысячами километров. Каждая профессия у нас теперь — военная профессия. И чем крепче транспорт, тем вернее победа над врагом».



НЕПОДЛЕЖИТ ОГЛАШЕНИЮ

ТЕЛЕГРАММА

Утверждена в 1933 г. Форма ПД и Э

Из Жпс

№ 1 Разр 44 слов 27 число 16 44 м

Получ: Принята Отм. весод. На станцию Пр. № Час. Час. М. Переда

За телегр. Отст.

За вароч. Пров. №

Оплач. отп. час. м

Итого

Прикл.

Служ. отпет.

МОБИЛИЗАЦИОННАЯ. А д р е с СТО ДВА.

Президиумом Верховного Совета СССР об"явлена МОБИЛИЗАЦИЯ

Первый день МОБИЛИЗАЦИИ 23 двадцать третьего

июня

Число, месяц прописью/

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ОБОРОНЫ СССР маршал советского союз С. Тимошенко

3-я тип. Трансжелдориздата

Телеграмма о первом дне мобилизации

Все дорожные мастера, бригадиры и по несколько человек в каждой бригаде — путевых обходчиков, пролазчиков, мастеровых людей, в мастерских — кузнецы, молотобойцы, сварщики, слесари и т.д. — бронировались.

С запада шли составы с эвакуированными предприятиями и людьми, ранеными бойцами. С востока на запад — эшелоны с воинскими частями, военной техникой и грузами, необходимыми для военной промышленности центральных и южных регионов страны.

ГКО требовал от руководства дороги, от директоров заводов, парторгов, круглосуточного обеспечения работ по погрузке и выгрузке железнодорожных составов.

Несмотря на тяжелые условия труда и непомерные задания, железнодорожники умудрялись перевыполнять нормы в полтора–два раза, и в формировании составов, и по технической скорости, и в экономии средств. На рельсах «живые очереди» составов — поезда двигались друг за другом на расстоянии тормозного пути.

Первыми стали сдавать диспетчеры. Измученные непосильным напряжением сил и царящей неразберихой, они стали допускать промахи в работе.

Поначалу говорили и даже выступали с речами о скорой победе, но потом и разговоры, и речи как-то стихли сами собой. Все понимали, что война продлится еще долго. Сколько — не хотелось даже загадывать. Тем более, немцы были уже под Москвой.

Осенью 1941 года с целью улучшения переброски войск и боевой техники были созданы колонны паровозов резерва НКПС. Чтобы перевезти по железной дороге хотя бы одну стрелковую дивизию, требовалось не менее 15–20 составов. А для укрепления фронта и создания перевеса сил ГКО перебрасывал десятки дивизий. Попробуй собрать для выполнения такого задания 150–300 составов! Вот тут и должна была выручить колонна резерва НКПС, бригады которой зачислялись на довольствие в воинские части, машинистам, их помощникам и кочегарам выдавали военную форму, обеспечивали их курткам, спецовками, сапогами и валенками.

В течение первых месяцев из прифронтовой полосы в глубь тыла железнодорожники перебросили более 1300 крупных предприятий оборонного значения. Повсеместно заканчивалось топливо для локомотивов. Из Кузбасса и с Дальнего Востока поступления затягивались, применяемые бурые угли были с низкой теплотворностью сгорания.

Квалифицированных кадров почти не осталось. Пополнить их было неоткуда. Основная опора была на вернувшихся в депо, цехи, на станции и на бригады ветеранов, а также женщин и подростков, которых обучали, что называется, на ходу. Внедрялись передовые почины и инициативы. Постоянно менялись начальники железных дорог.

Женщины стали шить и вязать теплые варежки, фуфайки, носки, шарфы и другую

Плакат военного времени

одежду для красноармейцев. Для отправки этих вещей на фронт специально выделялись вагоны, так как вещи стали приносить и присылать со всего края. Женщины помогали обслуживать эвакуированных в столовых и буфетах, открывали ларьки на перронах. Общепит не справлялся с людскими потоками.

В ноябре по приказу ГКО эшелонам из Сибири и Дальнего Востока дали «зеленую улицу». На Москву шел поток эшелонов с людьми и боевой техникой. Расчетная скорость их была 750–800 километров в сутки, немыслимая по довоенным меркам.

На дорогах родилась инициатива о введении в трудовых коллективах воинского порядка и дисциплины. Мехмастерские (кузницы, слесарки, сварку) перевели на трехсменную работу.

Радиосообщения были в основном о сдаче наших городов и продвижении немцев в глубь страны. Наступила зима. Хорошо, что многие железнодорожники заблаговременно подготовились к голоду и холоду: обзавелись коровами, кормами, разными заготовками, углем, дровами.

Не зная этого, сегодня трудно представить, как смогли люди в таких неимоверно тяжелых условиях вывести железнодорожный транспорт СССР и России на уровень, не имеющий аналогов в мировой практике.

В экстремальной обстановке Министерство путей сообщения и руководимые им железные дороги доказали высочайшую жизненность, работоспособность и готовность выполнить любые предъявленные к ним задачи. Именно военное лихолетье убедительно доказало высокую государственную целесообразность, надежность и эффективность единого централизованного управления непрерывно развивающейся сетью и эксплуатационной деятельностью железных дорог в самых критических условиях.

Гарантом успеха германской идеи Блицкрига было полное уничтожение сети железных дорог, особенно в европейской части Советского Союза. Это во многом фашистам удалось. Железнодорожный транспорт был разрушен, как ни одна другая отрасль. В западных районах СССР было разрушено 65 тысяч километров пути, 13 тысяч мостов, свыше 4100 станций, более 2500 вокзалов, 1600 водонапорных башен, свыше 300 паровозных депо, 129 ремонтных и машиностроительных заводов транспорта, 50 тысяч километров провода связи. Фашисты взорвали либо угнали 16 тысяч паровозов, 428 тысяч вагонов, почти полностью уничтожили весь жилой фонд.



В этих условиях неизмеримо выросла цена каждого солдата-сибиряка, каждого килограмма сибирского хлеба, каждого патрона «Сибсельмаша», каждого километра сибирских железных дорог. Спрос стал двойной: руководством НКПС и НКВД, но еще больший — гражданским долгом и совестью каждого труженика тыла. Не оттого ли столько выговоров получил Пушков. Он уже перестал обращать на них внимание. «Как пес в репьях, — отмахивался он, — в выговорах».

Все предвоенные годы железные дороги были под бдительным оком ЦК ВКП(б) и обладали явным приоритетом. Вспомним: в начале первой пятилетки доля транспорта в основ-



ных производственных фондах народного хозяйства составляла свыше 30%, что значительно превышало долю промышленности. Все довоенные годы сеть железных дорог бурно развивалась и крепла. По ней перевозили столько грузов и техники, что это позволяло и осваивать новые места, и развивать невиданными темпами производство в уже обжитых районах страны. В первые же месяцы войны значительная часть сети была потеряна, но оставшаяся, при постоянных авиационных и артиллерийских бомбежках и обстрелах, обеспечила основные нужды фронта и всего народного хозяйства. Вот, кроме общего жизнеобеспечения страны и ее народа, только основные вехи войны:

— в эвакуации промышленных объектов и населения в тыловые районы страны, было задействовано 30 тысяч поездов, или более 1,5 миллиона вагонов;

— для первого, решающего контрнаступления под Москвой с востока шло свыше 333 тысяч вагонов с войсками и военными грузами;

— в район Сталинграда было доставлено 203 тысячи вагонов с боеприпасами, горючим, продовольствием и другими грузами;

— на Курскую дугу, для развития стратегической операции пришло 3177 эшелонов с войсками и 2543 поезда с материальными средствами.

30 июля «Железнодорожник Кузбасса» опубликовал письмо паровозной бригады Н.А. Лунина (3 машиниста, 3 помощника машиниста и 3 кочегара) «Под водительством Сталина вперед, к нашей победе!» В соседней колонке — Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза капитану Гастелло Н.Ф.

«Наша паровозная бригада работает далеко от Фронта, но мы перестроились на военный лад. Мы не отделяем себя от бесстрашных и храбрых воинов, с оружием в руках отстаивающих честь и свободу родины. Мы идем на локомотиве в рейс с теми же чувствами, с какими идут в бой танкисты, летчики на грозных своих машинах.

...Нормы мирного времени нас теперь не могут удовлетворять. Нужно каждому железнодорожнику установить для себя новые, повышенные нормы военного времени. Паровозники могут, например, взять такие нормы: сократить стоимость ремонта вдвое; норму межподъемочного пробега поднять до 50 тыс. км, а межпромывочного — до 8 тыс. км; все детали сохранять не меньше чем на срок пробега между подъемками; норму среднесуточного пробега и технической скорости поднять на 10 процентов; норму расхода топлива и смазки снизить на 10 процентов».

Эта и другие инициативы трудящихся не остаются без внимания наркомата.

В «Железнодорожнике Кузбасса» 4 сентября появляется письмо Кагановича, адресованное *«машинистам депо Инская Томской дороги тт. Шолкину, Ширяеву и Гулюку, копия — начальнику дороги тов. Пушкову, начальнику Подора тов. Мощук».*

«С удовлетворением узнали о вашей замечательной инициативе, направленной в условиях войны к подготовке локомотивов к отличной работе в зимних условиях.

Вы взяли на себя обязательство своими силами образцово подготовить паровозы к зиме без каких-либо государственных затрат, отремонтировать, утеплить их и создать из старогодних частей необходимый комплект запасных деталей для бесперебойной работы зимой.

...Ваша инициатива является действенным ответом на призыв товарища Сталина о мобилизации всех сил и резервов для организации и разгрома кровожадного гитлеровского фашизма.

Желаю успеха в вашей работе.

Народный Комиссар Путей Сообщения
Л. Каганович.

Этот почин тут же был подхвачен паровозниками, путейцами, поездными вагонными мастерами, кондукторами. Уже через пару недель все предприятия Томской дороги хотя бы частично отказались от централизованного снабжения запчастями и инструментом. Паровозники отказались от посылки локомотивов на заводы и сами успешно выполняли заводской ремонт на месте, обеспечивая его высокое качество. Вагонники, движенцы, путейцы,

связисты, электрики — также обходятся своими материалами и средствами.

По-военному расширяются и модернизируются литейные цехи в Барнауле, Топках, Рубцовке, а в Тайгинском депо уже открыт цех чугунного и медного литья, который обеспечивает всеми видами металлоизделий депо, вагонный участок, дистанцию пути и другие предприятия узла.

6 декабря 1941 года вышел указ Президиума Верховного Совета СССР, объявлявший всех рабочих и служащих мобилизованными на период войны. Они закреплялись для постоянной работы за теми предприятиями, на которых работали в данное время. Самовольный уход с работы расценивался как дезертирство, а лица, его допустившие, карались военным трибуналом на срок от 5 до 8 лет тюремного заключения.

13 декабря — первая радостная весть: Левитан по радио сообщает о провале попытки окружения и взятия Москвы и переходе войск Западного фронта в контрнаступление. Наступательные бои разворачиваются на Калининском фронте.

На митингах все клялись удвоить, утроить свою производительность. В конце декабря послали бойцам новогодние подарки, продукты, вещи.

Война войной, а 31 декабря новогодний бал, вечера, праздничные концерты, спектакли. Только дорога не имела права ни на отдых, ни на праздник. Начальник должен быть в курсе всех дел на дороге и регулярно докладывать о них в наркомат. Дорога была армией, хотя бы потому, что именно она соединяла фронт с тылом, именно с ней связывалась помощь бойцам, именно она представлялась одной из главных составляющих грядущей победы.

Чрезвычайно важным делом руководства дорог, партийных и профсоюзных организаций было решение кадровых проблем. Примерно третья часть общего контингента сибирских железнодорожников была призвана в армию. За годы войны в специальные формирования НКПС откомандированы более 23 процентов рабочих ведущих профессий и специалистов. Вследствие этого в 1941–1945 гг. кадры железнодорожников обновились примерно на 70–75 процентов.

Ухудшение обстановки на фронтах требовало все новых и новых людских ресурсов. Военкоматы изыскивали их в трудовых коллективах. К апрелю 1942 года на фронт и в спецформирования НКПС призывались работники массовых железнодорожных профессий. На смену мужчинам пришлось набирать женщин и подростков. «Фэзэушники» и «ремесленники» постигали профессиональную науку больше в цехах, нежели в классах. А для строительства новых железнодорожных путей приходилось привлекать местных жителей — их тоже мобилизовывали.

Значительную роль в подготовке кадров сыграли различные курсы, школы передового опыта, организуемые непосредственно на производстве. Почти половину работающих на Томской дороге в 1942–1944 годах составляли женщины. Сотни девушек и молодых женщин-домохозяек стали рабочими, кочегарами паровозов, путевыми рабочими, стрелочниками. Повели поезда машинисты паровозов З.А. Летуновская, Н.М. Орлова, Р.И. Кулагина и многие другие. В цехах паровозных депо, вагонных участков в основном трудились женщины. По инициативе и под ру-



Машинисты депо Рубцовка сдают теплые вещи для Красной Армии



ководством женсоветов и профсоюзных комитетов женщины и девушки из семей железнодорожников принимали участие в воскресниках, работали на вокзалах, в общественных бригадах по подготовке предприятий к зиме, встречали и провожали раненых бойцов, ухаживали за ними в госпиталях, создавали бригады по обеспечению горячей пищей поездных и маневровых бригад, собирали подарки для воинов Красной Армии.

Профсоюзные организации проводили работу по развитию социалистического соревнования, направленного на оказание помощи фронту и выполнение государственного плана перевозок, по улучшению условий труда и быта железнодорожников, развитию коллективного и индивидуального огородничества, оказанию помощи семьям военнослужащих и семьям погибших на фронтах войны, по сбору средств на строительство военной техники для Красной Армии.

В январе 1942 года по инициативе передовых машинистов дороги Шолкина и Гулюка в Инском депо создается паровозная колонна имени Государственного Комитета Обороны. Участники колонны ввели у себя воинскую дисциплину, предъявили повышенные требования к каждому машинисту, помощнику, кочегару. В составе колонны — шесть паровозов. Участники колонны полностью отказались от услуг комплексных ремонтных бригад. В январе всеми машинистами колонны превышена техническая скорость на 3–6, а в отдельные рейсы — на 7–8 километров в час.

7 января 1942 года вышел приказ за № 18 наркома путей сообщения Л.М. Кагановича и начальника политуправления НКПС М.Я. Белоусова «О развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны».

27 января вышло постановление Военного совета Сибирского военного округа, подписанное командующим войсками СибВО генерал-лейтенантом Медведевым и членом Военного совета СибВО военным комиссаром Кузьминым.

«Идя навстречу рабочим-железнодорожникам Томской железной дороги, учредить переходящие Красные знамена имени сибирских гвардейских бригад и дивизий, которые вручать за лучшую лунинскую работу на железнодорожном транспорте отдельным коллективам».

7 февраля 1942 г. Пушков и начальник подлитотдела дороги Мощук подписали текст телеграммы Наркомату путей сообщения «Бронепоезда — фронту».

«Докладываем, что 5 февраля Тайгинский и Новокузнецкий бронепоезда прибыли в Новосибирск. 6 февраля они сданы по акту представителям СибВО. Качество работ монтажа вооружения признано хорошим. По согласованию обкомом партии поездам присвоены названия «Советская Сибирь» и «Железнодорожник Кузбасса».

Закончены все строительные работы по остальным четырем бронепоездам. Все они находятся в данное время на Кузнецком металлургическом заводе, проходят термообработку бронелиста. Недостающие до комплекта 60 шаровых установок для пулеметов изготовляются.

Принимаем меры к окончанию термообработки и монтажа последних двух бронепоездов к 24 годовщине РККА.

Отличившихся на строительстве командиров, стахановцев представим к поощрению.

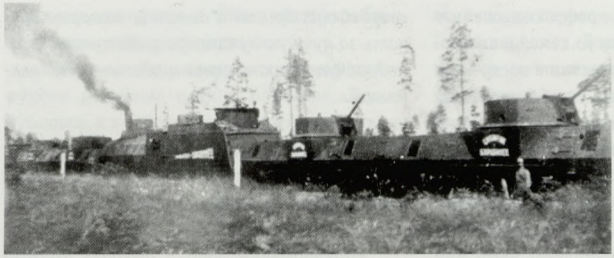
Начальник Томской дороги Пушков.
Начальник Подора Мощук.

Постепенно центр грузовой работы перемещается из европейской части Союза ССР в районы Урала и Сибири. В 1942 г. на этих дорогах было сосредоточено 19,8% всей погрузки сети, в то время как в 1940 г. на их долю приходилось лишь 13,9% общесетевой погрузки...

Число отправителей и получателей грузов значительно возросло за счет ввода в строй эвакуированных предприятий и строительства новых.

Работа железных дорог в условиях войны Сталина не удовлетворяла. 14 февраля 1942 года по его распоряжению при ГКО был образован Транспортный комитет во главе с Верховным главнокомандующим. Задачи комитета: *«упорядочить работу НКПС, мобилизо-*

Бронепоезд «Сибиряк-барабинец»



вать ресурсы транспортной системы, ликвидировать нестыковки в работе различных видов транспорта».

В марте от должности наркома путей сообщения был отстранен Л.М. Каганович, который, по заключению ГКО, *«не сумел справиться с работой в условиях военного времени».* Наркомом назначили начальника тыла Красной Армии, заместителя наркома обороны СССР А.В. Хрулева, причем без освобождения от прежних должностей.

Это был волевой человек, имеющий богатый опыт организации военных перевозок.

ГКО, по словам А.И. Микояна, поставил перед Хрулевым *«ответственную задачу — в ближайшее время решительно улучшить работу железнодорожного транспорта, положение на котором из-за плохого руководства было очень тяжелым: на железных дорогах не хватало топлива, паровозов, катастрофически сократился объем перевозок и т.д.».*

Для улучшения руководства движением поездов в НКПС создали Центральное управление движения, одновременно ликвидировав территориальные органы и передав их функции в вопросах паровозного и вагонного хозяйства в соответствующие отраслевые управления. Для обеспечения перевозки огромных объемов кузбасского угля разрешили начальникам станций забирать любое имеющееся топливо для нужд локомотивов, кроме того, что предназначалось электростанциям. Далее было принято решение о повышении на 10–40 процентов заработной платы машинистам, их помощникам, кондукторам, кочегарам и составителям поездов.

По настоянию Хрулева был тут же внедрен общесетевой план формирования поездов, а на его основе ввели новый график движения, разработанный с учетом приобретенного в военное время опыта.

С утра денек выдался весенний, но от телеграммы нового наркома по спине пробежал холодок. Пушков долго вчитывался в нее. Новая метла, похоже, мести будет еще тщательней, чем старая.

«Начальнику Томской ж. дороги т. Пушкову.

Приказ НКПС № 98/ЦЗ Вами воспринят неправильно.

Либеральное отношение к проступкам людей никогда не позволит навести порядок на дороге.

За игнорирование постановлений Государственного комитета и приказов НКПС, направленных на борьбу с эпидемическими заболеваниями в стране, виновных нужно судить, а Вы ограничились только снятием.

Народный Комиссар путей сообщения Хрулев.
№ 2226, 5 апреля 1942 г.».

9 апреля от А. Хрулева и начальника политуправления НКПС С. Багаева пришла новая телеграмма, в которой приветствовалась инициатива учащихся старших классов железнодорожных школ Томской дороги без отрыва от учебы овладевающих массовыми профессиями железнодорожников. Сотни юношей и девушек с декабря 1941 года стали овладевать профессиями телеграфистов, дежурных по станциям, помощников машинистов, монтеров связи, токарей, слесарей и т.п.

Порадовало постановление СНК СССР, в котором опять отметили Лунина. *«За выдающиеся изобретения и коренные усовершенствования методов производственной работы,* — говорилось в нем, — *присудить Сталинскую премию второй степени в размере 100 000 рублей… Лунину Николаю Александровичу, машинисту первого класса депо станции Новосибирск Томской ж.д., за корен-*

ное усовершенствование метода эксплуатации паровоза, обеспечивающего значительное увеличение суточного пробега и срока службы паровоза».

Тут же последовали поздравления от наркома путей сообщения А. Хрулева и секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) М. Кулагина.

Лунин долго не раздумывал, куда ему деть эти 100 тысяч, — на них он купил целый состав угля — «Для победы».



Аппараты оперативной связи

В годы войны недалеко от станции Инская вступили в строй действующих Новосибирский стрелочный и Новосибирский паровозоремонтный заводы.

При Управлении дороги образовали комиссию из ученых НИИЖТа и специалистов транспорта, на отделениях движения — бригады специалистов для оказания помощи рационализаторам и изобретателям в разработке и реализации предложений по улучшению использования имеющихся трудовых и материальных ресурсов, увеличению пропускной способности участков, узлов и станций, развитию ремонтной базы предприятий.

Военный совет Сибирского военного округа в приказе по войскам от 28 апреля 1942 г. объявил благодарность коллективу Томской дороги за образцовое и досрочное выполнение специальных фронтовых заданий. 132 человека за особые отличия были награждены почетными грамотами Военного совета.

Но не проходит и месяца — новая телеграмма. Приказ за № 389/Ц «О грубом нарушении на дорогах Томской и им. Л.М. Кагановича постановления Транспортного комитета при Государственном Комитете Обороны № ТК-15 от 18 апреля 1942 г и приказа НКПС № 252/Ц от 20 апреля 1942 г. «Об организации работы кольцевых маршрутов и использования полувагонов и хопперов на железных дорогах».

«Во исполнение постановления ГОКО и обеспечение питания углем, коксом и рудой важнейших промышленных предприятий и железных дорог — приказываю:

§ 1. За допущение грубых нарушений постановлений Транспортного Комитета пр. ГКО № ТК-15 от 18 апреля 1942 г. и приказа НКПС № 252 от 10 апреля 1942 г. начальнику дороги им. Л.М. Кагановича т. Закорко и заместителю начальника Томской дороги т. Кривенко объявить выговор.

Начальника Томской дороги т. Пушкова предупредить, что если им в ближайшие 5 дней не будет наведен порядок в организации работы кольцевых маршрутов на дороге, он будет снят с работы.

Народный комиссар путей сообщения А. Хрулев. 6/V-1942 г.

Проходит пять дней — приказ № 321/Ц от 10 мая 1942 г., с предписанием передать немедленно по прямому проводу, вручить немедленно начальнику Томской дороги т. Пушкову, начальнику Подора, начальникам служб движения и грузовой, копию: начальникам дорог… «О срыве погрузки черных металлов на Томской дороге».

«НКПС устанавливает, что нач. Томской дороги т. Пушков, при наличии полной возможности выполнять государственный план погрузки металла, систематически срывает погрузку, в особенности по кузнецкому металлургическому комбинату. В марте погрузка металла составила только 63%, а в апреле на 77,6% плана. Погрузка в мае не только не улучшилась, а наоборот, ухудшилась и в первую пятидневку составила 60% плана. В результате чего на Кузнецком ме-

таллургическом комбинате им. Сталина скопилось не вывезенного 40 100 тонн проката, 9750 тонн чугуна, предназначенных преимущественно для предприятий наркоматов Авиапрома, Танкпрома, НКБоеприпасов и НКПС. Металл за неимением мест складирования комбинат вынужден вывозить в отвал.

Приказываю:

1. За систематическое невыполнение по-



становления Государственного Комитета Обороны и приказов НКПС № 123/Ц и 185/Ц об обеспечении погрузки грузов Наркомата черной металлургии и систематический срыв погрузки металла по Кузнецкому комбинату начальнику Томской дороги т. Пушкову объявить выговор.

2. Для вывоза скопившегося металла и восполнения недогрузов обеспечить, начиная с 10 мая, подачу Кузнецкому комбинату ежесуточно 250 платформ и 50 крытых вагонов.

3. Для обеспечения погрузки в заданных размерах зам. начальника дороги т. Кривенко немедленно выехать в Новокузнецк, запретив ему возвращаться в управление дороги до полного вывоза имеющегося на заводе металла...

Народный комиссар путей сообщения Хрулев».

Через пять дней — новый приказ! № 338/Ц от 15 мая 1942 г. «О срыве на ряде дорог организации вертушек для вывозки балласта».

«Некоторые начальники дорог не выполнили приказа НКПС № 263 от 24 апреля 1942 г., не развернули должным образом работы по подготовке пути к летнему графику движения поездов и не сформировали вертушек по перевозке балласта для путевых работ.

Особенно недопустимое отношение к этому делу проявили начальники дорог: ...и Томской тов. Пушков... На Томской дороге уже после приказа № 263/Ц шесть балластных вертушек были расформированы.

Между тем, именно на перечисленных дорогах путевое хозяйство находится в особо неблагополучном состоянии, в результате чего имеется большое количество временных предупреждений, постоянно нарушается бесперебойность движения поездов; а отдельные участки являются угрожающими безопасности движения.

Приказываю:

1. Начальнику Томской дороги тов. Пушкову за расформирование, вопреки приказу № 263/Ц от 24 апреля 1942 г., балластных вертушек объявить выговор.

...Всем начальникам дорог до 19 мая закончить формирование вертушек, организовать оперативный диспетчерский контроль за их продвижением и обеспечить их максимальное использование.

Народный комиссар путей сообщения А. Хрулев».

17 мая 1942 года, в воскресенье, была организована «сталинская грузовая вахта». Железнодорожники Томской получили от ГКО задание — выполнить повышенный план погрузки угля для нужд транспорта, предприятий черной металлургии и электростанций. В комплексное соревнование по перевыполнению задания было вовлечено более 2000 человек. Они обеспечили продвижение порожняка «красными стрелами», а груженых маршрутов — «товарными экспрессами». Активное участие в соревновании приняли и угольщики Кузбасса. Треды «Молотовуголь», «Сталинуголь»,



«Прокопьевскуголь» резко сократили простои вагонов под грузовыми операциями, расширили фронты погрузки, организовали массовую погрузку угля вручную из отвалов. Не осталось безучастным в этот день и население Кузбасса. Более 2000 рабочих и служащих промышленных предприятий вышли в этот день на погрузку угля. Вместе с ними работали и 4000 железнодорожников — членов общественных бригад. В тесном сотрудничестве было погружено 4594 вагона угля.

31 мая 1942 г. старший машинист Инского депо Павел Дмитриевич Шолкин вызвал на социалистическое соревнование старшего машиниста депо Новосибирск Николая Александровича Лунина. Шолкин в пяти пунктах обязательств поставил перед собой задачу добиться постоянного межподъемочного пробега локомотива 110 тысяч километров, между средним заводским ремонтом — 440 тысяч километров, между капитальным заводским ремонтом — 1320 тысяч километров. Экономия за год должна составить на паровозе 120 тысяч рублей.

Лунин же обязался подготовить за год трех отличных машинистов из помощников и трех отличных помощников из кочегаров, а к маю 1943 года самому сдать экзамен на техника первого класса.

В июне появляется приказ наркома путей сообщения «Об улучшении работы паровозного парка железных дорог», а спустя месяц ГКО принял решение о мерах по оздоровлению этого парка. На паровозные бригады отныне возлагается ответственность за сохранение локомотива как государственного имущества оборонного значения. Решение обязывает бригады непосредственно участвовать в ремонте закрепленной машины. Локомотивщикам обещают премии в размере от 20 до 60 процентов от экономии средств на содержание паровоза.

Летом 1942 года стахановцы-луниницы и командиры Инского паровозного депо начали подготовку к зиме. Установили предельный срок — к 1 октября полностью закончить подготовку депо к переходу на зимнюю работу.

Восстановили старые фрикционные аппараты, автосцепные приборы, сальниковые пружины и многие другие детали. Полностью обеспечили себя железом, кошмой, специально отепленными щитами для будок машинистов, машинистов-ремонтников, необходимым инструментом. Детали, восстановленные в цехах депо, и весь лишний инструмент отложены в запас. Под руководством начальников цехов и инженеров во внеурочное время отремонтировали станки и внутреннее оборудование. Много деталей изготовили в собственной литейке.

За успешное выполнение заданий правительства по перевозкам оборонных и народнохозяйственных грузов Указом Президиума Верховного Совета СССР 3 августа 1942 года награждена большая группа работников Горьковской, Оренбургской, Пермской, Карагандинской, Томской и Амурской железных дорог. По Томской дороге правительство наградило 12 человек орденом Ленина, в том числе П. Гулюка, Н. Лунина, Е. Трубицына, П. Шолкина и других; Т.Т. Пушкова орденом Красной Звезды; орденом «Знак Почета» 89 человек, в т.ч. и начальника Подора Мощука Илью Даниловича; медалью «За трудовую доблесть» — 65 человек и медалью «За трудовое отличие» — 63 человека.

А следом приказом от 12 августа 1942 г. № 802/Ц «О неудовлетворительном ходе накопления запасов топлива для работы дорог зимой» Хрулев наказывал Пушкова и прочих «нерадивых», по его мнению, начальников дорог.

«Предупредить начальников дорог погрузки угля: Томской тов. Пушкова, Пермской тов. Воробьева, им. Л.М. Кагановича тов. Закорко, Ташкентской тов. Ходжаева, Южно-Уральской тов. Малькевича, Восточно-Сибирской тов. Сычева, а также начальников дорог продвижения угля и его продвижение в адрес железных дорог, что они понесут ответственность за срыв выполнения постановления Государственного Комитета Обороны о накоплении запасов топлива для работы железных дорог зимой.

Требую от всех начальников дорог и Подоров в оставшиеся до зимы месяцы сосредо-

точить главное свое внимание на сокращение расхода угля и накопление запасов его для работы зимой.

Народный комиссар путей сообщения А. Хрулев».

18 ноября 1942 года перед комиссией ГКО отчитывались начальники наиболее «забитых» вагонами железных дорог. Нарком Хрулев высказал нетерпимость к нарушителям регулировочной дисциплины. Кто конкретно присутствовал на этом разборе, сегодня уже не восстановить. Во всяком случае, Т.Т. Пушков если и присутствовал, то уже не как начальник Томской, а начальник Дальневосточной железной дороги.

Сибирская эпопея Трофима Тимофеевича продолжилась в 1943 году. 8 августа выходит приказ НКПС СССР за № 343:

«1. Назначить т. Пушкова Т.Т. начальником Омской железной дороги, освободив его от работы начальника Дальневосточной ж.д.

3. Освободить т. Кондратьева С.С. от работы начальника Омской ж.д., как не справившегося.

Народный Комиссар путей сообщения Л.М. Каганович».

Через три месяца постановлением СНК СССР от 6 ноября 1943 г. т. Пушкову Т.Т. присвоено персональное звание генерал-директор движения 3-го ранга.

В мае 1944 года подписан договор социалистического соревнования коллективов Томской и Омской железных дорог в честь IX годовщины Всесоюзного дня железнодорожника. 30 июля намечено подведение итогов соревнования. От Томской дороги его подписали начальник Оборотов, зам. секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) по транспорту Чернышев, машинист Лунин и другие. От Омской — начальник дороги. Пушков, зам. секретаря Омского обкома ВКП(б) Симонов, зам. начальника дороги Трубицын и другие.

9–10 августа 1944 года в Омске состоялось собрание партийно-хозяйственного актива, на котором с докладом выступил начальник Омской дороги генерал-директор движения 3-го ранга Т.Т. Пушков. В своем докладе Пушков подробно остановился на задачах, поставленных коллегией НКПС и приказом наркома № 624-Ц перед коллективом Омской дороги.

«Омская дорога, связывающая Кузбасс и Урал, — сказал Пушков, — *обязана своевременно и бесперебойно перевозить грузы фронту. В нашем коллективе есть десятки и сотни замечательных людей, отдающих все свои силы и знания на дело скорейшего разгрома врага».*

Докладчик назвал имена Героя Социалистического Труда машиниста-инструктора Полякова, машиниста Голенкова, Грицука, дежурного по станции Хасанова, участкового диспетчера Казанцева и многих других.

Однако коллегия НКПС отметила, что Омская дорога плохо справляется с перевозками грузов. И наиболее отстающие предприятия — это депо Омск, Барабинск и Петропавловск.

«Паровозники обязаны решительно перестроить свою работу, правильно организовать ремонт локомотивов. Основная ошибка, которую мы допустили в подготовке к прошлой зиме, состоит в том, что мы плохо подготовили кадры к зиме. Этой ошибки надо избежать.

В соревновании с Томской дорогой мы отстаем, — говорил Пушков. — *Надо коллективу Омской, засучив рукава, по-боевому взяться за выполнение приказа № 624-Ц и выйти в этом соревновании победителями».*

Затем выступил его зам. Кравченко. А от Томской дороги выступили старые друзья-машинисты Лунин, Летуновская, зам. начальника Чернышев.

В начале января 1945 года Пушков получил секретное указание произвести детальное обследование всей магистрали, немедленно приступить к ее ремонту и укреплению. Стало ясно, что война с запада, от Германии, вот-вот переместится на восток, в сторону Японии.

Новый нарком, И.В. Ковалев 14 января прислал приказ за № 33/Ц «О неудовлетворительном продвижении поездов на Омской железной дороге».

«Приказываю:

1. За непринятие решительных мер в деле выправления работы дороги, в особенности на Омском узле, и необеспечение государственного плана перевозок, начальнику Омской дороги Генерал-директору движения 3-го ранга Пушкову Т.Т. — объявить строгий выговор.

Народный комиссар путей сообщения И. Ковалев».

А через месяц, 15 февраля, еще один — за № 134/Ц «О неудовлетворительном выполнении графика движения пассажирских поездов».

«Приказываю:

2. Предупредить начальников дорог т.т. <…> Пушкова…, что, если они в ближайшей декаде не ликвидируют опоздания пассажирских поездов на своих дорогах, они лично будут отвечать за это».

9 Мая радио принесло долгожданную до слез волнующую весть — Победа! Кругом царило что-то невероятное. Поезда делали незапланированные остановки, задерживались на станциях дольше отведенного графиком времени. Ревели гудками паровозы. Люди обнимались, смеялись, плакали.

За заслуги в годы Великой Отечественной войны около сорока тысяч железнодорожников страны были награждены орденами и медалями, из них 677 работников Омской и Томской железных дорог. Более 6 200 человек отмечены отраслевыми знаками отличия. Первыми Героями Социалистического Труда в 1943 году стали Н.А. Лунин, Ф.И. Львов, Н.Ф. Поляков, И.Г. Сафронов.

В период войны на предприятиях железнодорожного транспорта Западной Сибири было построено и отправлено в Действующую армию 18 бронепоездов.

Десятки тысяч работников ведущих профессий и специалистов Омской и Томской железных дорог с оружием в руках защищали Родину от врага, трудились и воевали в составе специальных формирований. Многие из них навсегда остались на полях сражений. На территориях предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта стоят обелиски, сооружены монументы, в музеях трудовой и боевой славы, в красных уголках оформлены стенды с фотопортретами, списки работников, ставших солдатами и не вернувшихся с войны.

Вечная им слава и народная память!

34 работника Омской и Томской железных дорог, Барнаульского вагоноремонтного завода и трое слушателей НИВИТа — участников Великой Отечественной войны за ратные подвиги удостоены звания Героя Советского Союза, двое из них — посмертно. Пятеро железнодорожников стали полными кавалерами ордена Славы. Тысячи участников боевых действий, тружеников спецформирований и тыла отмечены государственными и отраслевыми наградами.

Несмотря на наступившее мирное время, спрашивать за любую промашку продолжали строго. И нередко казалось, что не всегда справедливо. Пушкову, то ли в силу его непростого характера, то ли потому, что находился на одном из самых сложных и трудных участков железнодорожной сети страны, где в принципе нельзя было работать гладко и без замечаний, доставалось, пожалуй, больше остальных.



Паровоз О[в]

«Народному комиссару путей сообщения генерал-лейтенанту товарищу Ковалеву И.В.

О начальнике Омской ж.д. тов. Пушкове Т.Т.

Начальник Омской ж.д. тов. Пушков Т.Т., несмотря на неоднократные предупреждения, не обеспечивает руководства дорогой.

В зиму 1944/45 г. Омская дорога работала с перебоями. Тов. Пушков своим поведением не способствовал укреплению трудовой дисциплины и подъему работы дороги.

Вместо принятия мер к укреплению на дороге дисциплины, лично сам появлялся в нетрезвом виде, грубил с подчиненными, пренебрежительно, по-барски относился к кадрам.

Омский обком ВКП(б) неоднократно поднимал вопрос об освобождении тов. Пушкова от работы начальника Омской ж.д.

Учитывая необходимость укрепления Омской ж.д. в связи с подготовкой ее к зиме 1945/46 г., Управление Руководящими кадрами НКПС считает своевременным и необходимым освобождение тов. Пушкова от работы начальника Омской дороги с переводом его на одну из дорог сети с понижением по должности.

На должность начальника Омской ж.д. рекомендуется тов. Груничев, ныне работающий первым заместителем начальника Южно-Уральской ж.д.

Тов. Груничев, работая начальником Северной ж.д., а затем первым заместителем начальника Южно-Уральской ж.д., приобрел необходимый опыт и сумеет обеспечить руководство Омской ж.д.

По образованию тов. Груничев инженер-паровозник, что весьма важно для Омской ж.д.

Начальник Управления руководящими кадрами НКПС генерал-директор адм. сл. 3-го ранга Волков.

5 июня 1945 г.»

Хотя Пушкова и снимают 23 мая с должности начальника Омской дороги, но через 3,5 месяца посылают руководить Томской дорогой. 6 октября его по приказу за № 963 назначают первым заместителем начальника Томской железной дороги, а через 10 дней появляется приказ за № 964/Ц «Об организации Урало-Сибирского, Приволжского и Донецкого округов железных дорог».

«Во исполнение Постановления СНК СССР № 2657 от 14 октября 1945 г. в целях улучшения работы дорог Урало-Сибири, Поволжья, Донбасса и укрепления руководства ими

Приказываю:

1. Назначить Пушкова Т.Т. начальником Томской железной дороги.

Нарком путей сообщения И. Ковалев».



Развернутое еще весной 1942 года на железнодорожном транспорте соревнование на условиях, одобренных ГКО, за годы войны выявило массу победителей. Для поощрения коллективов-победителей были учреждены переходящие Красные знамена ГКО, ВЦСПС и НКПС. За 1943–1945 гг. только коллективу Томской железной дороги 9 раз присуждались Красные знамена ГКО, ВЦСПС и НКПС, а предприятиям магистрали — 17 раз знамена ГКО, 54 раза — знамена ВЦСПС и НКПС.

Этими наградами можно было гордиться, но будни напоминали о текущих проблемах. Пушков понимал, что настало время призывать железнодорожников к организации своей работы, устранению самотека, соблюдению строгого режима и выполнению плана и всех графиков. Он выступал, требовал, призывал, неоднократно критиковал Новосибирское и Инское отделение дороги, превратившиеся в барьер для продвижения поездов.

«Станция Инская не использует такое мощное техническое оснащение, как механизированные горки, не выполняет нормы формирования поездов, нарушает план формирования. Станция ежедневно недоотправляет по 10–12 поездов на запад, столько же на Кузбасс, и до 50% поездов на восток.

Сохранилась стенограмма одного из многих выступлений Т.Т. Пушкова того времени.

— Главные отвалы угля где? На Новокузнецком отделении. Угольщики там грузят

хорошо? Хорошо. К ним претензий нет. А в чем же дело тогда, почему не успевают вывозить уголь? Значит, дело в порожняке, надо отделение питать порожняком. Я ежедневно ставлю перед руководителями службы движения Власовым, Кудрявцевым эту задачу. И что же фактически? Эта служба, вместо того чтобы весь порожняк гнать на Новокузнецкое отделение, держит его в черном теле, а порожняк отдает то Тайгинскому, то Топкинскому, то Беловскому. Почему? Так проще и легче? Свояки там? Мы эти легкие родственные связи порушим, товарищи! Безобразие! И в итоге, у «родственников» вагоны пустые, каждый день — десятки вагонов, а в Новокузнецком их не хватает! В итоге срывается план погрузки угля, со всеми вытекающими, для меня, для Новокузнецкого отделения, да и для службы движения. Что для этого надо сделать архисрочно? Да всего лишь подавать Новокузнецкому отделению столько порожняка, сколько ему требуется, понятно?

Отвалы каменного угля должны быть подняты! В конце концов, от этого зависит и выполнение наших обязательств, и наши премии, и еще многое — военное положение на дороге вроде как еще не отменили. Ставлю вам задачу: быстрее развозить поступающие к вам порожняки, быстрее выгружать местный груз, а ко дню выборов, сколько там осталось, дать сверх плана 80.000 тонн угля. Ведь это даже не наши авансы, это наш долг перед страной и ее трудящимися. Это дело чести железнодорожников Томской.

25 декабря в Новосибирском клубе имени Сталина состоялось дорожное совещание партийно-хозяйственного актива Томской дороги. Собрались более 700 железнодорожников, командиров, стахановцев, партийных и профсоюзных работников. К совещанию Пушков тщательно подготовился.

За время его отсутствия проблем на дороге не уменьшилось. А зима уже на носу. Пришлось еще раз тщательно просмотреть и проанализировать показатели. В конце лета дорога сдала позиции по поездной и грузовой работе, по-прежнему остро стоит вопрос строительства жилья для железнодорожников. Оздоровление дороги не ощущается. Производственные помещения не отремонтированы, бункеры угольной эстакады неисправны. Сильная изношенность за годы войны путевого хозяйства сказалась на уменьшении скоростей поездов. Очень сильно отстает капитальный ремонт.

Серьезной и заслуженной критике Пушков подверг работу службы движения и ее руководителя Власова за недолжное планирование поездной работы, неправильное использование паровозов, медленный оборот вагонов, низкую роль диспетчеров. Призвал выполнить данные соцобязательства и погрузить сверх плана ко дню выборов 100 000 тонн угля.

Далее на собрании партхозактива состоялся серьезный разговор о дорогах и транспорте ближайшего будущего. Прозвучали впечатляющие цифры. В 1928–1940 гг. было электрифицировано 2000 километров железных дорог на Урале, на дорогах Московского узла, на Куйбышевской дороге. В новой пятилетке намечено электрифицировать 3526 км. Электровоз, обслуживающий товарно-магистральное движение, заменяет от 2,5 до 3,5 паровоза мощной серии. За 15 лет электрическая тяга дала экономии государству 4200 тысяч тонн условного топлива, освободив 2840 паровозов различной серии, 210 тысяч человек рабочей силы и дала экономии около 585 миллионов рублей. Электрическая тяга дает возможность гораздо легче преодолевать тяжелые участки пути и создает более устойчивую работу на транспорте в условиях суровой зимы.

Намеченная пятилетним планом электрификация железных дорог увеличится по сравнению с прошлым в семь раз. Внедрение электротяги предусматривается в первую очередь на наиболее тяжелых профилях, имеющих большой грузопоток и проходящих по месту с суровым климатом. Большое внимание уделяется электрификации дорог Урала и Сибири, так как на этом направлении за годы войны увеличились перевозки грузов по сравнению с довоенным уровнем на 21%. И нагрузки бу-

Победа открыла путь в мирную жизнь



дут возрастать. В первую очередь планируется электрифицировать магистраль Кузбасс–Урал протяжением 2300 км, и магистраль Караганда–Акмолинск–Карталы, протяжением 1018 км.

На Томской будет электрифицирован участок Белово–Чулымская и Новосибирский узел. Грузовые перевозки электрической тягой достигнут к концу пятилетки 40–50% всей работы Томской. На Новосибирском узле будет организовано электрифицированное пригородное движение поездов.

Электрификация участков дороги будет содействовать развитию районов, прилегающих к этим участкам, повышению их хозяйственного и культурного уровня, так как будет возможность широко использовать дешевую электроэнергию в различных отраслях промышленности и сельского хозяйства. С этой целью предусмотрено на тяговых подстанциях строительство специальных ячеек с соответствующим оборудованием.

На вечернем заседании актива 25 декабря 1945 года секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) М.В. Кулагин вручил присужденное Томской дороге переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. Актив решил с 26 декабря провести стахановскую новогоднюю вахту.

Казалось, что работа и жизнь налаживаются, тем более, что в апреле 1946 года Томская дорога досрочно выполнила месячный план погрузки угля. Сверх плана было погружено 83 тыс. тонн угля. Впервые за много месяцев выполнен общий план погрузки, перевыполнен план выгрузки, ускорен против нормы оборот вагона.

Беловское отделение службы движения обратилось ко всем железнодорожникам Томской дороги развернуть социалистическое соревнование *«за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника, за досрочное выполнение плана первого года четвертой пятилетки»*.

Но 5 сентября 1946 года последовал приказ за № С-621/Ц. Он гласил:

«За грубое нарушение решения Правительства и указаний Министерства путей сообщения в распределении американских подарков начальнику Томской дороги Пушкову объявить строгий выговор с предупреждением».

Возможно, что львиная доля этих подарков пошла на решение хозяйственных и организационных вопросов дороги, растворилась в кабинетах областных и московских начальников, чиновников, обыкновенных работников сферы быта и услуг. Эти в любое время процветают и не худеют. Однако именно за это последовало исключение Пушкова из рядов ВКП(б).

Незамедлительно последовал приказ МПС по личному составу от 13.09.1946 г. за № 1268:

«В связи с злоупотреблениями служебным положением начальника Томской ж.д. тов. Пушкова Т.Т. от работы отстранить.

Временное исполнение обязанностей начальника Томской ж.д. возложить на зам. начальника Урало-Сибирского Округа ж.д. тов. Баковецкого Д.А.

1-й заместитель министра Путей Сообщения Бещев».

Через три дня на стол министра ложится рапорт начальника Главного управления кад-

ров генерал-майора В. Сологубова «О начальнике Томской ж.д. тов. Пушкове Т.Т.».

«Начальник Томской железной дороги тов. Пушков Т.Т., работая на дороге вторично, уроков из предыдущих ошибок, как руководитель дороги, не извлек.

В зиму 1945/46 г. Томская дорога работала с перебоями, основные измерители не выполнялись.

Государственный план погрузки и выгрузки важнейших народнохозяйственных грузов не выполнялся.

В апреле с.г. дорога имела улучшение в работе, но благодаря самоуспокоенности, беспечности тов. Пушкова это улучшение носило временный характер.

Трудовая и государственная дисциплина на дороге стоит на низком уровне. Нарушения Устава о дисциплине и брак в работе приносят значительный ущерб, и борьба с этим злом ведется крайне неудовлетворительная. Реконструкция пути идет крайне медленно...

Все эти недостатки в работе дороги объясняются, прежде всего, тем, что тов. Пушков мало занимается хозяйством дороги, не готовится к зиме.

При решении важнейших вопросов тов. Пушков Т.Т. не советуется со своими заместителями, начальниками служб, проявляет высокомерие, груб. Указания вышестоящих организаций часто игнорирует.

Тов. Пушков Т.Т. не проявляет должной заботы о материально-бытовых условиях рабочих и служащих дороги, в результате чего на дороге большая текучесть кадров: только за 7 месяцев т.г. уволено 9 139 человек по разным причинам.

В личной жизни тов. Пушков Т.Т. ведет себя недостойно, допуская пьянки, бытовую распущенность, не считаясь с общественным мнением.

В практике работы тов. Пушкова Т.Т. имеют место факты злоупотребления служебным положением.

Из полученных в апреле месяце т.г. 38 832 предметов американских подарков для работников, работающих на открытом воздухе, только 14 556 предметов роздано по назначению: паровозникам — 2 791 предмет, вагонникам — 2 901, движенцам — 2 803, путейцам — 2 393. Остальные 24 276 предметов роздано тов. Пушковым по его усмотрению, чем нарушено указание правительства по этому вопросу.

Кроме того, тов. Пушковым Т.Т. из американских подарков был создан «особый фонд», из которого по личным его запискам в целях угодничества и подхалимства было роздано 2 357 предметов не только угодным ему командирам, но и работникам железнодорожной милиции, редакции газеты, транспортного отдела МГБ, транспортного отдела Обкома ВКП(б), ЦК профсоюза работников железных дорог Востока и Дальнего Востока.

Тов. Пушков Т.Т. как за работу дороги, так и за личное поведение Вами неоднократно предупреждался и наказывался, но выводов для себя из этого не сделал.

Главное Управление кадров, в соответствии с Вашими указаниями, рассмотрело имеющиеся материалы и, учитывая, что тов. Пушков Т.Т. скомпрометировал себя своим недостойным поведением как командир, считает дальнейшее оставление его на посту начальника Томской дороги невозможным и просит снять его с работы».

22 октября следует приказ за № 1003:

«1. Снять генерал-директора движения 3-го ранга тов. Пушкова Т.Т. с работы начальника Томской ж. д., как не обеспечившего работы дороги и использование служебного положения в корыстных целях.

2. Назначить генерал-директора движения 3-го ранга тов. Баковецкого Д.А. начальником Томской жел. дор., освободив его от работы первого заместителя начальника Урало-Сибирского Округа железных дорог.

Министр Путей Сообщения
И.В. Ковалев».

Этот приказ огласил 24 октября 1946 г. начальник Урало-Сибирского округа железных дорог генерал-директор тяги 2-го ранга Егоров. Он прекрасно понимал, что ничего уже поделать нельзя, да и Трофим Тимофеевич, похоже, выработался, здоровье и нервы

Красное знамя ГКО



не выдержали предельного напряжения военного лихолетья. Пушков навсегда покинул сибирскую землю, но помнил о ней всю оставшуюся жизнь, как все мы помним самые трудные и самые прекрасные годы нашей жизни.

Как-то, уже в конце войны Пушков признался другу: «Ты, знаешь, Петр, мне кажется, что живу уже сто лет, и девяносто из них меня осыпают приказами и угрозами. Я уж давно перестал обращать на них внимание. Тот же артобстрел да бомбежка. Как там, на фронте — выживешь или нет, так и тут — не приказ, так свои же добьют. Только приказы приказами, личная жизнь личной жизнью, а дорога дорогой. Ей не до мелочей и чьих-то переживаний и судеб. По ней шли миллионы тонн грузов, миллионы людей в шинелях и штатском, с оружием и в бинтах, и от нее зависело, будет ли Победа хоть на один месяц, одну неделю, один день раньше, спасая тем самым те же миллионы жизней и миллионы тонн от гибели и уничтожения. Вот кто это понимает, тот и может считаться настоящим начальником дороги. Я понимаю».

На этом сибирская эпопея Пушкова завершилась. Приказом министра путей сообщения СССР по личному составу от 2 ноября 1946 г. за № 1101 «генерал-директор движения 3-го ранга тов. Пушков Т.Т. назначается начальником Шахтинского отделения Северо-Кавказской дороги».

На всех дорогах стала все шире использоваться новая техника для выявления дефектов в рельсах. Вводится новый размерный стандарт рельсов улучшенного профиля Р43. Он имел значительно большую стойкость против изломов. Через два года промышленность станет поставлять термически обработанные рельсы типа Р50, предназначенные для укладки на грузонапряженных магистралях, ну а тогда Р43 был лучшим из имевшихся. Пушков потратил много сил, чтобы ввести его на своем отделении.

Некоторое время он — весь в работе, хотя и сильно замкнулся в себе. В «Характеристике на генерал-директора движения 3-го ранга — начальника Шахтинского отделения Северо-Кавказской ж.д. тов. Пушкова Трофима Тимофеевича», данной начальником Кавказского округа ж.д. вице-генералом, директором путей сообщения 1-го ранга В. Арутюновым, достаточно бесстрастно говорится о том, что *«с ноября месяца 1946 года тов. Пушков Т.Т. работает начальником важнейшего отделения Северо-Кавказской ж.д. — Шахтинского отделения.*

За этот период работы тов. Пушков Т.Т. проявил себя честным, добросовестным работником. Совместно с партийными и профсоюзными организациями тов. Пушков Т.Т. путем развертывания социалистического соревнования и повседневного руководства им сумел мобилизовать коллектив работников Шахтинского отделения на преодоление трудностей прошедшей зимы и обеспечить значительное улучшение работы всех предприятий отделения против прошлых лет.

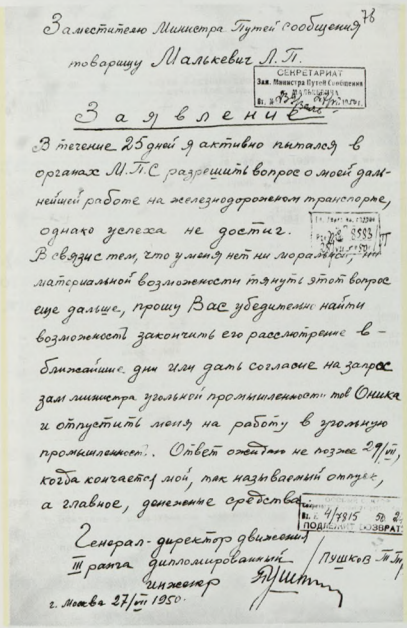
Тов. Пушков Т.Т. оперативно руководит работой решающих хозединиц, систематически бывает на станциях, в депо на угольных шахтах, оказывая необходимую помощь в работе командному составу по установлению слаженности в работе железнодорожников и угольщиков».

Подтверждает данную характеристику и «Отзыв о работе начальника Шахтинского отделения Северо-Кавказской ж.д.

т. Пушкова (из сообщения по телефону ОНЗ т. Ястребова) от 17.12.47 г.»

«Второй секретарь Шахтинского горкома ВКП(б) тов. Соколов и зам. зав. отделом кадров Ростовского обкома ВКП(б) тов. Яблоков дают положительную характеристику тов. Пушкову.

Хотя план погрузки угля не выполняется, однако работа Шахтинского отделения по сравнению с прошлым годом значительно улучшилась.



Заместителю Министра Путей сообщения тов. Малькевич Л.П.

СЕКРЕТАРИАТ Зам. Министра Путей Сообщения

Заявление

В течение 25 дней я активно пытался в органах М.П.С. разрешить вопрос о моей дальнейшей работе на железнодорожном транспорте, однако успеха не достиг. В связи с тем, что у меня нет ни моральных, ни материальной возможности тянуть этот вопрос еще дальше, прошу Вас убедительно найти возможность закончить его рассмотрение в ближайшие дни или дать согласие на запрос зам. министра угольной промышленности тов. Ошка и отпустить меня на работу в угольную промышленность. Ответ очень не позже 29/III, когда кончается мой, так называемый отпуск, а главное, денежное обеспечение.

Генерал-директор движения транспорта дипломированный инженер Пушков Т.Т.

г. Москва 27/III 1950.

Укрепилась дисциплина среди работников отделения и предприятий. Отделение более организованно приступило к работе в зиму.

Проявлена забота в быту командного состава, некоторые обеспечены овощами, наведен порядок в использовании жилого фонда.

К недостаткам т. Пушкова следует отнести: отсутствие воспитательной работы с командирами, лично также не работает над собой.

Текучесть рабочих кадров на отделении также не уменьшилась против 1945 года.

Ст. пом. нач. отдела жел. дорог Кивин».

Пушков «исправился», но вряд ли изменился. Просто от него теперь меньше зависело, да и ответственность за чужие жизни и судьбы была значительно меньшей. А ему, как он признавался, не хватало напряжения военных лет, напряжения отношений и ожиданий.

После должности начальника Шахтинского отделения Северо-Кавказской железной дороги, Пушков больше года проработает заместителем начальника Управления движения и грузовой работы Кавказского округа железных дорог. Потом какое-то время исполняющим обязанности начальника технического отдела Карагандинской железной дороги. Был даже подготовлен приказ о назначении его начальником Карагандинской железной дороги, но с 1951 года по 8 апреля 1957 он работает начальником Карагандинского отделения Карагандинской железной дороги.

В марте 1957 года после ряда выговоров, преследующих его и на новых должностях, Пушков пишет министру путей сообщения Бещеву Б.П. заявление:

«В интересах дела и в связи с осложнившимся состоянием здоровья, прошу освободить меня от занимаемой должности начальника Карагандинского отделения Карагандинской железной дороги. Также прошу оказать мне материальную помощь для лечения во время отпуска за 1956 и 1957 гг.».

В министерство приходит от руководства Карагандинской дороги просьба, а от отдела руководящих кадров железных дорог ГУК МПС представление на освобождение Пушкова от должности. По приказу МПС по личному составу от 8 апреля 1957 г. за № 88 Пушкова Т.Т. освобождают от обязанностей начальника Карагандинского отделения Карагандинской железной дороги по состоянию здоровья, оставив его в распоряжении начальника этой дороги.

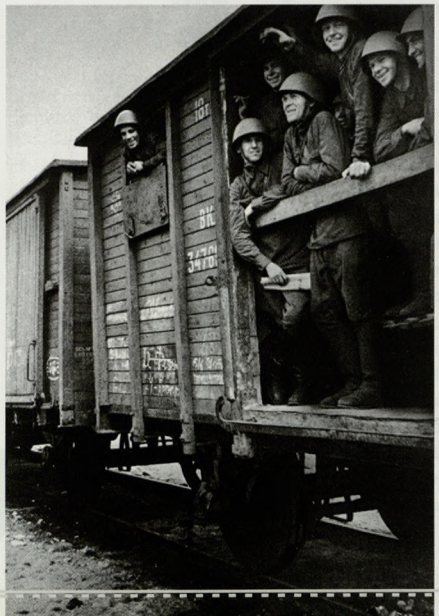
Письмо Т.Т. Пушкова министру путей сообщения. 1950 г.



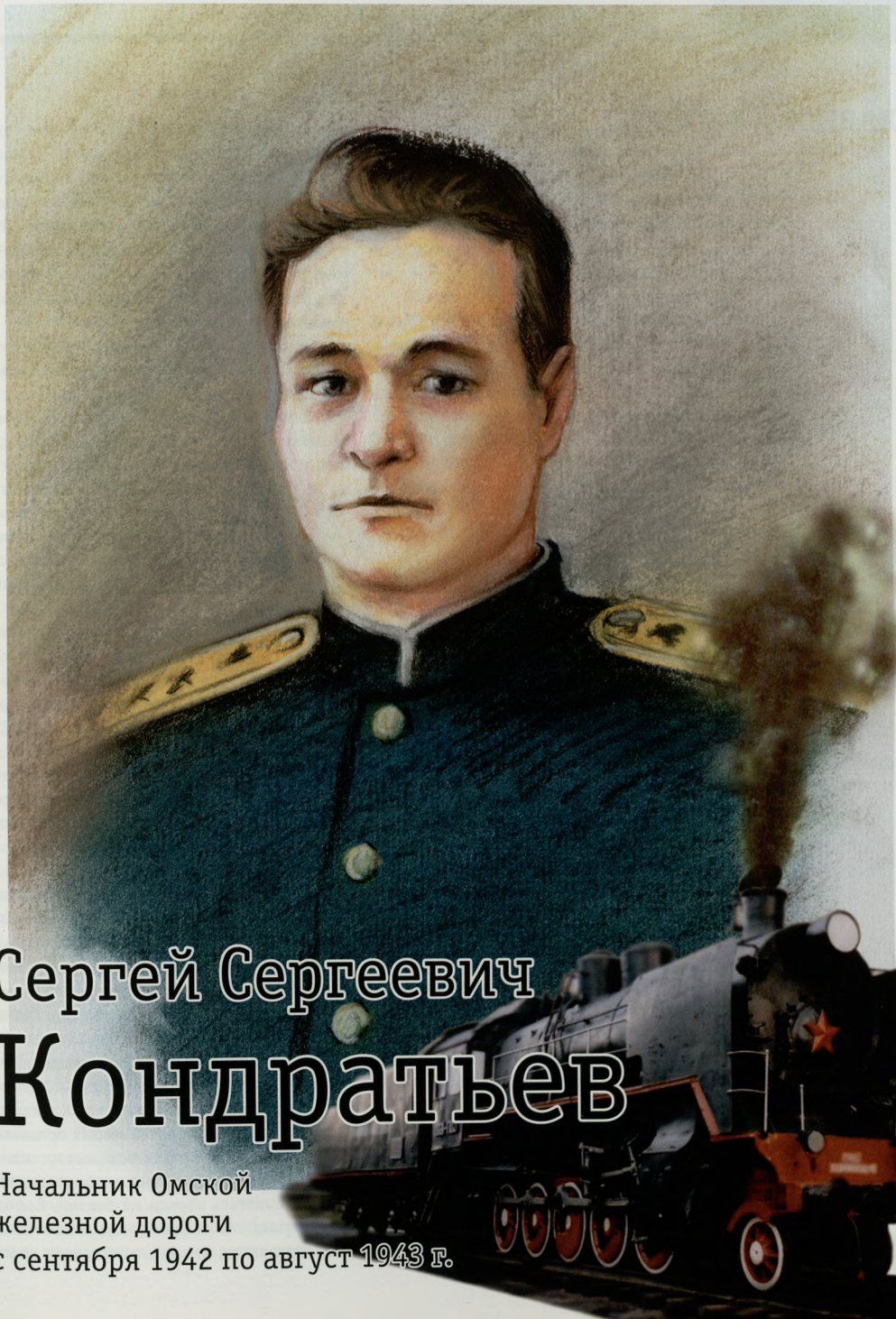


Родился в 1899 г. в г. Риге Лифляндской губернии в семье крестьян.

- 1917 г. – конторщик движения на станции Рига-Сортировочная.
- 1917–1918 гг. – учащийся техникума путей сообщения (г. Рославль).
- 1918–1922 гг. – красногвардеец и красноармеец НКО.
- 1922–1924 гг. – рабочий 5-го участка службы пути ст. Орша Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги.
- 1924–1926 гг. – учащийся техникума путей сообщения (г. Рославль).
- 1926–1933 гг. – слесарь, помощник машиниста, машинист, инструктор теплотехники, дежурный по депо, помощник начальника участка тяги, начальник моботдела (ст. Орша Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги).
- 1933–1936 гг. – слушатель эксплуатационного факультета Военно-транспортной академии РККА имени Л.М. Кагановича (г. Москва).
- 1936–1937 гг. – ревизор-диспетчер при наркоме НКПС (г. Москва).
- 1937 г. – дорожный ревизор НКПС по безопасности Северной железной дороги (г. Вологда).
- 1937–1942 гг. – начальник Ярославской железной дороги (г. Ярославль).
- 1942 г. – заместитель начальника Московско-Донбасской железной дороги (г. Воронеж).
- **Сентябрь 1942 г. – август 1943 г. – начальник Омской железной дороги.**
- Август 1943 г. – 1944 г. – заместитель начальника отдела воинских перевозок ЦД НКПС (г. Москва).
- 1944 г. – начальник Смоленского отделения движения Западной железной дороги (г. Смоленск).
- Июнь 1944 г. –1945 г. – ранен в г. Смоленске, госпитализирован (г. Москва).
- С 1945 г. – заместитель начальника Юго-Восточной железной дороги (г. Воронеж).







Сергей Сергеевич Кондратьев

Начальник Омской железной дороги с сентября 1942 по август 1943 г.

ГЛАВНОЕ – ВЫЖИТЬ!

В историю Омской железной дороги Сергей Сергеевич Кондратьев вписал свою страницу, пожалуй, в самое напряженное не только для дороги, но и для всей железнодорожной сети страны время.

Начало — приказ НКПС СССР № ЦГЛ/635 от 30 сентября 1942 г.:

«Освободить т. Комарова В.С. от работы начальника Омской ж.д., отозвав его в распоряжение НКПС.

Назначить тов. Кондратьева С.С. начальником Омской ж.д.

Народный Комиссар путей сообщения Хрулев».

Конец — приказ НКПС СССР № 343 от 8 августа 1943 г.:

«1. Назначить т. Пушкова Т.Т. начальником Омской железной дороги, освободив его от работы начальника Дальне-Восточной ж. д.

3. Освободить т. Кондратьева С.С. от работы начальника Омской ж. д., как не справившегося.

Народный Комиссар путей сообщения Л.М. Каганович».

Спустя много лет после войны историки стали «вскрывать недостатки» прошлого. Сетовать на то, что при планировании перевозок не всегда учитывались состояние и реальные возможности железных дорог по обеспечению перевозок подвижным составом, пропуску поездов, их выгрузке.

Да, было и так, и еще много такого, о чем и не вспомнишь в пылу обличений и обобщений. Вот только кто бы скорректировал начальнику дороги задания, если диктовала сама жестокая необходимость выжить любой ценой, несмотря ни на что.

Если до войны паровозный парк обновлялся медленно, то теперь о новых машинах даже не мечтали, а запчасти для старых буквально приходилось собирать по всей дороге. О замене изношенных рельсов на новые не могло быть и речи. И самым «крупным оборонным резервом» считался лунинский метод — другими словами, работа с выдумкой, но на износ. За его применение спрашивал и наркомат, и, соответственно, начальник дороги. Полунински, то есть добросовестно и хорошо, к концу 1942 года работали не только паровозные бригады, но и вагонники, путейцы, механики, связисты и стрелочники.

Искать резервы надо было постоянно и… непонятно где. И в таком режиме работали все железные дороги СССР.

В 1942 году — первом квартале 1943 года железные дороги страны получили всего восемь новых паровозов, так как их производство не было обеспечено металлом. ГКО еще в ноябре 1942 года принял решение восстановить в условиях военного времени производство паровозов и вагонов. Это сыграло в дальнейшем большую роль в расширении парка локомотивов.

В создавшейся острой ситуации требовалась перестройка системы планирования перевозок. Поэтому функции по разработке оперативных (месячных) планов железнодорожных перевозок были переданы Госплану СССР. Председатель Госплана СССР Н.А. Вознесенский в считанные дни добился того, что это планирование стало сочетать разработку проектов годовых, квартальных народнохозяйственных планов и месячных планов перевозок.

Осень 1942 года была затяжная, зима наступила поздно. Во второй половине ноября шел дождь, затем ударили короткие морозы, сменившиеся обильными снегопадами. К концу года надвинулись производственные трудности: стал истощаться покилометровый запас рельсов и выросло количество дефектных накладок, росли километры предупреждений об ограничении скорости.

Помощи ждать было неоткуда. Рельсы собирали с подъездных путей любых организаций, а накладки варили сами в мастерских. А еще с началом войны Управление дороги перестало выдавать наряды на бензин. Взамен машин, ушедших на фронт, искали на свалках и по мастерским, что называется, всем миром

по болтику и собирали-таки «новые» автомобили! Добывая на свалках «Вторчермета» изношенные, но необходимые покрышки и камеры доставляли в МТС, там же вулканизировали их. Из-за изношенности карданного вала машины в гору могли заезжать только задним ходом. Наряды на бензин зарабатывали у военных в обмен на транспортные услуги.

По тем временам сход или опрокидывание нескольких вагонов вследствие излома рельса или еще по какой причине, без перерыва движения и без человеческих жертв, относились к разряду брака особого учета. Более серьезные случаи относили к крушениям.

В довоенное время было много положений, регламентировавших взаимоотношения железнодорожников с другими организациями, и особенно — указ Сталина по материальным ресурсам, грозивший тем хозяйственникам, которые их отпускают на сторону, 10 годами лагерей. В войну указ не отменили, но временно разрешали взаимодействовать (кооперироваться) с другими предприятиями, делиться материалами и оказывать взаимопомощь.



К 1943 году сдвиги в размещении промышленности обусловили резкое возрастание грузопотоков на линиях, связывающих Урал с Западной Сибирью и с районами Центра, а также Поволжья; Западную Сибирь, Казахстан и Среднюю Азию — с европейской частью страны.

Центральные газеты отмечали, что железнодорожники Урала и Сибири не справляются с перевозками угля, кокса, металла, военной продукции. В январе 1943 года ЦК ВКП(б) и СНК СССР принимают специальное постановление «Об улучшении работы дорог Урала и Сибири». Чтобы облегчить урало-сибирским магистралям задачу снабжения фронта, НКПС было разрешено сократить до 1 марта 1943 года размеры пассажирского движения. В целях увеличения пропускной способности дорог этого направления правительство направило сюда половину всех средств, отпущенных на капитальное строительство на железнодорожном транспорте. Для оказания помощи местным органам и принятия необходимых мер на месте на железные дороги Урала и Сибири командируется секретарь ЦК ВКП(б) А.А. Андреев.

Начался 1943 год. С фронта приходят неутешительные вести. Идут оборонительные затяжные бои. Немцы упорно пытаются прорвать оборону. Но в Сталинграде им приходится туго. Скоро приходит радостная весть — попавшие в Сталинградский котел гитлеровцы во главе с фельдмаршалом фон Паулюсом капитулируют.



Поезд в прифронтовой полосе

Фото из личного дела С.С. Кондратьева

«И если наша победа под Сталинградом, — напишет позже нарком И.В. Ковалев, — *была воспринята за рубежом как величайшее чудо, то не меньшим чудом явилось транспортное обеспечение этой стратегической операции, в результате чего слабые и неподготовленные кусочки сети превратились в непрерывно действовавший крупный выгрузочный район и послужили базой для развертывания контрнаступления невиданной силы».*

2 февраля Государственный Комитет Обороны принимает постановление о восстановлении Сталинградского железнодорожного узла и железнодорожных линий на Тихорецкую и Лихую. Завершение беспримерной битвы на Волге и успешные операции на Северном Кавказе поставили на повестку дня вопрос скорейшего возрождения путей сообщения и транспорта в освобожденном регионе. Возвратившийся на пост наркома пути Л.М. Каганович издает приказ «О создании денежного фонда восстановления железных дорог и



Орден Отечественной войны II степени

об открытии специального счета в Госбанке СССР». НКПС потребовал проведения широкой разъяснительной работы по этому поводу в трудовых коллективах. Все средства, поступающие от железнодорожников и членов их семей, а также заработанные на субботниках и воскресниках, должны теперь зачисляться в новый фонд.

15 апреля 1943 года выходит Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на всех железных дорогах». По нему все рабочие и служащие железнодорожного транспорта на период войны считаются мобилизованными и закрепляются для работы на транспорте, а за преступления по службе привлекаются к ответственности наравне с военнослужащими. Но не только это было в документе. *«В условиях войны,* — подчеркивалось в указе, — *точное и своевременное выполнение железнодорожным транспортом заданий по перевозкам имеет особо важное военное и народнохозяйственное значение».*

Именно этот принцип лег в основу той большой перевозочной работы, которая обеспечивалась одновременно с выполнением огромных объемов восстановительных работ. Только в годы войны было восстановлено 117 тысяч километров пути, более 16 тысяч мостов и прочих объектов, построено 100 тысяч километров новых железнодорожных линий, что существенно превышало темпы строительных работ даже в мирное время. А объем только воинских перевозок составил 443,2 тысячи поездов, или 19 714 тысяч вагонов.

В целях укрепления единоначалия ЦК партии принял в мае постановление об очередной ликвидации политотделов на железнодорожном, морском и речном транспорте и о введении с осени персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта. Начальник дороги становился генералом.

Заботы о фронтовиках, о восстановлении разрушенных фашистами областей еще больше обострила тяготы повседневного быта тружеников железной дороги. Хотя и повысилась заработная плата в годы войны, но жизнь не улучшалась. Большую часть заработка люди отдавали в фонды обороны и возрождения, вкладывали в государственные займы. Карточная система продажи продовольствия и предметов широкого потребления «работала» по минимуму. Работающие питались в дорожных столовых, а вот их семьи жили впроголодь. Очень своевременно появилось постановление партии и правительства «Об организации Комитета содействия индивидуальному огородничеству рабочих и служащих при ВЦСПС». По весне все желающие железнодорожники получили огородные наделы, им оказывали помощь во вспашке земли и приобретении семян. Подсобные хозяйства дороги стали обеспечивать столовые и магазины дорожного ОРСа картофелем, овощами, молоком и мясом.

Впервые за военное время летом 1943 года детей железнодорожников вывезли на отдых и оздоровление в пионерские лагеря. Для них по месту жительства организовали и оздоровительные площадки с питанием.

Война породила и такое народное бедствие, как тысячи беспризорных детей. Для искоренения беды ВЦСПС предложил начальникам железных дорог организовать на крупных станциях спецкомнаты для беспризорников. Профсоюзы — не правительственный, не директивный орган, а как тут не откликнешься, речь ведь идет о спасении будущего поколения. Летом 43-го года детские комнаты появились во многих крупных городах, и пригодились они надолго.

Тем временем полотно, шпалы и рельсы пребывали в катастрофическом положении. Обходчики уже старались не думать о возможных последствиях. Жаловались, но что толку? Ремонтников не хватало, не хватало ни физических сил, ни физического времени.

Любой почин был хорош сам по себе, но таил порой и массу подвохов и неприятностей. Не всегда почин касался упорядочения времени, совершенствования технологии работ, а иногда, как у спортсмена, являлся свойством склада конкретного человека, его сноровистости, смекалки. Другими же работниками, при всем их желании, он не мог воспроизвестись или повториться. Так что не всегда относились

к починам однозначно и начальники, и коллеги. Но в целом, это был, наверное, в те годы и в тех обстоятельствах единственный резерв, единственная возможность выжить. Выжить на пределе сил и возможностей.

И, конечно, очень часто секрет почина, как, например, свердловского обходчика М.А. Казанцева, заключался «всего лишь» в отличном знании закрепленного за ним пути и фактически мгновенном нахождении неисправностей.

Постепенно с фронтов все чаще стали приходить радостные вести. Войска 1-го Украинского фронта закрепились на западном берегу Днепра, а части 3-го Украинского освободили Днепропетровск и Днепродзержинск. Успешно действовали в тылу врага партизаны.

На восстановление разрушенных гитлеровскими захватчиками районов работал весь тыл. В одном Донбассе одновременно восстанавливали 18 вокзалов, 24 станции, 10 депо, 158 путевых казарм.

Вот в этом времени и работал на Омской железной дороге С.С. Кондратьев со всей своей командой, с этими проблемами сталкивался ежедневно и ежечасно. Нерешенные вопросы накапливались быстрее усталости, перерастая в неразрешимые порой проблемы.

Приказ о снятии его с работы, как «не справившегося», аналогичен сотням других приказов той поры. Они тогда были нормой, как нормой стала жизнь на пределе выживания и работа на пределе. Военных перебрасывали с фронта на фронт, руководителей снимали с одного поста и тут же назначали на другой. Все были в одинаковых условиях, и все работали и на страх и на совесть. И еще — тогда биографий начальников не писали — времени не было, да и некому было писать. Потому практически нет никаких сведений о начальнике Омской дороги С.С. Кондратьеве. Известно лишь, что имел он несколько государственных наград: медаль «За трудовое отличие» (16.03.1940 г.), орден Красной Звезды (2.08.1944 г.) и орден Отечественной войны II степени (26.08.1945 г.); медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (15.12.1945 г.), «За победу над Германией» (25.01.1946 г.) и «За оборону Москвы» (6.11.1946 г.).

А еще 19.08.1944 г. нарком наградил его значком «Почетный железнодорожник» — *«за самоотверженную работу в фронтовой обстановке на посту»*, и 25.08.1944 г. начальник Западной железной дороги — знаком «Отличный движенец».

Осталась запись о том, что 13 июня 1944 года Сергей Сергеевич был тяжело ранен в Смоленске и 7,5 месяца пролежал в московской больнице.

Из анкетных данных — еще скупые сведения о том, что основная его профессия была паровозный машинист, что он был генеральдиректором движения 3-го ранга, за границей никогда не бывал, знал немецкий, белорусский и украинский языки, состоял на специальном учете с отсрочкой от призыва на весь период войны, на иждивении имел жену, двух дочерей и двух сестер жены, а еще у него были два брата и четыре сестры.

Найден один документ из послевоенной поры — телеграмма («С изъятием ленты») из Харькова, из Управления Южной железной дороги № 00844 от 26.01.1951 г., за двумя подписями: начальника Донецкого округа железных дорог И. Ковалева и его зама И. Фролова на имя министра ПС Б.П. Бещева.

«Просим освободить от занимаемой должности начальника коммерческого управления Донецкого округа железных дорог директор-полковника движения т. Кондратьева Сергея Сергеевича, как дискредитировавшего себя недостойным поведением — частые выпивки, несмотря на неоднократные предупреждения, в том числе по линии партийной.

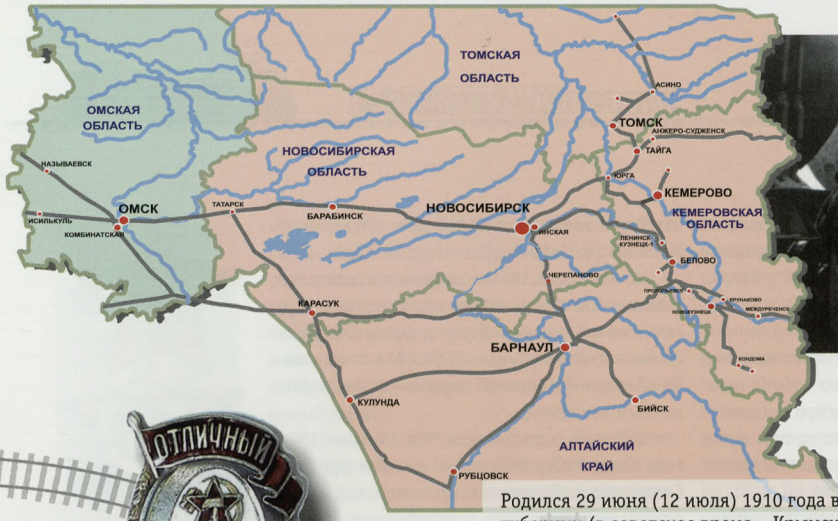
Кондратьев не сделал для себя необходимых выводов…

Вопрос об освобождении тов. Кондратьева С.С. согласован с зав. Транспортным отделом Харьковского обкома КП(б)У т. Швец.

Тов. Кондратьева просим использовать на другом округе».



Орден Красной Звезды







Родился 29 июня (12 июля) 1910 года в городе Феодосия Таврической губернии (в советское время – Крымская область).

- 1918–1925 гг. – учащийся семилетней железнодорожной школы, г. Славянске.
- Октябрь 1926 г. – июнь 1929 г. – ученик школы ФЗУ при паровозном депо Славянск Южно-Донецкой железной дороги.
- Июнь 1929 г. – апрель 1930 г. – слесарь паровозного депо Славянск.
- Апрель 1930 г. – октябрь 1931 г. – помощник машиниста паровозного депо Славянск Южно-Донецкой железной дороги.
- Декабрь 1931 г. –июль 1932 г. – курсант авиашколы РККА.
- Июль 1932 г. – июль 1933 г. – помощник машиниста паровозного депо Славянск Южно-Донецкой железной дороги.
- Июль–ноябрь 1933 г. – слушатель школы паровозных машинистов, г. Кременчуг.
- Ноябрь 1933 г. – апрель 1937 г. – машинист паровозного депо Славянск.
- Апрель 1937 г. – февраль 1938 г. – начальник паровозного депо Славянск Южно-Донецкой железной дороги.
- Февраль–май 1938 г. – начальник паровозной службы Южно-Донецкой железной дороги, г. Славянск.
- Май–ноябрь 1938 г. – начальник Южно-Донецкой железной дороги, г. Ясиноватое Донецкой области.
- Ноябрь 1938 г. – август 1942 г. – начальник Северо-Донецкой железной дороги, г. Артемовск.
- **Август 1942 г. – февраль 1943 г. – начальник Томской железной дороги.**
- Февраль 1943 г. – май 1946 г. – начальник Северо-Донецкой железной дороги, г. Артемовск.
- Май 1946 г. – август 1947 г. – начальник Юго-Западного округа железных дорог, г. Киев.
- Август 1947 г. – август 1950 г. – начальник Донецкого округа железных дорог, г. Харьков.
- Сентябрь 1949 г. – июль 1951 г. – учащийся Всесоюзного заочного техникума железнодорожного транспорта, г. Харьков.
- Сентябрь 1950 г. – май 1953 г. – студент Московского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта им. Ф.Э. Дзержинского.
- Май 1953 г. – сентябрь 1980 г. – начальник Юго-Западной железной дороги, г. Киев.







Петр Федорович Кривонос

Начальник Томской железной дороги с августа 1942 г. по февраль 1943 г.

«СТАХАНОВ–ЛУНИН–КРИВОНОС»



25 сентября 1942 года на совещании дорожного актива в Новосибирске выступил только что назначенный новый начальник Томской дороги легендарный Петр Федорович Кривонос.

Ровно месяц назад, 25 августа, вышел приказ НКПС СССР за № ЦГЛ/570.

«1. Освободить т. Пушкова Т.Т. от работы начальником Томской железной дороги, отозвав его в распоряжение НКПС.

2. Назначить т. Кривоноса П.Ф. начальником Томской железной дороги, освободив его от работы начальника Северо-Донецкой железной дороги.

Тов. Пушкову Т.Т. по сдаче дел т. Кривоносу П.Ф. немедленно прибыть в Москву.

Народный Комиссар путей сообщения Хрулев».

Все присутствовавшие на совещании актива, особенно те, кто раньше Кривоноса не видел, прониклись невольным уважением к крепкому молодому мужчине с волевыми чертами лица и энергичными жестами. Каждое произносимое им слово звучало твердо, за ним угадывалась уверенность человека в успехе того дела, которое ему поручено, а также огромный опыт, немыслимый по его возрасту, так как ему едва исполнилось 32 года.

Впрочем, что значит — молодой? По итогам Первого Всесоюзного конкурса паровозных бригад его знала вся страна. Как знала полярного исследователя Папанина, летчика Чкалова, шахтера Стаханова.

И стар, и млад знали биографию Петра Кривоноса, как свою собственную. Он начал свою трудовую деятельность в 1929 году слесарем паровозного депо Славянск Южной железной дороги; в 1931 году одним из первых на дороге был удостоен звания «Лучший помощник машиниста СССР»; став паровозным машинистом, в 1935 году первым начал то движение, которое через несколько месяцев назовут стахановским, а затем уточнят: стахановско-кривоносовским.

Кривонос явился зачинателем вождения тяжеловесных поездов с повышенной скоростью, положившего начало массовому походу за обеспечение возрастающих объемов перевозок, увеличение среднесуточного пробега локомотивов и высокую производительность труда.

Все знали, что П.Ф. Кривонос, едва ли не единственный на дороге, мог позволить себе критиковать начальство, наркомат и его отдельные управления, что не раз случалось на совещаниях производственно-хозяйственного актива НКПС. Причем критиковал не за постановку работы «вообще», а за конкретные, пусть даже мелкие упущения и промахи, имеющие, однако, в масштабе страны большое значение.

Так, например, полтора года назад, 11 апреля 1941 года на заседании во время прений по докладу наркома путей сообщения Л.М. Кагановича, начальник Северо-Донецкой железной дороги Кривонос свое выступление начал рассказом о первых успехах, которых добился коллектив дороги, реализуя указания XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б):

— В марте, — сказал он, — дорога равномерно выполняла план погрузки по декадам. Однако нам пока не удалось добиться равномерности работы в течение суток.

И после этого стал критиковать Паровозное управление НКПС, которое бюрократически относится к применению профильных колодок на паровозах.

— Опыт показал, — сказал Кривонос, — что применение этих колодок значительно увеличивает пробег паровоза между подъемочными ремонтами.

Надо отдать ему должное, он любую критику заворачивал в красивую обертку. И на

этот раз свое выступление, словно предчувствуя, что вскоре попадет на Томскую дорогу, закончил рассуждением о значении метода машиниста Лунина в улучшении работы железнодорожного транспорта.

— У себя на дороге, — сказал он, — я расскажу об этом замечательном методе, покажу им, как надо проверять золотник, ремонтировать кольца и т.д. К сожалению, у нас еще немало и таких машинистов, которые не умеют как следует держать в руках ключ. А для того, чтобы работать по методу Лунина, надо знать слесарное дело.

Петр Федорович Кривонос 51 год жизни отдал железной дороге. Семь раз — а это составило в общей сложности 39 лет трудовой биографии — назначался начальником железных дорог и округов. Было и восьмое назначение — на должность начальника Пермской железной дороги — 3 августа 1950 г. Однако меньше чем через месяц министр путей сообщения Б.П. Бещев приказ изменил и направил Петра Федоровича на учебу в Московский электромеханический институт инженеров транспорта им. Ф.Э. Дзержинского, сохранив за ним на время учебы оклад по занимаемой должности.

За эти годы Кривонос удостоился стольких высших наград страны, как мало кто другой из работников промышленности и транспорта. Разумеется, самая почетная награда — звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали



Бригада слесарей меняет буксу паровоза. 1935 г.

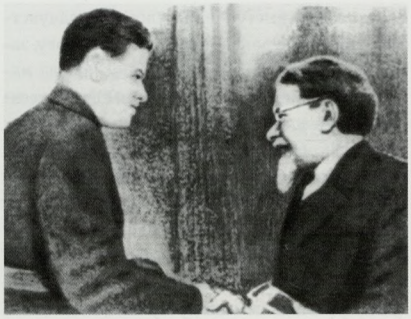
«Серп и Молот» — *«за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени»* была присвоена Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года.

Награжден четырьмя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, орденом Суворова II степени, четырьмя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Дружбы народов, Красной Звезды, «Знак Почета», четырьмя медалями периода Великой Отечественной войны и шестью юбилейными медалями, знаками «Отличный паровозник», «Ударнику Сталинского призыва» и дважды — «Почетному железнодорожнику».



Паровозная бригада готова к новым рекордам! 1936 г.

Не много найдется других хозяйственных руководителей, так плодотворно занимавшихся еще и партийной, и общественной работой. Одно только перечисление выборных органов, в которые П.Ф. Кривонос избирался начиная с



Председатель ЦИК СССР М.И. Калинин вручает П.Ф. Кривоносу орден Ленина

1937 года, занимает целую страницу. Достаточно упомянуть, что, помимо участия в работе райкомов, горкомов, обкомов партии и Советов депутатов трудящихся по месту работы и жительства, он являлся членом ЦК ЛКСМУ, ЦК ВЛКСМ, и ЦК КП(б) Украины, Центральной ревизионной комиссии ВКП(б), депутатом Верховного Совета УССР и Верховного Совета СССР (депутат 1–5-го созывов). П.Ф. Кривонос избирался делегатом XVIII съезда ВКП(б) и XXII съезда КПСС. Он был делегатом VIII Чрезвычайного съезда Советов (1936 г.), а также членом редакционной комиссии съезда, принявшего Конституцию СССР.

В реестре 2000 самых выдающихся граждан СССР имя Петра Федоровича Кривоноса значится на 422-й позиции, где в графе «Заслуги перед Отечеством» указывается: *«Машинист паровоза, повысил вдвое техническую скорость паровоза»*.

Современному человеку трудно даже представить, что это такое — взять и повысить вдвое техническую скорость любого транспортного средства. Тем более, в середине 30-х годов, когда из паровоза, казалось, было выжато уже все, машинист Петр Кривонос увеличил форсировку котла паровоза и установил рекорд, потрясший многих не меньше, чем потрясет через несколько месяцев рекорд забойщика кадиевской шахты «Центральная–Ирмино» Алексея Стаханова, в ночь на 31 августа 1935 года нарубившего 102 тонны угля, с перевыполнением нормы в 14 раз.

«Невзирая на противодействие консерваторов-предельщиков, передовые паровозники депо ломали старые технические нормы, начинали водить поезда на больших скоростях с повышенной форсировкой котла. 1 июля 1935 года машинист паровоза серии ЭУ 684-37 депо Славянск Петр Кривонос со своей комсомольско-молодежной бригадой провел из Славянска в Лозовую угольный состав при новой весовой норме 1.750 тонн с технической скоростью 31,9 км/час при задании 23», — эта новость за один день облетела все дороги страны.

На следующий день Кривонос провел поезд со скоростью 33 км/ч, на третий — 34, на четвертый — 37... Сомневающихся Петр стал брать с собой в рейс. Свидетели подтвердили невероятный рекорд.

А через несколько дней, 14 июля, в газете «Железнодорожник Донбасса» было напечатано письмо-обращение Петра Кривоноса.

«К машинистам депо Славянск, ко всем машинистам Донецкой дороги.

Дорогие товарищи! Транспорт идет в гору... За последние четыре месяца погрузка выросла больше чем на 20 процентов. А на сколько мы улучшили использование нашего мощного паровоза, чтобы обеспечить перевозку грузов? В этом отношении мы ничего не сделали. Разве можно молчать, когда паровоз как машина используется только на три четверти, а то и на половину?

...Образец использования техники показали донбасские герои-орденоносцы: машинист врубовой машины Кондрат Тельных, мастер отбойного молотка Никита Изотов и другие...

...Правильно топить, форсировать котел, умело использовать пар, хорошо изучить профиль пути, быть каждую секунду начеку, ездить сознательно, без ухарства.

Довольно топтаться на месте! Мы можем и должны сами сказать и своей работой доказать, насколько можно улучшить использование паровоза. Жду, машинисты Донецкой, ответа на мое письмо.

Кривонос П. Ф., машинист паровоза Э-684-38, депо Славянск».

25 июля 1935 г. собрались первые кривоносовцы из Луганска, Дебальцево, Попасной,

Купянска, Сватово, Родаково. Они обсудили общие для всех них вопросы, обменялись опытом. Движение охватило всю дорогу, появились мастера скоростной езды на других магистралях.

30 июля около четырехсот железнодорожников, приехавших с разных магистралей, были приняты правительством в Кремле.

С каждым днем стахановско-кривоносовское движение разворачивалось на дороге все сильнее, охватывая целые бригады, смены, цеха, предприятия.

Через месяц Петра Федоровича Кривоноса наградили орденом Ленина. К сожалению, новаторский почин машиниста, став началом соревнования за лучшее использование техники не только на Донецкой железной дороге, но и на всей сети дорог страны, не получил всесоюзной «путевки» под именем «кривоносовского». Такое всесоюзное признание получил лишь рекорд Стаханова. Однако движение новаторов промышленности и транспорта за высокую производительность труда стало именоваться стахановско-кривоносовским, а сам Кривонос имел многочисленных последователей, носящих почетные звания «кривоносовцев».

«В чем же секрет успеха Петра Кривоноса?» — тогда многие задавались этим вопросом. Может, в том, что укрепил дисциплину в бригаде, научил помощника топить, не снижая давления пара в котле, или содержал паровоз в отличном состоянии, немедленно устраняя неисправности? Это очень важно, но ведь многие машинисты делали то же самое. Главное заключалось в другом.

Считалось, что на больших подъемах паровая машина «задохнется» из-за недостатка пара в котле и поезд остановится. Подъезжая к таким участкам, машинисты-«ползуны» старались сберечь пар и поэтому опасались развивать большую скорость. А Петр Федорович, открывая большой клапан регулятора, стал разгонять поезд перед подъемом.

При этом обнаружилось, что с ростом скорости количество пара в котле убавляется незначительно. Потому что чем больше пара потребляет паровая машина, тем больше она выбрасывает его в атмосферу через форсовый конус и тем большее разрежение создается в топке. Это усиливает приток свежего воздуха через колосниковую решетку, горение угля в топке становится интенсивнее, и за то же время удается сжечь его больше. Больше выделяется тепла, и котел производит больше пара, автоматически пополняя увеличившийся расход.

Значительно усилив парообразование (форсировку) котла, П.Ф. Кривонос резко повысил скорость поезда. При подходе к подъему с высокой скоростью поезд накапливал дополнительный запас кинетической энергии («живую силу») и мог быстрее одолеть подъем. Именно в повышении форсировки котла заключался секрет новаторства инициативного машиниста.

Дальнейшему повышению производительности труда в локомотивном хозяйстве способствовали мощные паровозы советской постройки.

В том же году на Всесоюзном совещании стахановцев промышленности и транспорта это движение высоко оценили партия и правительство, а Кривонос в числе группы участников совещания был награжден орденом Трудового Красного Знамени. 11 ноября 1936 года за образцовый уход за паровозом и выдающиеся успехи по овладению техникой вождения поездов нарком путей сообщения Л. Каганович наградил машиниста депо Славянск Донецкой железной дороги П. Кривоноса персональной машиной М-1.

Комсомольцы Луганского паровозостроительного завода в честь X съезда ВЛКСМ сделали подарок делегату этого съезда машинисту Петру Кривоносу — паровоз серии ФД20-835 «Голубая птица».

Сегодня паровоз Кривоноса установлен на виду в центре Киева, так же, как и паровоз Лунина в Новосибирске. И по сей день возле него всегда фотографируются участники всевозможных совещаний железнодорожников и гости города. Он остался в памяти не просто одним из элементов железной дороги, он стал памятником легендарной эпохи.



Золотая медаль «Серп и Молот»

Машинисту П.Ф. Кривоносу вручили персональную машину М-1. 1936 г.

ПРИКАЗ

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

11 ноября 1936 г. № 167/ц

О награждении машиниста депо Славянск Донецкой жел. дороги т. Кривоноса П. Ф.

За образцовый уход за паровозом и выдающиеся успехи по овладению техникой вождения поездов наградить машиниста депо Славянск Донецкой дороги т. Кривоноса Петра Кузьмовича персональной машиной М-1.

Народный комиссар
путей сообщения *Л. Каганович*

По сути, Кривонос являлся не только машинистом по профессии и должности, он еще был и машинистом-спортсменом, побившим все мыслимые рекорды скорости, и машинистом-испытателем, продлевающим век, казалось бы, исчерпавшим свой ресурс машинам, оставаясь всегда прирожденным лидером, победителем и капитаном.

Его методы работы, так и названные всеми — «кривоносовские», восприняли и совершенствовали из месяца в месяц, из года в год не только его напарники и коллектив депо, но и вся дорога, а затем и вся железнодорожная сеть страны.

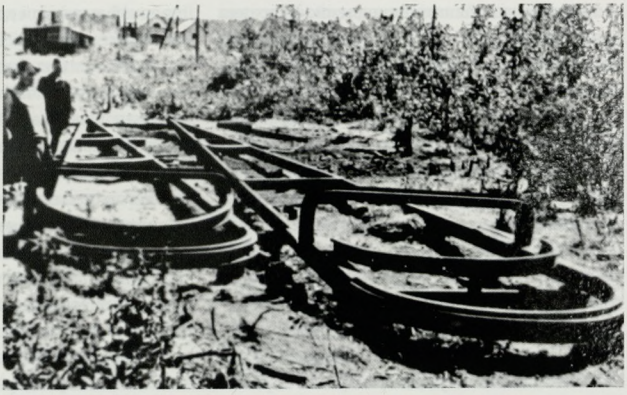
Росла скорость вождения тяжеловесных поездов. В 1938 году, например, машинист-кривоносовец Ф.Ф. Михеев на паровозе серии ФД20-1207 на участке Славянск–Никитовка обеспечил техническую скорость 53,3 км/час при задании 33,4. Этому способствовало широкое внедрение автосцепки, новых автоматических тормозов, точечного автостопа и других новшеств.

В газете «Гудок» 10 июля 1939 года сообщалось:

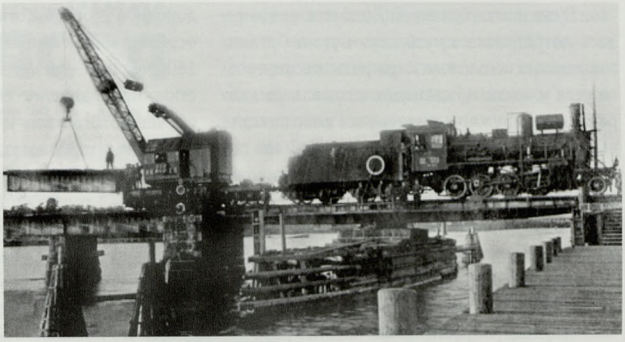
«Машинисты депо Славянск — передовые машинисты на Южно-Донецкой дороге. Они хранят традиции первого стахановца транспорта, вышедшего из их депо, П.Ф. Кривоноса, работают строго по кольцевому графику… Сейчас коллектив передового депо решил добиться чести быть в числе самых лучших депо на транспорте».

С первых дней Великой Отечественной войны П.Ф. Кривоносу, в то время начальнику Северо-Донецкой дороги, пришлось перестраивать работу железной дороги на военный лад. Составы сдваивались, чтобы успеть вывезти в одном направлении как можно больше груза, отправлялись караванами, для чего вдоль линии в километре друг от друга расставлялась цепочка сигналистов, подающих машинисту сигнал: «Можно следовать». Сводки о продвижении маршрутов передавались в Москву каждые шесть часов. Более четкому управлению воинскими перевозками способствовала и новая система нумерации поездов. Наиболее важным из них присваивались серии 100, К-200, литеры Г и К.

С отступлением Красной Армии эвакуировались и промышленные объекты. Врагу не должно было достаться ничего. Взрывались мосты, станции, цеха, системы жизнеобеспечения предприятий. Паровозным бригадам приходилось управляться и с «червяком». Путевой разрушитель — огромная петля из гнутых швеллеров подсовывалась под рельсы, за-



Путевой разрушитель «червяк»



Эвакуация пролетных строений моста в Смоленской области

тем прицеплялась к паровозу. Тот тащил ее, срезая крепления, разрушая верхнее строение пути на оставляемых врагу участках.

На прифронтовых железных дорогах ремонт и экипировка паровозов, обеспечение их бригадами, контроль оборота паровозов осуществлялись в полевых условиях. Государственный Комитет Обороны осенью 1941-го создал колонны паровозов особого резерва НКПС (ОРКП), состоящие из рот по пять паровозов в каждой. Только через полтора года будку машиниста начнут обшивать броневыми плитами. Команда, обслуживавшая паровоз, составляла взвод, который возглавлял старший машинист. Взвод составляли две паровозные и две кондукторские бригады, два поездных вагонных мастера и проводник. Всем присвоили воинские звания, выдали оружие, военную форму. Они находились на довольствии в воинских частях. К паровозу прицепляли крытый четырехосный вагон-общежитие на колесах. Таким образом, команда находилась всегда рядом с паровозом, что способствовало улучшению технического состояния подвижного состава, увеличению межремонтных пробегов.

Огненными машинистами называли тех, кто, подвергая себя смертельному риску, водил бронепоезда. «Крепости на колесах» использовали на советско-германском фронте обе воюющие стороны. С советской стороны в годы войны было задействовано 200 бронепоездов. В боевое формирование обычно входили бронепаровоз, две крытые и две открытые артиллерийские бронеплощадки и четыре двухосные контрольные платформы. На крытой бронеплощадке устанавливались две пушки и четыре бортовых станковых пулемета в шаровых гнездах, на открытой — полуавтоматические зенитные пушки, в середине — реактивные установки. На контрольных платформах размещались аварийный комплект материалов и противопожарного инвентаря: рельсы, шпалы, скрепления, ящики с песком, лопаты, инструмент, подъемные башмаки. В команду бронепоезда подбирались солдаты, крепкие духом и телом. Далеко не каждый человек мог выдержать адские условия боя, когда от одного грохота в броневой орудийной башне лопались барабанные перепонки, а пороховая гарь выедала глаза.

В начальный период Великой Отечественной войны под руководством П.Ф. Кривоноса велась большая работа по организации строительства таких бронепоездов, доставке грузов фронту, эвакуации промышленных предприятий и населения. И хотя не все железнодорожники участвовали в прямом соприкосновении с врагом, их всех хотелось назвать, и называли — героями.

На Томской дороге, куда Кривонос прибыл на второй год войны, тоже были свои герои, герои трудового фронта.

Бригада Н.А. Лунина к 7 ноября 1941 года завершила 100-тысячекилометровый пробег на своем паровозе ФД 21-3000 без подъемочного ремонта. «Лунинцами» стали три четверти паровозных бригад Томской дороги. В январе 1942 года НКПС издал специальный приказ о развитии лунинского движения в условиях войны, и уже к марту на сибирских магистралях трудилось более 1400 лунинских бригад.

В связи с оккупацией Донбасса увеличилась потребность в кузбасском угле. Организовывались кольцевые маршруты по перевозке угля и кокса, на станциях создавались добровольные дружины по отгрузке угля, очистке вагонов. Из-за острой нехватки грузчиков появились бригады «общественных грузчиков»; в апреле они насчитывали свыше двух тысяч железнодорожников и членов их семей. Этими общественными бригадами погружено и выгружено более шести тысяч вагонов, обработано на складах около 22 тысяч тонн грузов.

Высоких результатов добивались рабочие вагонных депо Новосибирск, Тайга, Инская. Самоотверженный труд коллективов Томской дороги был высоко оценен: 10 предприятий завоевали в соревновании по сети первые места и были награждены знаменами Государственного Комитета Обороны; 19 предприятий, занявших вторые места, награждены знаменами НКПС.

Около трети железнодорожников находились на фронтах, часть работала на прифронтовых дорогах. Только в 1942 году с Томской дороги в мостовосстановительные поезда и особые паровозные колонны направили около 1800 человек. Их заменяли женщины и подростки, проходившие соответствующие курсы обучения. Все чаще и чаще тяжелые составы на мощных паровозах ФД стали водить женщины-машинисты и пенсионеры.



Паровоз серии ФД20

В 1943 году диспетчер треста «Прокопьевскуголь» И. Лычаков и маневровый диспетчер станции Прокопьевск Ф. Шишов впервые применили единую технологию в работе станции и шахт. Они ускорили оборот вагонов вдвое, что позволило дополнительно перевезти сотни тысяч тонн угля. Коллектив станции Прокопьевск в 1943–1945 годах трижды награждался переходящим Красным знаменем ГКО. Почин Шишова поддержали сотни работников службы движения Томской и Омской магистрали. Поездной диспетчер Инского отделения Н. Кузнецов добился продвижения порожняков в Кузбасс со скоростью 600-700 километров в сутки вместо 500 по норме. В 1944 году передовые бригады Омского и Петропавловского отделений начали водить сдвоенные кольцевые маршруты от Чулымской до Петропавловска со скоростью 925 километров в сутки, что позволило дороге выполнять возросший объем перевозок. При этом на 7% повысился средний вес поезда.

В 1943 году за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства машинист депо Новосибирск Н.А. Лунин, машинист депо Омск Н.Ф. Поляков и мастер депо Тайга И.Г. Сафронов одновременно стали Героями Социалистического Труда.

Работа железнодорожников Сибири для фронта заключалась и в выполнении большого количества оборонных заказов. Только в трех депо — Инская, Тайга, Промышленная — выпускали до ста наименований изделий для фронта — минометы, боеголовки для снарядов, финские ножи и многое другое.

Особая страница военной истории Западно-Сибирской — строительство бронепоездов. Первыми начали тайгинцы. В апреле 1942-го машинист П. Хурсик повел первый бронепоезд «Лунинец» на фронт. Первый бой экипаж принял на участке Касторная–Елец в



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ПОЛИТОТДЕЛА ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР

№ 149 (2311) | Четверг, 10 декабря 1942 года. | Цена 15 коп.

Почин диспетчера Шишова

Наша дорога — решающая ма-
гистраль сети, призвана во все
растающем темпе отгружать
руль для нужд промышленно-
ти и фронта, по-скоростному
ставлять его к местам потреб-
ления.

Партия и правительство при-
вали ряд мер, обеспечивающих
ост добычи угля в Кузбассе.
основных углегрузочных
делениях имеется достаточно
тав. Перед железнодорожника-
нашей дороги стоит основ-
ая задача — в кратчайший срок
везти уголь, вместе с уголь-
ками сороться за повышение
ергетических ресурсов нашей
ины.

Мы временно лишились Дон-
асса. Кузбасс в числе других
ональных бассейнов страны
лжен восполнить потери, пол-
стью удовлетворить нужды
ышленности и фронта уг-

Успехах, следом за Шишовым,
начал грузи
стахановские
ты диспетчер
ко, в Кандале
станции Арта
другие.

Стахановски
шрут, об'явле
Шишовым, пс
двигают и де
кузнецкому
тов. Лекинске
ские угольны
временно, а
срока достав

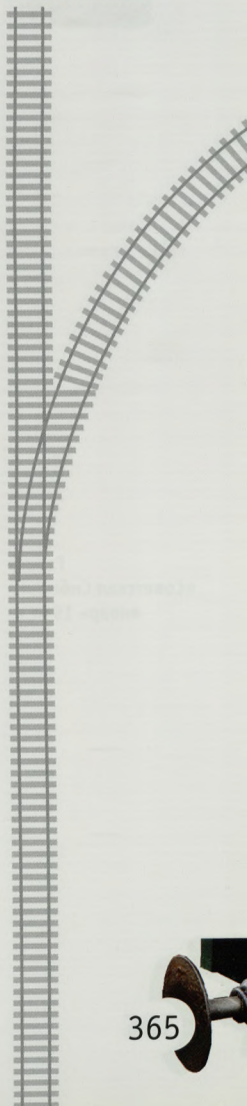
Патриотичес
Шишова нужн
странить на
дороги. Пусть
ские и новосі
ры, что от и
обеспечение К
ком, что они,
зитных отдел



«Железнодорожник Кузбасса», декабрь 1942 г.

прежде всего, на них, да и Пушков, не успевший за массой проблем решить ряд важных дел, похоже, с исчерпывающими характеристиками и энергичными напутствиями все передал своему преемнику.

На Томской дороге Петр Федорович начал с того, с чего начинал еще при первом своем назначении на высокую должность — начальника депо Славянск. Тогда он стал очень строго взыскивать за аварии, за брак в работе, за разгильдяйство, приказал очистить цехи от хлама, навести порядок на участках, уволил всех прогульщиков. Он потребовал, чтобы машинисты пассажирских поездов были одеты строго по форме, с нашивками и белыми воротничками. Это поначалу вызвало усмешки, но через несколько месяцев стало предметом гордости. Произвел смену кадров, смело выдвигая на высшие должности передовиков производства. Начал борьбу с приписками, за хозяйское расходование топлива и керосина, экономию обтирочных материалов, за бережное отношение к еще годным или подлежащим восстановлению деталям. «В лом сбросить всегда успеете», — часто повторял он.



П.Ф. Кривонос. Фото военных лет

Петр Федорович Кривонос, как всегда, тщательно подготовился к своему выступлению. Озадачил помощников сбором и анализом данных, сам не раз все перепроверил и убедился лично в правильности каждого слова и цифры.

Многих инженеров и руководителей вызывал к себе, но еще больше сам посетил рабочих мест, разбираясь в тонкостях каждого вопроса, — он был убежден, что только в депо или на паровозе, только на погрузочной площадке или на путях можно избавиться в кратчайший срок от любой неполадки или помехи. Только внимательно проверив машину на выходе из депо или принимая на путях от своего

июле 1942 года. Затем в Тайге построили бронепоезд «Железнодорожник Кузбасса», в Новосибирске — «Советская Сибирь». Экипажи только этих двух бронепоездов совершили свыше полутора тысяч огневых налетов на позиции врага, уничтожив 79 танков, 120 автомобилей, до 6000 солдат и офицеров противника. Всего же на двух дорогах, Томской и Омской, за годы войны построено 11 бронепоездов, что явилось весомым вкладом в создание огневой мощи Красной Армии. Железнодорожники создавали также поезда-бани, прачечные, дезинфекционные, санитарные.

Но вернемся к совещанию актива Томской железной дороги 25 сентября 1942 года, к выступлению недавно назначенного П.Ф. Кривоноса.

От нового начальника досталось всем.

— Новая метла, — слышалось то тут, то там.

— Когда он успел все узнать, во все вникнуть? — недоумевали многие. — Или ему данные дал Пушков?

Секрет был прост: Кривонос и без «наводки» прекрасно знал все слабые места любой дороги, и, конечно же, обратил внимание,



товарища; только узнав, как вела себя машина в пути, и что мешало нормальной езде; только осматривая паровоз во время каждой остановки в пути следования; только досконально зная профиль пути, — можно избежать поломок, аварий, катастроф и успешно провести поезд по всему участку.

Такая требовательность осталась в нем от слесаря, помощника машиниста, машиниста на всю жизнь.

П.Ф. Кривонос выделил семь главных направлений работы на ближайшее время:

— работа с местным грузом;

— организация поездной работы;

— сокращение простоев вагонов;

— улучшение работы паровозной службы;

— оздоровление путевого хозяйства;

— укрепление производственной дисциплины;

— развертывание организации предоктябрьского социалистического соревнования.

Собственно, ничего нового Кривонос не открыл. Все эти направления — общие для любой дороги, в том числе и для Южно-Донецкой и Северо-Донецкой, на которых он проработал начальником свыше четырех лет.

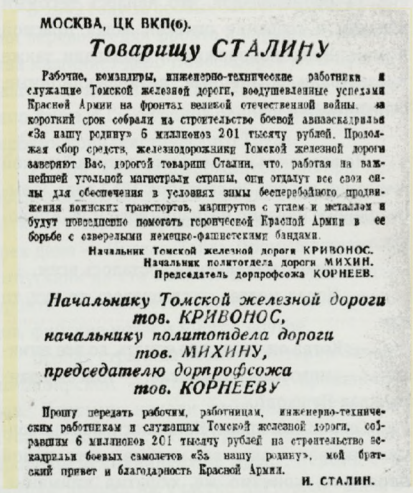
Кривонос отдавал себе отчет, что все участники совещания знают, где и что у них плохо, что можно, а чего нельзя изменить и улучшить. Им об этом наверняка говорил и Трофим Тимофеевич Пушков. А учитывая характер Пушкова, даже удивительно, что осталось столько еще «узких мест». Впрочем, одним характером нехватку ресурсов не заменишь. Но надо, надо! Надо говорить и говорить об этом, так как только неустанным вниманием ко всем мелочам и просчетам можно бороться с недостатками и что-то улучшить.

Он знал, что хуже других организована работа с местным грузом на Инском, Новокузнецком и Топкинском отделениях. На Инском отделении оборот местного вагона почти втрое превышает норму, наличие местного груза за последнюю декаду составляет 186 процентов к норме. Знал, что, несмотря на это, начальник отделения Прихожан по-настоящему этим участком работы не руководит. А может. Примерно такое же положение дел и у начальников отделений Ануфриева на Новокузнецком отделении, и Кириллова на Топкинском.

Не помешал разнос, устроенный Петром Федоровичем, начальникам служб движения и грузовой Власову и Чумагину, не привыкшим (или — не желающим?) работать с местным грузом планово и продуманно.

— Кто, спрашивается, будет контролировать передачу местного груза с отделения на отделение? Развоз его внутри отделения? Кто будет заниматься организацией выгрузки? Я? А на что тогда вы?! На дороге скопилось полторы тысячи вагонов местного груза сверх нормы, — продолжал выступление Кривонос. — Оборот местного вагона завышен на 0,6 суток, и только на этом дорога теряет для погрузки сотни вагонов ежесуточно. Такова цена безответственности и разболтанности работников ваших служб.

Петр Федорович выслушал оправдания всех должностных лиц о причинах ухудшения работы дороги, изучил рапорты и докладные и пришел к выводу, что персонал часто занимается не организацией движения поездов, а фиксирует свои собственные провалы, тут же стараясь их оправдать. Ошибочное толкова-



МОСКВА, ЦК ВКП(б).

Товарищу СТАЛИНУ

Рабочие, инженеры, инженерно-технические работники и служащие Томской железной дороги, воодушевленные успехами Красной Армии на фронтах великой отечественной войны, за короткий срок собрали на строительство боевой авиаэскадрильи «За нашу родину» 6 миллионов 201 тысячу рублей. Продолжая сбор средств, железнодорожники Томской железной дороги заверяют Вас, дорогой товарищ Сталин, что, работая на важнейшей угольной магистрали страны, они отдадут все свои силы для обеспечения в условиях зимы бесперебойного продвижения воинских транспортов, маршрутов с углем и металлом и будут повседневно помогать героической Красной Армии в ее борьбе с озверелыми немецко-фашистскими бандами.

Начальник Томской железной дороги КРИВОНОС.
Начальник политотдела дороги МИХИН.
Председатель дорпрофсожа КОРНЕЕВ.

Начальнику Томской железной дороги тов. КРИВОНОС, начальнику политотдела дороги тов. МИХИНУ, председателю дорпрофсожа тов. КОРНЕЕВУ

Прошу передать рабочим, работницам, инженерно-техническим работникам и служащим Томской железной дороги, собравшим 6 миллионов 201 тысячу рублей на строительство эскадрильи боевых самолетов «За нашу родину», мой братский привет и благодарность Красной Армии.

И. СТАЛИН.

Газета «Советская Сибирь», январь 1941 г.

ние причин не могло не сказаться самым губительным образом на организации поездной работы. В августе, например, к моменту прибытия Кривоноса на дорогу, график движения поездов не выполнялся. Недовыполненным оказалось задание по участковой скорости, а оборот вагона превысил норму на 2,5 суток.

На вопрос: «Почему Томская грузит мало?» — все в один голос отвечали: «Из-за недостатка вагонов». Кривонос занялся расчетами сам и убедился, насколько безосновательны эти аргументы.

На завышенном обороте вагона с местным грузом дорога теряла в сутки сотни вагонов. Стоит ускорить оборот местного вагона на два часа, и можно получить для погрузки дополнительно 252 вагона в сутки.

Сократив простои транзитных вагонов только на один час, можно получить дополнительно 246 вагонов в сутки. На перепростоях вагонов под грузовыми операциями теряется ежедневно более 4000 вагонов. Сокращение времени при этом также на один час даст 273 вагона для погрузки.

— Неужели не ясно, — допытывался Кривонос у подчиненных, — если к этим ресурсам еще увеличить участковую скорость и применить многократные грузовые операции, то мы не только выполним, но и перевыполним государственный план перевозок?!

Но катастрофически не хватало кадров паровозников. Особое внимание Кривонос всегда уделял машинистам: он понимал, что если к зиме в сжатые сроки не подготовить несколько сотен машинистов, помощников, кочегаров, дорога окажется в еще более плачевном состоянии. И этим должен заняться именно он, так как самые важные дела всегда надо делать самому. Следует пойти по пути комплектования машинистов за счет опытных помощников, а помощников — за счет кочегаров. И надо проверить весь личный состав паровозников и людей, не отвечающих высоким требованиям работы в военную зиму, перевести на малодеятельные или маломощные паровозы. Надо подобрать кадры так, чтобы была уверенность, что зимой они не подведут.

И учить надо будущих машинистов и их помощников, прежде всего, пяти основным заповедям, которые П.Ф. Кривонос выработал для себя еще в бытность машинистом депо Славянск:

1. Работай безаварийно, свято соблюдай правила безопасности движения поездов.

2. На подъемах и площадках веди поезд на большом клапане, при полной форсировке котла, используй всю мощь машины.

3. Веди счет каждой минуте и даже секунде, используй ее для ускорения хода локомотива, уважай график — основной закон транспорта.

4. Будь на паровозе командиром-единоначальником, воспитывай подчиненных, но знай их быт, запросы и чаяния.

5. Помогай отстающим, передавай им свой опыт, будь вожаком, учи работать без аварий и держать высокие скорости.

Наиболее узким участком на дороге являлось путевое хозяйство. Плановый ремонт пу-

«Железнодорожник Кузбасса», 1942 г.

ДОБИТЬСЯ УСТОЙЧИВОГО ПОД'ЕМА В РАБОТЕ ДОРОГИ, ВТОРУЮ ВОЕННУЮ ЗИМУ ВСТРЕТИТЬ ВО ВСЕОРУЖИИ!

Из доклада начальника дороги тов. П. Ф. Кривоноса на совещании дорожного актива 25 сентября 1942 года

Война советского народа против немецко-фашистских захватчиков поставила перед железнодорожным транспортом новые, чрезвычайно ответственные задачи. В дни войны повысилось значение Томской дороги. Ответственность железнодорожников Томской за бесперебойное питание промышленности и транспорта топливом, за снабжение оборонных предприятий сырьем и металлом, за выполнение специальных перевозок для действующей Красной Армии возросла сейчас, как никогда.

Между тем Томская дорога работает крайне плохо и уже несколько месяцев не выполняет государственный план перевозок.

УЛУЧШИТЬ РАБОТУ С МЕСТНЫМ ГРУЗОМ

Государственный Комитет Обороны и НКПС неоднократно подчеркивали особое значение правильной организации работы с местным грузом, указывали на решающую роль выполнения задания по выгрузке для обеспечения плана погрузки. Однако



погрузки сотни вагонов ежесуточно. Такова цена безответственности и разболтанности работников службы движения и грузовой службы. Не ясно ли, что с невысокой значения ме поездов даже в свободных направлениях — южном и восточном.

Начальник Инского отделения тов. Прихожан много говорит о трудностях в работе, возникающих из-за завышенного парка, между тем 60 процентов избыточного парка на отделении составляют вагоны с грузом, который следует в свободных направлениях. Новосибирское, Тайгинское и Томинское отделения также ежесуточно задерживают у себя несколько сот вагонов южного груза. В то же время Рубцовское отделение систематически не обеспечивает норм сдачи на Турксиб из-за отсутствия груза.

Медвежью услугу оказывают движенцам и грузовые работники. Невыполнение плана маршрутизации, плохая организация укрупненной и групповой погрузки вносит дополнительные трудности в работу узлов и сортировочных станций.

От этих серьезнейших недостатков движенцам и грузовикам надо избавиться и сделать это нужно немедленно.

«Железнодорожник Кузбасса», сентябрь 1942 г.



2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА 29 СЕНТЯБРЯ 1942 г. № 1[illegible]

ИЗ ДОКЛАДА НАЧАЛЬНИКА ДОРОГИ тов. П. Ф. КРИВОНОСА НА СОВЕЩАНИИ ДОРОЖНОГО АКТИВА 25 СЕНТЯБРЯ 1942 ГОДА

(Окончание).

широкое применение многократных грузовых операций, то станет ясно, что при имеющихся у нас вагонных ресурсах мы можем не только выполнять, но и перевыполнять государственный план перевозок.

ПОДГОТОВИТЬ К ЗИМЕ ПАРОВОЗНЫЙ ПАРК И КРЕПКИЕ КАДРЫ ПАРОВОЗНИКОВ

Недостатков в работе паровозной службы очень много.

Можно ли мириться с тем, что в августе, по существу летнем месяце, паровозники не выполняют норму технической скорости, допускают растяжки, обрывы. Этим фактам не может быть никакого оправдания зимой, а летом это вдвойне недопустимо.

Совершенно нетерпимо и то, что паровозники подходят к зиме с завышенным процентом больных паровозов. Это свидетельствует о совершенно недостаточном развитии лунинского

зимой мы можем стать перед фактом зашивки узлов, заноса перегонов, остановки движения на дороге.

Допустить этого мы не можем.

УКРЕПИТЬ ДИСЦИПЛИНУ, ЛИКВИДИРОВАТЬ АВАРИИ И БРАК

Основная причина крайне неудовлетворительной работы Томской дороги заключается в чрезвычайно низком уровне трудовой и государственной дисциплины. Многие командиры и полит работники

борьбе за

лись с

гильдяйств

круг прогу

лей дисци

щественног

мят их по

людей, де

вого фронт

До какой

пущенност

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

совещания дорожного актива по докладу начальника доро тов. П. Ф. Кривоноса о работе и очередных задачах доро

Заслушав доклад начальника дороги тов. Кривоноса, совещание актива считает, что Томская дорога в условиях второго года отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков работает крайне плохо, из месяца в месяц срывает выполнение государственного плана погрузки, не обеспечивает нормальное питание оборонной промышленности сырьем и топливом. Это привело к тому, что только за август и 20 дней сентября недогружены тысячи вагонов важ-

ших грузов. Плохо поставлено планирование суточных заданий по погрузке и выгрузке. Многие работники относятся к провалам в работе равнодушно, проявляют недопустимую беспечность и безответственность.

Считая положение, создавшееся на дороге совершенно нетерпимым, актив ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1) Осудить, как глубоко ошибочное и политически вредное об'яснение отдельными работниками провалов в работе дороги ссылками на недостаток порож-

ства, неприем поездов Омской

огой и потребовать от коман

ов и политработников реши

ьно покончить с настроения

благодушия, самоуспокоенно-

, безразличным отношением

рывам в работе. Носителей

дных настроений решительно

облачать и наказывать по за

ам военного времени.

Основной задачей всех коман-

ов и политработников счи-

водоснабжения, укомплектования и закрепления кадров паровозников и заготовке топлива на зиму:

а) по вагонному хозяйству быстром и организованном ведении перезаправки бу зимнюю смазку, создании пунктах ремонта вагонов жаемого запаса деталей и риалов;

г) по службе движения укомплектовании и закрепл единых смен, приведении ный порядок территории ций, подготовке инвентаря снегоуборочных работ.

5) Актив считает необ в оставшееся до наступл лодов время провести проверку готовности к участков предприятий и делений дороги. Отмечая шенно неудовлетворитель общественного смотра го предприятий к зиме, зывает партийные, проб



ти по всем его видам недовыполнен, но и то, что сделано, — сделано далеко не качественно. Все дефектные рельсы не изъяты. Еще хуже положение с накладками. Далеко не все благополучно и со шпальным хозяйством. Надо немедленно провести работу по оздоровлению верхнего строения пути, особенно на Алейской, Рубцовской и Беловской дистанциях.

Не готовы оказались путейцы и к борьбе со снегом. По последним данным, на дороге недоставало более 37 тысяч кольев, 19 тысяч лопат, 3 тысяч коробов, 40 тысяч метел, не отремонтировано около 12 км снегозащитных заборов и сорвано строительство новых заборов.

И, конечно, надо сделать особый упор на низком уровне трудовой дисциплины. Вот, например, машинист Тайгинского депо Заритовский, его помощник Скрытченко и кочегар Дыненко не явились на работу потому, что ходили в тайгу сбивать кедровые шишки. Понятно, что надо кормить семью, но время-то военное! Из окопов же солдаты не уходят, когда идет бой? А на дороге каждый час идет бой, и если будет перерыв хоть на один час, все пойдет к черту! Главный кондуктор Инского резерва Сысоев ушел с работы на базар... А вот это совсем недопустимо: в Рубцовке мастер депо Судиков и вагонный мастер Надеждин в рабочее время пьянствовали. Да, фактов много, и от них никуда не уйти. Особенно «отличились» Инское и Новосибирское отделения, Барабинское паровозное депо, Тогучинская дистанция пути.

«Низкий уровень дисциплины, крайняя распущенность ряда работников приводят к нарушениям ПТЭ, браку в работе, авариям, в немалой степени дезорганизуют работу, принося дороге огромный ущерб и ставя под угрозу безопасность движения поездов. За укрепление дисциплины, наведение порядка на дороге мы сейчас возьмемся по-настоящему. Пора кончать с распущенностью, с либеральным отношением к разгильдяям», — писал Петр Федорович, готовясь к докладу.

К совещаниям как к неотъемлемой части работы все давно привыкли. Начало выступления П.Ф. Кривоноса не предвещало ничего нового. Все присутствующие и так знали, что дорога находится в крайне тяжелом состоянии. Но Кривонос с первых же слов сразу поднял планку и заострил проблему.

— Война советского народа против немецко-фашистских захватчиков поставила перед железнодорожным транспортом новые, чрезвычайно ответственные задачи. В дни войны повысилось значение Томской дороги.

Ответственность железнодорожников Томской за бесперебойное питание промышленности и транспорта топливом, за снабжение оборонных предприятий сырьем и металлом, за выполнение специальных перевозок для действующей Красной Армии возросла сейчас, как никогда. Между тем Томская дорога работает крайне плохо и уже несколько месяцев не выполняет государственный план перевозок…

И вот уже все притихли, слушают в свой адрес нелестные слова, понимая, что начальник прав, не только по штату, но и по сути.

— Можно ли мириться с тем, что в августе, летнем месяце, паровозники не выполняют норму технической скорости, допускают растяжки, обрывы?! Этим фактам не может быть никакого оправдания даже зимой, а летом это вдвойне недопустимо. Совершенно недопустимо и то, что паровозники подходят к зиме с завышенным процентом «больных» паровозов. Это свидетельствует о недостаточном развитии лунинского движения, о том, что многие машинисты обленились, потеряли чувство ответственности за порученное дело. Нужно решительно повышать качество ухода за локомотивами, так же как и качество их ремонта в депо. Необходимо повысить ответственность бригадиров и мастеров ремонтных цехов и всерьез заняться внедрением лунинского метода.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СОВЕТСКАЯ СИБИРЬ

Орган Новосибирского обкома и горкома ВКП(б) и областного Совета депутатов трудящихся.

№ 294 (7424) | 16 ДЕКАБРЯ 1942 г., среда. | Цена 15 коп.

Быстрее продвигать поезда с углем!

После анализа неудач дороги, все ожидали разгромной заключительной части доклада о трудовой дисциплине и кадрах.

— Основные причины крайне неудовлетворительной работы Томской дороги заключаются в чрезвычайно низком уровне трудовой дисциплины. Многие командиры и политработники потеряли остроту в борьбе за дисциплину, примирились с распущенностью, разгильдяйством, не создают вокруг прогульщиков и нарушителей атмосферы общественного осуждения, не клеймят их позором как предателей, людей, дезертирующих с трудового фронта. До какой степени дошла распущенность отдельных работников, можно судить по таким примерам…

Кривонос, однако, не стал перечислять все случаи «распущенности и разгильдяйства», ограничившись несколькими примерами, и закончил словами:

— Всякое нарушение дисциплины будет караться со всей строгостью советских законов. Этого требует военное положение, этого требует положение на дороге.

А свое выступление завершил, не глядя в текст доклада:

— Стране нужен кузнецкий уголь, металл, нужен хлеб и лес. Безусловное выполнение планов государственных перевозок должно стать для нас нерушимым законом. Томская дорога располагает хорошими, проверенными на работе кадрами, не раз доказывавшими, что они умеют выполнять задания партии и правительства… За боевую работу, товарищи. Помните, что дальнейшего отставания дороги в тяжелые военные дни нам ни народ, ни родина не простят.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА

Четверг 17 декабря 1942 г. Цена 15 коп.

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ПОЛИТОТДЕЛА ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

ИСПОЛЬЗУЕМ ОПЫТ ДОНЕЦКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ!

ДАДИМ СТРАНЕ БОЛЬШЕ УГЛЯ, УСКОРИМ ПРОДВИЖЕНИЕ ЕГО ПОТРЕБИТЕЛЮ!

Ко всем железнодорожникам Томской дороги и работникам лесорубов шахт Кузнецкого бассейна

Дорогие товарищи! Мы, железнодорожники Кузбасса, стоим на угольной вахте страны и вместе с угольщиками боремся за бесперебойное снабжение фронта и промышленности стратегическим сырьем.

Отсутствие … цветных металлов …

… цикла на 1 час 30 минут. Сократить время на формирование каждого поезда на 15 минут. Сократить стоянку поездов по техническому осмотру на 10 минут. Ускорить оборот электровозов на 15 минут против нормы. К концу суток разгружать все вагоны, прибывшие с ними за 12 часов.

Осуществлять многократные грузовые операции, как обязуются выдавать по одному графику завода и отделения ежедневно два угольных мар-

Газеты 1942 года: особое внимание – доставке угля

После совещания многие расходились с приподнятым чувством, так как поняли, что с новым начальником дела пойдут лучше. Слова Кривоноса и его собственная убежденность внушали уверенность в том, что положение на дороге можно изменить к лучшему. Именно



П.Ф. Кривонос на командном пункте во время капитального ремонта пути

эта уверенность, которую вселил в них молодой руководитель, не испарилась после совещания, стала залогом грядущих перемен. Их ожидания подтвердились буквально в ближайшие месяцы…

Несмотря на морозы, наладилась ритмичная работа в локомотивных депо Новосибирск, Инская, Тайга, Барнаул и других, выросли грузопотоки, увеличилось число эшелонов на запад с оружием и боеприпасами, с металлом и зерном, с изделиями лесной и химической индустрии. Ускоренными темпами стала проходить выгрузка сырья и топлива на заводах, что освободило дополнительный порожняк. Эти вагоны направлялись в транспортный цех Кузнецкого комбината, где ждали отправления 130 тысяч тонн металла для изготовления оружия.

Не было, наверное, работника дороги, который хоть раз не увидел бы Кривоноса на своем участке или станции. Начальник дороги в постоянных разъездах — Усяты, Белово, Топки, Тайга… Приходилось контролировать поездную обстановку и ход грузовой работы. И как вспоминал позже сам Петр Федорович, «напряженность возникала и на узлах, и на отдельных магистральных направлениях». На местах Кривонос уяснял возможность увеличения погрузки угля, отправки срочных грузов для фронта.

Не только начальник дороги жил одной работой, все жили так. По-другому было нельзя. В Кемерове Петр Федорович был свидетелем (и он запомнил это на всю жизнь), как Константиновские химики, приехавшие в промерзших теплушках в этот сибирский город, первым делом спрашивали у встречавших их местных коллег, где завод, какие рабочие места им отведены. *«Они не интересовались, где будут жить, чем питаться, они хотели прежде всего знать, где будут работать, чтобы приблизить день победы над врагом»*.

А в депо Новосибирск Кривонос застал бурную сцену. Горячо спорили дежурный по локомотивному депо и известный машинист Николай Дубинин. Дубинин только что отработал тридцать часов, сошел с паровоза и, узнав, что заменить его некому, полез обратно в локомотив. Дежурный уперся:

— Нельзя. Тебе надо поспать. Ты еле держишься на ногах.

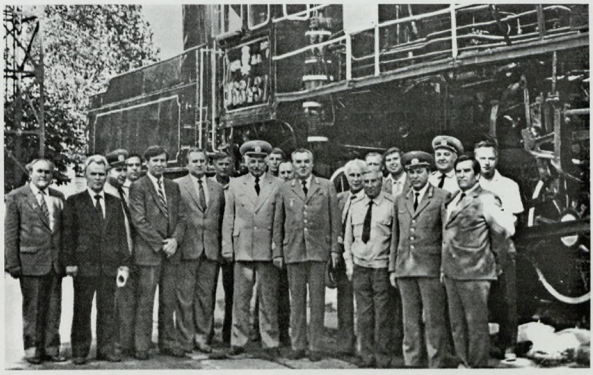
— Что я могу, а чего — нет, мне лучше знать. Давай маршрут!

Никто перечить ему не стал.

Когда П.Ф. Кривонос оказывался в своем кабинете, первым делом он с подчиненными рассматривал график исполненного движения, на котором разными цветами отмечалось движение эшелонов с войсками, маршрутов и платформ с самолетами, пушками, транспортов с боеприпасами, маршрутов кузнецкого угля и встречных поездов с уральской рудой.



П.Ф. Кривонос на сесссии Верховного Совета УССР, 1977 г.



Участники совещания возле паровоза П.Ф. Кривоноса

«Рассматриваем мы этот график, — вспоминал П.Ф. Кривонос. — *У моего стола — начальники служб, работники распорядительного отдела, офицеры военных сообщений. Обсуждаем разные варианты оперативного плана, сообща ищем дополнительные возможности для ускорения перевозок. Осунувшиеся лица, воспаленные глаза… Дает о себе знать усталость. За окном занимается робкий морозный рассвет. Ночь миновала, не мешало бы и отдохнуть. Но тут пришло долгожданное известие: из Барнаула движутся составы порожняка. Наконец-то!»*

И у всех усталость как рукой сняло. Все горячо берутся за разработку плана использования этих вагонов, намечают, куда направить порожняк в первую очередь, как поступить, чтобы уже сегодня загрузить его весь до последнего вагона. Кривонос и помощники связываются с дежурным аппаратом отделений и станций, дают необходимые указания.

Так начинается новый трудовой день, хотя вроде не закончен еще и вчерашний…

В феврале 1943 года П.Ф. Кривонос вернулся в Красный Лиман — первый большой узел Северо-Донецкой магистрали, освобожденной от врага. Из-под снежных заносов едва виднелись руины корпусов депо, вокзала, жилых и служебно-технических зданий. Кое-где торчали обгоревшие остовы вагонов на искореженных путях. Приходилось практически все начинать с нуля. И уже в какой раз…

Томской же дороге в течение 1943–1945 гг. девять раз присуждались переходящие Красные знамена ГКО, НКПС и ВЦСПС. Кроме того, отдельные предприятия дороги только в 1943 и в 1945 гг. 17 раз награждались переходящим Красным знаменем ГКО и 54 раза переходящим Красным знаменем НКПС и ВЦСПС.

После Красного Лимана были Артемовск, Киев, Харьков, снова Киев. Будучи начальником Юго-Западного и Донецкого округов железных дорог, П.Ф. Кривонос провел большую работу по восстановлению разрушенного войной железнодорожного хозяйства Украины.

В Киев Петр Федорович Кривонос буквально въехал на стальном коне-паровозе, и 27 лет возглавлял одну из самых мощных железных дорог страны — Юго-Западную. Это абсолютный рекорд управления. Уже в первые годы под его руководством магистраль прошла путем революционных преобразований — почти все локомотивное хозяйство сначала было переведено на тепловозную, а до конца семидесятых и на электровозную тягу. На щебеночную основу положили три четверти железнодорожного пути. В прошлое отошли такие профессии, как смазчик, кочегар, грузчик, путевой обходчик, кондуктор, башмачник. На магистрали все большее распространение получили автоматика, электрика.

И еще одна маленькая подробность: с именем знаменитого машиниста в Киеве связано и открытие Детской железной дороги в парке на Сырце. В 1953-м на День железнодорожника в голубых и темно-красных вагончиках прокатилась детвора, и первый поезд вел легендарный Петр Кривонос.







Родился в апреле 1902 года, в селе Лавы Елецкого района Орловской губернии в семье крестьянина.

- 1917–1919 гг. – ученик слесаря, слесарь в паровозном депо Лев Толстой Рязано-Уральской железной дороги.
- 1919–1931 гг. – агент, старший агент, уполномоченный ВЧК (города Елец, Белев, Саратов), уполномоченный, старший уполномоченный и начальник отдела ОГПУ (города Барнаул, Омск, Новосибирск, Томск, Тайга, Красноярск, Иркутск).
- 1930 г. – окончил шестимесячные курсы ОГПУ (г. Москва).
- Ноябрь 1931 г. – июнь 1936 г. – начальник Тайгинского отделения Томской железной дороги; начальник грузовой службы, затем начальник Новосибирского отделения Томской железной дороги; начальник Тайгинского отделения Томской железной дороги.
- Июнь 1936 г. – июнь 1937 г. – начальник грузовой службы Томской железной дороги (г. Новосибирск).
- Июнь 1937 г. – май 1938 г. – начальник Новосибирского отделения службы движения Томской железной дороги (г. Новосибирск).
- Май–август 1938 г – врио заместителя начальника Томской железной дороги (г. Новосибирск).
- Август 1938 г. – март 1940 г. – начальник Пермской железной дороги им. Л.М. Кагановича (г. Свердловск).
- Март–сентябрь 1940 г. – заместитель начальника лесного треста НКПС (г. Архангельск).
- Сентябрь 1940 г. – март 1941 г. – начальник треста Трансшпалопропит НКПС (г. Москва).
- Март 1941 г. – март 1942 г. – заместитель начальника, начальник Грузового управления НКПС (г. Москва).
- Март–август 1942 г. – начальник Московско-Донбасской (Донецкой) железной дороги.
- Август 1942 г. – февраль 1943 г. – начальник Ашхабадской железной дороги.
- **Февраль 1943 г. – декабрь 1944 г. – начальник Томской железной дороги.**
- Январь 1945 г. – август 1947 г. – первый заместитель начальника Свердловской железной дороги.
- Август 1947 г. – май 1956 г. – начальник Свердловской железной дороги.
- Май 1956 г. – май 1961 г. начальник (перед пенсией – заместитель начальника) Молдавской железной дороги (г. Кишинев).







Василий Ильич Оборотов

Начальник Томской железной дороги с февраля 1943 г. по декабрь 1944 г.

ОДИН ПУТЬ СО МНОЖЕСТВОМ ДОРОГ

Свердловчане (сегодня — екатеринбуржцы), считающие Василия Ильича Оборотова «своим», не раз вспоминали: «Вот уж о ком можно сказать — путь у него был один, а дорог много. Путь — железнодорожный, и дороги железные».

Двадцать лет возглавлял В.И. Оборотов пять крупнейших железных дорог не в самое легкое и далеко не лучшее время для страны!

Родился Василий Оборотов в 1902 году в селе Лавы Елецкого уезда. После окончания двухклассной сельской школы отец послал его учиться на железнодорожника. Практику в качестве ученика слесаря Вася прошел в депо станции Лев Толстой, после чего ему выдали документ о полученном образовании, дающем право стать подручным паровозного слесаря. Смышленого, трудолюбивого паренька вскоре переводят в слесари.

В ноябре 1918 года без кандидатского стажа Василия принимают в РКП(б) и по рекомендации партбюро направляют на работу в органы Всероссийской чрезвычайной комиссии (ВЧК) на транспорте. В составе отряда ВЧК в 1919 г. он участвует в боях на Богоявленском фронте против армии генерала Мамонтова, а затем служит в Ельце, Саратове, Омске, Барнауле, Томске, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, проехав едва ли не всю Западную и Восточную Сибирь. Но когда в начале 30-х прозвучал призыв — вернуть на железную дорогу взятых у нее специалистов, Оборотова направили начальником отделения движения станции Тайга Томской железной дороги. И хотя знаний не хватало, выручили природный ум и сметка, а также навыки, приобретенные в детстве и юности. В 1932–1934 гг. ему удалось окончить два курса эксплуатационного факультета при Томском институте инженеров железнодорожного транспорта.

В 1936 году приказом НКПС по сети дорог из службы движения выделяются грузовая и пассажирская службы. Грузовой службе вменялось в обязанность обеспечение государственного плана перевозки грузов, снижение простоя вагонов под грузовыми операциями, обеспечение плана маршрутных перевозок, организация и обеспечение своевременной выгрузки вагонов, обеспечение сохранности перевозимых грузов и т.д. Одновременно на Томской железной дороге создается дорожно-транспортная экспедиционная контора (ДорТЭК), в задачу которой входит транспортно-экспедиционное обслуживание предприятий, организаций и населения, организация завоза и вывоза грузов с мест общего пользования, обеспечение доставки грузов «от склада грузоотправителя до склада грузополучателя».



Курсанты школы комсостава

В непосредственном подчинении ДорТЭК организуются Новосибирская, Барнаульская, Бийская и Томская ТЭК. Кроме того, на дороге создаются районные погрузочно-разгрузочные конторы: Новосибирская, Томская, Топкинская, Новокузнецкая, Барнаульская, Рубцовская и Беловская.

Первым начальником грузовой службы Томской назначают В.И. Оборотова. Новую

специальность на дороге ему пришлось осваивать в потоке непрерывных нововведений. Существенно расширялся и круг задач. Хорошо, что были введены должности линейных помощников начальника грузовой службы и заместителя начальника станции по грузовой работе. Больших усилий стоило приобретение первых погрузочно-разгрузочных механизмов — ленточных транспортеров, кранов на железнодорожном ходу, устройство на каждой из станций современных погрузпунктов.

Нововведения хотя и легли тяжким бременем на дорогу, но позволили резко увеличить объем перевозок в соответствии с требованиями времени. Через два-три года Томская железная дорога по объему перевозок вышла на одно из первых мест среди дорог сети.



Закладка фундамента водонапорной башни

С лета 1937 года Василий Ильич в течение года возглавляет Новосибирское отделение службы движения Томской железной дороги и затем до осени 1938-го является врид заместителя начальника Томской железной дороги. Эта работа дает неоценимый опыт, который пригодился ему в следующие полтора года, когда его назначат начальником Пермской железной дороги им. Л.М. Кагановича.

На Пермской дороге он лично контролирует работу на некоторых линиях, внедрение новой техники и модернизацию всего производства. Оборотов был сторонником современной механоэлектрической централизации стрелок, ускорявшей операции по приему и отправлению поездов и маневровую работу. Эта централизация не только значительно повышала производительность труда станционных диспетчеров, но и одновременно позволяла сократить большой штат сигнальщиков и стрелочников.

Большая реконструкция на станциях Свердловск-Сортировочный, Свердловск-Пассажирский, Пермь началась еще до Оборотова в путевом хозяйстве и устройстве связи. Погрузку и разгрузку стали осуществлять с помощью кранов и механизмов.

Изношенность рельсов в среднем по стране составляла один процент. На Урале доходила до 7–8%. Это грозило, соответственно, авариями и крушениями. Оборотов внедряет на дороге дефектоскопическую станцию, работающую со скоростью до 20 километров в час, вместо 3–4 до этого. Мало того, он создает специальную группу из инженеров дороги и сотрудников Уральского политехнического и Свердловского горного институтов по усовершенствованию дефектоскопической станции. Оборотов всегда стремился пробудить у подчиненных, особенно у инженеров, стремление к рационализации и изобретательству.

Все больше паровозов серий ФД, ИС, СО, Э, $С^{У}$ приходило на дорогу. Внедрение мощных типов паровозов требовало расширения и реконструкции ремонтной базы, переоборудования депо, станций, увеличения мощностей водоснабжения, улучшения качества ремонта. Новый принцип взаимозаменяемости частей при ремонте паровозов сыграл при этом заметную роль.

Особое беспокойство у Оборотова вызывало состояние путей и мостов. Василий Ильич бросает все силы на реконструкцию старых и строительство новых мостов. *«Мост через Исеть длиной 240 метров отличается дешевизной и простотой постройки»*, — с гордостью сообщали местные газеты.

К XVIII съезду ВКП(б) в 1939 году дорога им. Кагановича приготовила подарок: соорудила вагоноремонтный поезд, аналогов кото-

рому в Советском Союзе еще не существовало. Поезд состоял из мотовоза, вагона с электростанцией, а также платформы с инструментами, запасными частями, подъемным механизмом, аппаратами для электрической и газовой сварки. Обслуживала его поездная бригада специалистов. Получив задание, ремонтники подгоняли поезд к составу, имевшему неисправный вагон, и тут же, без отцепки, производили его ремонт. Новшество быстро показало свою эффективность при проведении малого и среднего ремонтов вагонов и быстро разошлось по всем дорогам страны.

В августе 1939 года состоялось совещание партийно-профсоюзного актива НКПС о состоянии стахановско-кривоносовского движения на железнодорожном транспорте. В справке была масса примеров трудовых достижений, починов и патриотических начинаний. После того, как начальник политотдела довольно монотонно зачитал справку, с места поднялся Оборотов, энергичной походкой подошел к трибуне и устыдил всех собравшихся в благодушии и успокоенности.

— И не кивайте на всю сеть НКПС, — сказал он, — что в ней в первом полугодии снизилось число ударников и стахановцев, а вы не глядите на всех, глядите на себя.

В сентябре от начальников дорог потребовали представить списки и характеристики для награждения лучших работников орденами и медалями, а в конце ноября в газетах появился указ о награждении стахановцев и лучших работников железнодорожного транспорта СССР. В общем списке стояли фамилии всех, кого представила дорога им. Кагановича. А вот Оборотов в список награжденных не попал, поскольку дела на железной дороге обстояли не так, как хотелось бы не только наркомату, но и самому начальнику дороги. А может, критику наркомат предпочитал более наводить сам, чем выслушивать ее со стороны низовых звеньев. Во всяком случае, нарком на собраниях и конференциях благосклонно внимал «разящей критике» разве что одного Кривоноса. Во всяком случае, Василий Ильич на всю жизнь запомнил свою неудавшуюся попытку не согласиться с наркомом. Как-то, в пору борьбы за ускорение оборота вагонов, нарком пошутил:

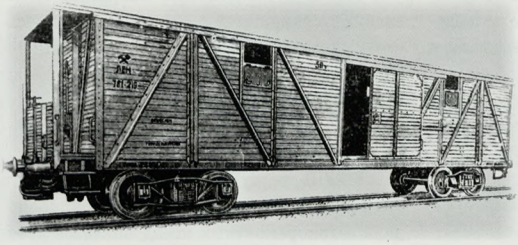
— Чтоб поднять оборот паровозов, самому надо делать больше оборотов, товарищ Оборотов.

— Кручусь, Лазарь Моисеевич, — поддержал шутку Оборотов, — оборачиваюсь, как могу.

— Можешь больше, — отрезал тот. — Или устал?

Службы управления дороги докладывали: все идет к срыву годовых планов по погрузочно-разгрузочным работам, эксплуатационным расходам, топливу, электроэнергии для тяги поездов, капитальному ремонту путей, перерасходу фонда заработной платы. Оборотов наседал на начальников служб и отделений, но для исправления положения времени уже не было. Январские дни сорокового года тянулись тягостно. Василий Ильич ждал подведения итогов. Судьба его решилась до официального их объявления. В НКПС к Оборотову относились с большим уважением, возможно, поэтому строго наказывать его не решились.

В марте 1940 г. его выдвигают заместителем начальника лесного треста НКПС в Архангельске, а через полгода назначают начальником треста Трансшпалопропит НКПС в Москве.

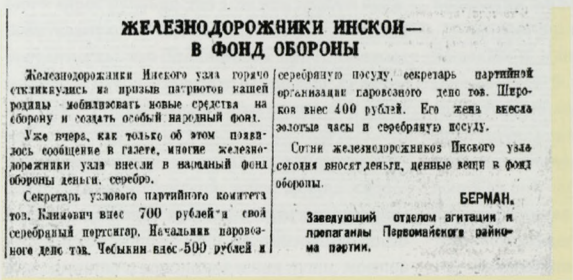


Крытый вагон

Военную пору Василий Ильич встречает в должности начальника Грузового управления НКПС. В то время, пожалуй, именно у него был самый большой опыт в этой нелегкой деятельности, и Оборотов всячески содействовал тому, чтобы железнодорожная сеть справилась с непомерными нагрузками и испытаниями пер-

вого года войны. Москва именно по причине его незаменимости на этом посту не отпускала Оборотова на «живую» работу целый год, но в марте 1942-го наркомат все-таки направляет его начальником Московско-Донецкой железной дороги, а через полгода — Ашхабадской. Оборотов не только сам работал на износ, но и по полной программе спрашивал за работу с подчиненных. Время было жестокое, и нравы не мягче.

13 февраля 1943 года приказом НКПС № 33 В.И. Оборотова назначают начальником Томской железной дороги.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ИНСКОЙ — В ФОНД ОБОРОНЫ

Железнодорожники Инского узла горячо откликнулись на призыв патриотов нашей родины мобилизовать новые средства на оборону и создать особый народный фонд.

Уже вчера, как только об этом появилось сообщение в газете, многие железнодорожники узла внесли в наличный фонд обороны деньги, серебро.

Секретарь узлового партийного комитета тов. Каминович внес 700 рублей и свой серебряный портсигар. Начальник паровозного депо тов. Чесыкин внес 500 рублей и серебряную посуду, секретарь партийной организации паровозного депо тов. Широков внес 400 рублей. Его жена внесла золотые часы и серебряную посуду.

Сотни железнодорожников Инского узла сегодня вносят деньги, ценные вещи в фонд обороны.

БЕРМАН,
Заведующий отделом агитации и пропаганды Первомайского райкома партии.

ВКЛАД ШКОЛЬНИКОВ

Учащиеся неполной средней школы станции Калзагай собрали на строительство танка «Октябренок» 3.400 рублей и призывают учащихся школ дороги последовать их примеру.

ЧЕРЕДНИЕНКО.
Директор школы.

На танк „Медицинский работник"

Коллектив железнодорожной больницы станции Защита отказался от полагающейся надбавки зарплаты за декабрь и внес всю сумму (4.000 рублей) на строительство танка «Медицинский работник». Мы вызываем последовать нашему примеру медицинских работников дороги.

ЧЕРНИКОВА.
Начальник больницы.

Публикации в газете «Советская Сибирь» 1941 г. о сборе средств на постройку военной техники

К этому моменту Томская дорога стала «приходить в себя» после полутора лет небывалого напряжения и заявила себя инициатором починов, ставших известными всей стране. 22 января 1943 г. политотдел Томской телеграфировал в Политуправление Наркомата путей сообщения о сборе средств на постройку боевых самолетов.

«Железнодорожники Томской собрали на строительство эскадрильи боевых самолетов «За нашу Родину» 6201 тыс. руб. На дороге с большим подъемом развернулся дополнительный сбор средств и подарков для Красной Армии. Сумма собранных средств сейчас превышает 6600 тыс. руб. Кроме этого, 17 и 22 января по всей дороге проведены массовые воскресники с отчислением всех заработанных средств в фонд обороны».

Всего к началу 43-го года железнодорожники Томской магистрали на строительство танков и самолетов, на подарки воинам Красной Армии собрали 11 млн 747 рублей, а также 7000 кг муки, 2759 кг мяса, 661 кг масла и большое количество других продуктов.

7 февраля 1943 года ГКО принял постановление «О мерах неотложной помощи черной металлургии», которое обязывало первых секретарей Кемеровского, Новосибирского и других обкомов партии оказывать ежедневную помощь предприятиям черной металлургии, особенно по обеспечению их топливом, сырьем, электроэнергией. Для улучшения обслуживания КМК и увеличения перевозок угля, металла, руды на Томской дороге было создано дополнительно 15 кольцевых маршрутов. Омская, Красноярская и другие соседние дороги должны были в срочном порядке предоставлять в распоряжение Томской магистрали вагоны для погрузки угля и металла, а Пермская, Свердловская и Оренбургская — формировать и ежесуточно отправлять на Томскую дорогу несколько порожняковых маршрутов.

Четко и бесперебойно работала углепогрузочная станция Прокопьевск, крупнейшая не только в Кузбассе, но и в стране. Она обслуживала 13 шахт Прокопьевского рудника. Здесь ежедневно формировались и отправлялись металлургическим предприятиям Урала и Сибири десятки эшелонов высококачественных углей — около 40 процентов всех груженых составов Новокузнецкого отделения.

15 апреля на всех железных дорогах вводится военное положение. Указ Президиума

Номер газеты «Советская Сибирь», посвященный Дню железнодорожника. 1943 г.



Железнодорожный транспорт — родной брат Красной Армии

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СОВЕТСКАЯ СИБИРЬ

Орган Новосибирского обкома и горкома ВКП(б) и областного Совета депутатов трудящихся.

№ 159 (7345) | ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА 1 АВГУСТА 1943 г., воскресенье. | Цена 20 коп.

По-большевистски подготовим транспорт к зиме

Обращение коллектива Томской дороги ко всем железнодорожникам Советского Союза

За дальнейшее улучшение работы Томской дороги

КАЖДЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК — БОЕЦ НА ФРОНТЕ

Верховного Совета СССР мобилизовал всех рабочих и служащих железнодорожного транспорта и закрепил их для работы на железнодорожном транспорте и ужесточал ответственность рабочих, служащих, командиров всех рангов. И тут же все региональные газеты перепечатывают передовицу «Правды» за 17 апреля, пестрят заголовками: «Железнодорожники горячо одобряют Указ правительства», «Беспрекословно выполнять все задания», «Новый трудовой подъем», «Покончим с расхлябанностью», «Крепить железную дисциплину»…

Спустя десять дней НКПС утверждает новый Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР, в котором указывалось, что *«воинская дисциплина на железнодорожном транспорте состоит в сознательном исполнении рабочими и служащими своих обязанностей, беспрекословном и точном выполнении приказов и распоряжений своих начальников и имеет целью укрепить в каждом работнике железнодорожного транспорта сознательное отношение к труду как к делу чести, делу славы, делу доблести и геройства»*.

Вся ответственность за выполнение новых директив на местах легла на территориальные партийные и советские организации. Что касается политотделов железных дорог, то их деятельность несколько ограничивалась, так как они во многом дублировали распоряжения руководителей производств.

В.И. Оборотову приходится не только заниматься «обычной» работой начальника дороги, но еще и *«мобилизовывать, укреплять и ужесточать ответственность персонала»*. С этим он справляется успешно. Вот одна из многих его служебных характеристик той поры:

«Тов. Оборотов — опытный и знающий дело командир железнодорожного транспорта. В практической работе требователен к себе и подчиненным командирам дороги. Как руководитель дороги, тов. Оборотов правильно понимает государственные задачи, поставленные партией перед Томской дорогой в период Отечественной войны, и поли-

тически верно ориентирует командиров дороги».

Много внимания уделяет Василий Ильич и помощи возрождаемым прифронтовым железным дорогам. Под его руководством работники Томской магистрали оборудуют два ремонтно-восстановительных поезда, специальные ремонтные мастерские, рельсосварочный поезд, подвижной военно-продовольственный пункт и паровозоремонтные колонны, отправляют на освобожденные дороги девять паровых котлов, семь паровых насосов и шесть электродвигателей. По этому поводу НКПС направил в адрес руководства Томской дороги поздравительную телеграмму, в которой выразил уверенность, что эта помощь будет продолжаться, и патриотическое начинание сибиряков найдет поддержку на других дорогах страны.

Газета «Правда» писала о работе железнодорожников Томской магистрали: «*Хорошую инициативу проявили железнодорожники Томской дороги. Они организовали поезд для ремонта и восстановления пути, мостов и других железнодорожных сооружений на военных дорогах... Это прекрасное начинание, которое окажет фронту большую помощь*».

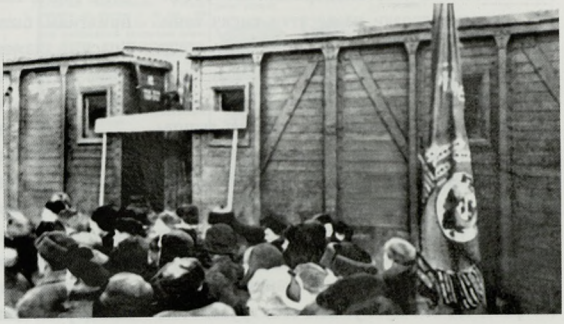
Серьезная поддержка прифронтовым дорогам была оказана и кадрами, которых, конечно же, приходилось отрывать буквально с кровью. Только в 1943 году Томская и Омская дороги отправили свыше 15 000 железнодорожников различных специальностей, т.е. примерно 11 процентов всего состава рабочих и служащих. Собственно, все это упредило постановление ГКО в ноябре 1943 года, обязавшее все наркоматы, совнаркомы союзных республик, крайисполкомы и облисполкомы к 1 января 1944 года возвратить на освобожденные железные дороги ранее эвакуированных железнодорожников, а собранные на 1 апреля 1943 года в Фонд обороны средства направить на восстановление железных дорог.

Эти мероприятия сыграли большую роль в восстановлении и быстром введении в эксплуатацию разрушенных дорог, в возрождении жизни на освобожденной советской земле. Самое активное участие в восстановлении приняли железнодорожники Томской и Омской, Юго-Восточной и Южно-Уральской, Московско-Донбасской и других магистралей.

Победа Красной Армии под Сталинградом и Курском вдохновляла железнодорожников, побуждала их становиться на фронтовую вахту. Особенно отличились коллективы углепогрузочных станций Прокопьевск, Ленинск-Кузнецкий, Анжерская.

Диспетчер треста «Прокопьевскуголь» И. Лычаков и маневровый диспетчер станции Прокопьевск Ф. Шишов впервые применили единую технологию в работе станции и шахт. Используя новаторские методы, прокопьевские железнодорожники ускорили оборот вагонов до 5–7 часов при норме 14, что позволило дополнительно перевезти сотни тысяч тонн коксующегося угля.

Показатели работы Томской дороги значительно улучшились. Объем перевозок в 1943 году увеличился на 75–90 процентов по сравнению с предыдущим годом. Вес поездов на линии Челябинск–Новосибирск вырос с 2500 до 3000 тыс. тонн, а именно на этом направлении осуществлялось около 10 процентов всей поездной работы сети дорог страны. Увеличению объема грузоперевозок способствовало проведение, в соответствии с военно-хозяйственным планом страны, крупных организационно-технических мероприятий. Была



Отправка поездабани на фронт

Плакат военной поры



увеличена пропускная способность Томской магистрали и Новосибирского узла, а также подъездных путей всех промышленных предприятий.

Большой объем работы выполнялся на станции Чулымская Новосибирского отделения, начальником которой был Иван Фокиевич Дудинцев. Железнодорожники Чулымской, соревнуясь с соседями Омской дороги, ввели скоростную обработку поездов и обеспечивали их бесперебойный прием и сдачу.

Улучшение использования емкости вагонов позволило железнодорожникам увеличить грузоперевозки на десятки тысяч тонн. Это было особенно важно в 1944 году, когда фронт продвинулся далеко на запад и перешагнул государственную границу СССР.

Важное значение для успешного выполнения Томской дорогой плана перевозок имела четкая работа Инского узла. Его коллектив ежедневно формировал и отправлял десятки поездов с углем, коксом, металлом и другими грузами в адрес двадцати двух дорог. Об огромном объеме работы этой станции говорит тот факт, что она пропускала весь грузопоток, идущий по Кузбасской линии, а также часть грузопотока Алтайского направления. Кроме того, Инской узел являлся основным пунктом, через который шли порожняковые составы с дорог Урала и центра страны в Кузбасс под погрузку угля и металла.

Диспетчер Ф. Кузнецов добился того, чтобы составы порожних вагонов продвигались в Кузбасс по Инскому отделению со скоростью 600–700 км в сутки, вместо 500 км по норме. В статье, опубликованной в газете «Гудок», Ф. Кузнецов писал, что *«скоростное движение поездов — результат коллективного труда, итог комплексного соревнования вагонников, движенцев, паровозников за выполнение плана перевозок»*. Он рекомендовал всем диспетчерам страны перенимать опыт станции Инская.

На железных дорогах Западной Сибири получили широкое распространение такие новые формы социалистического соревнования, как движение фронтовых бригад, смен и колонн, «двухсотников» и совместителей профессий. Особенно массовым стало движение «тяжеловесников» и «кольцевиков». Машинист депо Новосибирск Г. Казадаев со своей бригадой совершил рейс по кольцу Новосибирск–Чулымская–Болотное–Новосибирск, ускорив оборот паровоза за счет сокращения времени на стоянках и в оборотных депо на 5 часов 15 минут. Применение опыта Г. Казадаева в депо Новосибирск позволило увеличить среднесуточный пробег локомотива на 52 км. Успешно работали Инской вагонный участок, станция Прокопьевск, паровозные депо Инская, Тайга, Топки и др. Этим и другим предприятиям были присуждены переходящие Красные знамена не только дороги и дорпрофсожа, но и городских и областных комитетов ВКП(б).

Коллективы Тайгинского и Рубцовского отделений Томской дороги организовали специальные бригады по сбору и ремонту транспортного оборудования, инструментов, сигнальных принадлежностей. Большое количество инструмента, транспортного оборудования и инвентаря отправили на освобожденные дороги железнодорожники станций Бело-

во, Прокопьевск, Топки, Кемерово и других. В паровозных и вагонных депо Томской дороги были отремонтированы сотни паровозов и вагонов. Кроме того, был проведен сбор денежных средств в фонд восстановления железных дорог.

4 сентября 1943 года указом Президиума Верховного Совета СССР вводятся персональные звания и новые знаки различия для личного состава железнодорожного транспорта. Предусмотрены четыре категории начальствующего состава: высшая, старшая, средняя и младшая. Всех железнодорожников, кому не присвоено персональное звание, предписано впредь именовать «работниками железнодорожного транспорта». Василию Ильичу Оборотову устанавливается звание — генерал-директор движения 3-го ранга. Это звание присваивается ему специальным постановлением Совета Народных Комиссаров СССР.

А 22 сентября следует новый Указ «Об утверждении нагрудных знаков «Отличный паровозник», «Отличный движенец», «Отличный путеец», «Отличный связист», «Отличный вагонник», «Отличный строитель», «Отличный восстановитель», «Отличный административный работник». Начальникам железных дорог предоставляется право награждения своих работников этими знаками.

В конце 1943 и начале 1944 годов из железнодорожников Барнаула, Томска, Рубцовки, Юрги и других станций формируется военно-эксплуатационное отделение и отправляется в Ленинградскую область, на разрушенную Октябрьскую железную дорогу. Большая помощь была оказана и Донецкой магистрали. Еще дымились пожарища в городах и селах Донбасса, а железнодорожники Южно-Донецкой дороги с помощью работников, посланных с Томской дороги, начали восстанавливать пути, цеха и подвижной состав. Коллектив Омской дороги шефствовал над Северо-Донецкой дорогой. Вступающие в строй действующих прифронтовые дороги способствовали возрождению жизни и восстановлению хозяйства в освобожденных районах страны, а также успешному наступлению Красной Армии. Командующий 1-м Украинским фронтом генерал армии Н.Ф. Ватутин справедливо отмечал, что *«без быстрого восстановления разрушенных отступающим противником железных дорог*

В сентябре 1943 года были введены нагрудные знаки отличия для железнодорожников. (Газета «Железнодорожник Кузбасса», 1943 г.)

УКАЗ

Президиума Верховного Совета СССР

Об утверждении нагрудных знаков „Отличный паровозник", „Отличный движенец", „Отличный путеец", „Отличный связист", „Отличный вагонник", „Отличный строитель", „Отличный восстановитель", „Отличный административный работник"

В целях поощрения особо отличившихся лиц начальствующего и рядового состава железнодорожного транспорта Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить для начальствующего и рядового состава железнодорожного транспорта нагрудные знаки: «Отличный паровозник», «Отличный движенец», «Отличный путеец», «Отличный связист», «Отличный вагонник», «Отличный строитель», «Отличный восстановитель», «Отличный административный работник».

2. Утвердить положения о нагрудных знаках «Отличный паровозник», «Отличный движенец», «Отличный путеец», «Отличный связист», «Отличный вагонник», «Отличный строитель», «Отличный восстановитель», «Отличный административный работник».

3. Предоставить право награждения знаками «Отличный паровозник», «Отличный движенец», «Отличный путеец», «Отличный связист», «Отличный вагонник», «Отличный строитель», «Отличный восстановитель», «Отличный административный работник» Народному комиссару путей сообщения, начальникам Главных и Центральных управлений НКПС, начальникам дорог, начальникам управления военно-восстановительных работ фронтов и начальникам служб железных дорог.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль,
22 сентября 1943 г.

ОПИСАНИЕ НАГРУДНЫХ ЗНАКОВ ДЛЯ ОТЛИЧИВШИХСЯ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Нагрудные знаки для отличившихся работников железнодорожного транспорта — металлические, имеют элленсическую форму, изображающую оксидированное паровозное колесо, стоящее на рельсе. В верхней части расположен развевающийся флаг, покрытый рубиново-красной эмалью, с золочеными краями и надписью золотыми буквами: «Отличный». Размер знаков: по высоте — 40 мм, по ширине — 28 мм. По краям знаков изображены золоченые елочки. Внизу на оксидированном, покрытом красной эмалью, отрезке рельса помещается одна из следующих надписей позолоченными буквами: «Паровозник», «Движенец», «Путеец», «Связист», «Вагонник», «Строитель», «Восстановитель», «Администрати вный работник».

В нижней части колеса, на спицах, наложен позолоченная эмблема: французский ключ и молоток.

Выше ступицы изображены эмблемы, соответствующие отраслям хозяйства железнодорожного транспорта:

для паровозного хозяйства — оксидированный паровоз,

для хозяйств: движения, грузового, пассажирского — оксидированные светофор, путь и стрелки,

для хозяйства пути — оксидированный мост,

для хозяйства связи — в оксидированном квадрате две перекрещивающиеся стрелы-молнии, покрытые рубиново-красной эмалью,

для вагонного хозяйства — оксидированный вагон,

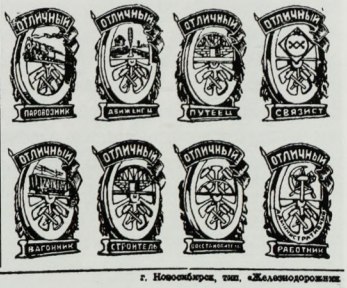
для строителей — оксидированный мост,

для восстановительных организаций — оксидированные мост и рельс с золочеными техническим знаком.

Для административных работников — позолоченные перекрещивающиеся серп, молот и французский ключ с врезанной в середину рубиново-красной звездой.

Пространство внутри колеса покрыто белой эмалью.

С обратной стороны знака, в середине, нарезан штифт с гайкой для прикрепления знака к одежде.



г. Новосибирск, тип. «Железнодорожник».
МН22482.

было бы несравненно труднее, а подчас просто невозможно решать многие важные задачи наступления».

Железнодорожники Томской и Омской магистралей оказали братскую помощь в восстановлении промышленности и сельского хозяйства населению Воронежской, Харьковской и Донецкой областей, героического Сталинграда и других городов.

Освобожденные населенные пункты особенно остро нуждались в топливе. Шахтеры по мере возможности отгружали для этой цели уголь, а железнодорожники доставляли его на места.

Неизбежное сотрудничество и неизбежная конкуренция двух дорог, Томской и Омской, всегда проходили в рамках социалистического соревнования. И на этот раз два начальника дороги, два коллеги и два соперника Оборотов и Пушков подписали договор о соревновании коллективов Томской и Омской железных дорог в честь IX годовщины Всесоюзного дня железнодорожника. В рамках этого соревнования 15 апреля 1944 года выходит специальный приказ В.И. Оборотова «Об улучшении материально-бытового обслуживания железнодорожников». Руководителям всех рангов вменялась в обязанность постоянная забота о поддержании нормальных условий жизни и труда своих работников. В весенне-летний период повсеместно надлежало провести работы по благоустройству, заготавливать топливо на будущую зиму. Предусматривались также меры по улучшению медико-санитарного обслуживания, обеспечения продуктами питания, одеждой, обувью малолетних детей, семей фронтовиков и железнодорожников, погибших на фронтах войны.

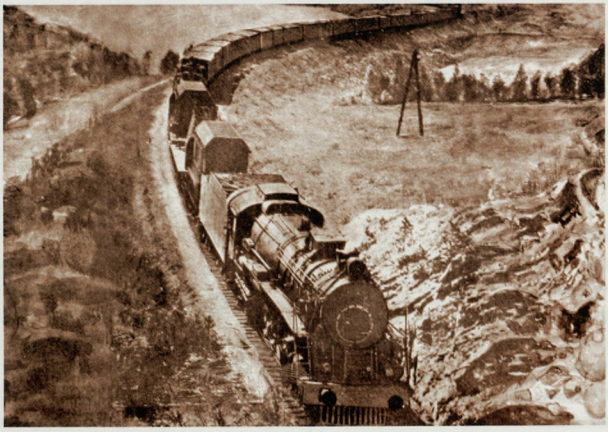
В апреле 1944 года в Новосибирском клубе имени Сталина состоялось торжественное собрание железнодорожников, посвященное вручению коллективу дороги переходящего Красного знамени НКПС и ВЦСПС, присужденного по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за март.

Зачитали приказ Л. Кагановича № 350.

«Дорога улучшила поездную и грузовую работу, перевыполнила государственный план погрузки угля и руды, а также значительно повысила погрузку металла и метизов… Улучшен оборот вагонов…»

В приказе были отмечены успехи коллективов депо Топки и Топкинского паровозного отделения, Новокузнецкого отделения движения и станции Новосибирск-I, вагонных колесных мастерских станции Тайга. Отдельно сказано об успехах стахановцев-лунинцев Томской дороги.

«Объявить благодарность всем железнодорожникам Томской железной дороги и лично начальнику дороги генерал-директору движения III ранга товарищу Оборотову и заместителю начальника дороги товарищу Шалашову».



Эшелон следует на фронт

Вручив по поручению НКПС знамя, секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) Кулагин в своей речи поставил перед железнодорожниками ряд важнейших первоочередных задач и призвал железнодорожников Томской дороги *«усилить напряжение в труде, преодолеть отставание с погрузкой решающих грузов, допу-*

щенное в первой половине апреля, с тем чтобы до 1 Мая выполнить недогруз и полностью выполнить апрельский план».

Приняв знамя, начальник дороги пообещал:

«С 20 апреля на дороге объявлен фронтовой декадник. Железнодорожники Томской приложат все силы к тому, чтобы выправить положение, встретить 1 Мая выполнением плана, выполнить обязательства, взятые в соревновании с омичами».



В.И. Оборотов в годы войны

В 1944 году в коллективах железнодорожников возросло число неопытной молодежи. До войны труд подростков на железной дороге использовался ограниченно. Но уже в первые месяцы войны из-за нехватки кадров рабочие в возрасте до 18 лет появились среди кочегаров, слесарей, путевых обходчиков и даже среди помощников машинистов. В результате набор учащихся уже в 1942 году был значительно увеличен, а в начале 1944 года в железнодорожных училищах и школах ФЗО Томской дороги обучалось около 3 тыс. человек.

Большой вклад в подготовку кадров с отрывом от производства вносила техническая школа паровозных машинистов станции Тайга, которую окончили многие паровозники сибирских магистралей, ставшие впоследствии знаменитыми, — Н. Лунин, П. Шолкин, Г. Орлов и др. Тайгинская школа и до войны славилась высоким уровнем подготовки кадров, имела прекрасно оборудованные учебные кабинеты и мастерские, широкий набор инструментов и наглядных пособий.

Оборотов не раз бывал в ней и с гордостью рассказывал на всяких совещаниях, особенно в столице.

— Наша Тайгинская школа обеспечивает сегодня высокое качество обучения профессии помощника машиниста, кочегара, машиниста углеподъемных кранов, водоснабженца, дежурного по станции, дает учащимся и преподавателям кров и пищу. Столовая обеспечивает трехразовое питание, общежитие вмещает 300 человек. Школа ежегодно выпускает 500–600 человек. В довоенный период, прошу обратить внимание, в два раза меньше — 300–350 человек.

Перед нами стояла серьезная задача подготовки собственных литейщиков, и наша школа ее выполнила! В результате в кратчайший срок выпущено было 200 человек, что дало возможность наладить нормальную работу по обеспечению запасными частями всей Томской железной дороги.

А еще Василий Ильич говорил о том, что процесс обучения в годы войны стал более интенсивным, учебные программы претерпели ряд изменений. Новички, впервые пришедшие на железнодорожный транспорт в 1942 году, становились к реверсу паровоза уже через год-полтора. Конечно, это спешка, но спешка вынужденная, при которой качество подготовки оставалось достаточно высоким.

— Наши мастерские используются не только для обучения кадров, но и оказывают большую помощь производству в изготовлении запасных частей, инструментов. Конечно, не все специалисты, подготовленные ускоренным методом, получают высокую квалификацию, необходимую для профессиональной ра-

Локомотивная бригада паровоза ФД машиниста Лунина



боты на железнодорожном транспорте, но нас выручает институт наставничества.

Что и говорить, обучение, рационализация и изобретательство всегда были коньком Оборотова. Он всячески содействовал обобщению и внедрению опыта новаторов, рационализаторов, изобретателей, привлекал к решению сложных транспортных проблем ученых-транспортников Томска и Новосибирска из эвакуированных в Сибирь железнодорожных институтов Москвы и Днепропетровска. Он и сам не раз бывал на их лекциях и на научно-технических конференциях. Оказывал помощь Новосибирскому институту военных инженеров транспорта (НИВИТ), в стенах которого работали отличные преподаватели, ученые с известными именами, такие как профессора В.Е. Еврейсков, В.А. Важеевский, В.А. Гастев, Г.М. Шахунянц, Ф.И. Франкль и многие другие. Курс мостов вел действительный член АН СССР Г.П. Передерий, крупнейший специалист в области мостостроения.

Оборотов всегда ставил перед движенцами, вагонниками, паровозниками, путейцами и связистами дороги конкретные задачи, главной из которых считал шефскую работу.

«Я призываю каждого из вас, сидящих здесь кадровых рабочих, взять шефство над двумя-тремя молодыми рабочими и обучить их мастерству вашей профессии, воспитывать их в духе воинской дисциплины», — эти слова часто звучали в его выступлениях на разных собраниях.

«Я призываю вас проявить заботу о бытовых нуждах нашей молодежи, о ребятах, пришедших на предприятие из школ ФЗО и ЖУ, — докладывал Оборотов на совещаниях и конференциях. — *Большинство из них живет здесь без родителей, в общежитиях. Многие из вас могут взять по одному человеку в свою семью, обучать их не только на производстве, но и в быту, заменить им родителей. Ваши жены могут оказать существенную помощь по наведению порядка в молодежных общежитиях, в починке одежды...»*

На заключительном этапе Отечественной войны требования, предъявляемые к транспорту фронтом и тылом, резко возросли. Это было связано с осуществлением ряда крупных стратегических операций, с быстрыми темпами роста военной экономики восточных районов страны, с необходимостью восстановления хозяйства в районах, освобожденных от

немецких оккупантов. И поскольку восстановление разрушенных дорог в освобожденных районах велось быстрыми темпами, это создавало объективные предпосылки для увеличения темпов перевозок. С каждым месяцем наркомат требовал дальнейшего увеличения грузооборота.

В мае 1944 года машинист депо Новосибирск Томской дороги Алексей Дубинин поделился опытом экономии расхода топлива. Мощные паровозы со стокерным отоплением, по словам самих железнодорожников, были «истребителями угля», поскольку «пожирали» его непрерывно, равными порциями, даже когда требовался меньший его расход. Алексей рационально уменьшил сечение конуса, что тут же увеличило тягу и улучшило горение, и одновременно, чтобы не увеличился унос топлива, удлинил арочный свод всего на один кирпич. Но результаты превзошли все его ожидания. Ежемесячно он стал экономить 100–105 тонн топлива, и даже в самые лютые морозы, когда на отдельных локомотивах пережог достигал 60 тонн, он умудрялся экономить 53 тонны условного топлива! Удлиненная арка до 8 кирпичей к тому же решила еще одну проблему — полностью ликвидировала занос и засорение дымогарных и жаровых труб.

Достигнутые Дубининым результаты заинтересовали руководителя депо Новосибирск Декало, а затем и самого Оборотова. На дорожной теплотехнической конференции, состоявшейся в марте, Оборотов специально одним из первых поставил сообщение Дубинина о своем опыте.

— Давай, давай, Алексей, не стесняйся. Расскажи все, что сделал. Ты же экономишь чуть ли не четверть топлива. Четверть!

«Итак, обобщаю сказанное, — докладывал Алексей притихшему залу, — *Я считаю, что уменьшение конуса дает полное сгорание топлива: даже при чистке топки остается лишь совсем перегоревший шлак. Удлинив арку на кирпич, я уменьшил унос полезных частиц топлива в атмосферу. Полное сгорание топлива и смывание заднего «мертвого» угла дает увеличение съема пара и поднимает температуру в огневой коробке. Наконец, устранив засорения жаровых и дымогарных труб, я также увеличил съем пара».*

На конференции было рекомендовано внедрить опыт Дубинина на всех паровозах Томской дороги. Впоследствии А. Дубинин предложил создать особый фонд наркома для создания запасов топлива на зиму, и первый готов был заложить туда тонны сэкономленного горючего и обязался впредь регулярно пополнять его. Оборотов, чутко относящийся ко всем новшествам, поддержал деповского машиниста и тут же сообщил о новой инициативе в наркомат.

Вскоре депо Новосибирск получило переходящее Красное знамя НКПС, а Л.М. Каганович одобрил обязательства Дубинина по экономии топлива и его инициативу по созданию особого фонда наркома.

«Передача уже сэкономленных Вами в первом квартале 338 тонн угля в запас на зиму показывает стремление лучших людей железнодорожного транспорта помочь доблестной Красной Армии в борьбе с немецкими захватчиками», — телеграфировал нарком Дубинину, а также начальнику дороги Оборотову и начальнику политотдела дороги Михину.



Плакат военных времен

Надо сказать, что Томская железная дорога радовала наркома еще не раз. Так, например, председатель дорпрофсожа Корнеев сообщил Кагановичу о том, что мастером пункта техосмотра Рыбаковым, членом местного комитета профсоюза, организована общественная бригада, которая выявила долгое время стоявшие без движения вагоны, требующие ремонта, и в неурочное время привела их в порядок. Таким способом бригада слесарей отремонтировала за три дня 60 вагонов, а затем ежедневно ремонтировала мелким ремонтом в свободное от работы время по 10–15 вагонов.

Дежурный по станции



«За инициативную и старательную работу НКПС объявляет благодарность всем членам бригады и лично Вам, тов. Рыбаков, — прислал телеграмму нарком. — *Желаю дальнейших успехов. Народный комиссар, генерал-директор путей сообщения Л. Каганович».*

Надо отдать должное Кагановичу — он не оставлял без внимания и поощрения ни одно достижение железнодорожников, особенно рабочих.

НКПС с удовлетворением отметил инициативу начальника отдела водоснабжения Томской дороги Факторовича и коллектива его работников. Водоснабженцы стали инициаторами движения по выявлению резервов и высвобождения излишнего на водокачках и в мастерских оборудования водоснабжения для передачи его на нужды восстановления железным дорогам, освобожденным от немецко-фашистских захватчиков. Они мобилизовали из внутренних ресурсов девять исправных паровых котлов, семь паровозных насосов, шесть двигателей. Каганович в телеграмме передал Оборотову и Факторовичу, а также всем железнодорожникам Томской дороги *«сталинскую благодарность за их заботу о восстановлении железных дорог, разрушенных подлым врагом».*

В 1944 году железные дороги провезли грузов для фронта вдвое больше, чем в первый год войны. Перевозка таких важнейших народнохозяйственных грузов, как уголь, кокс, нефтепродукты, руда, в 1944 году в сравнении с 1943-м возросли на 19–59%.

По распоряжению ГКО Наркомат путей сообщения стал готовить своих представителей для стран Запада, которые освобождались от немецких оккупантов советскими войсками.

В декабре 1944 года Кагановича в третий раз, уже окончательно, освобождают от руководства НКПС. Его место отдают начальнику Центрального управления военных сообщений Генерального штаба Красной Армии генерал-лейтенанту И.В. Ковалеву. Иван Владимирович Ковалев до войны работал начальником Западной железной дороги, в 1939 году его перевели в аппарат Наркомата путей сообщения. Вскоре он стал заместителем наркома государственного контроля СССР, непосредственно курировал вопросы железнодорожного транспорта. Ему доверял Сталин, он посылал Ковалева в самые горячие точки войн с Японией и Финляндией, с заданием навести порядок на прифронтовых железных дорогах. По личному поручению Верховного главнокомандующего Ковалев осуществил перевозку на фронт новейших гвардейских минометов «катюша», давших по врагу первые залпы в районе Оршанского железнодорожного узла.

Все ж таки была какая-то заноза во взаимоотношениях Кагановича и Оборотова, что

не раз сказывалось на карьере последнего. Будто предчувствуя свой уход с поста наркома ПС Каганович не оставляет в покое и Оборотова. 14 сентября 1944 г. появляется приказ № 797 Ц «О проверке исполнения Приказа № 782 Ц от 5 сентября 1944 г. О погрузке угля в сентябре 1944 г.», и в нем:

«1. За нарушение решения ГОКО, по которому подача вагонов под погрузку угля должна быть впереди обеспечения погрузки всех народнохозяйственных грузов, и за невыполнение приказа НКПС № 600 Ц, в котором даны исчерпывающие указания по организации работы, а также за неудовлетворительную работу службы движения объявить строгий выговор начальнику службы движения Томской дороги директору-полковнику движения т. Власову Л.В. и предупредить, что если он не исправит своих ошибок, то будет снят с понижением в должности.

2. За допущение невыполнения решения ГОКО, за непринятие своевременных мер к погрузке угля, флюсов, руды и за необеспечение организации движения, как указано в приказе № 600 Ц, объявить выговор начальнику Томской дороги генерал-директору движения III ранга т. Оборотову В.И. Предупредить лично т. Оборотова об его персональной ответственности за исправление допущенных нарушений».

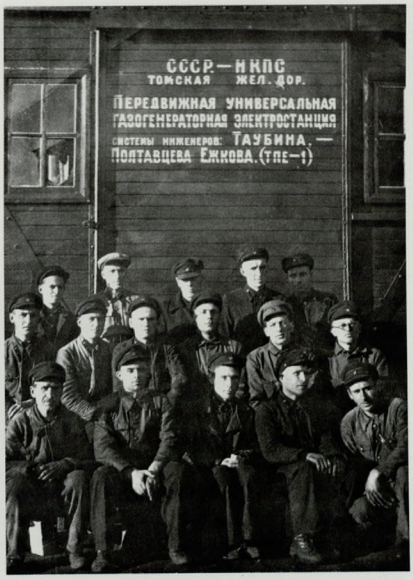
А перед самым своим уходом Л.М. Каганович приказом № С-1076/Ц от 1.12.1944 г. снимает В.И. Оборотова с поста начальника Томской железной дороги с понижением в звании с генерал-директора движения 3-го ранга до директора-полковника движения.

Начальником Томской железной дороги назначается Егоров В.П., с освобождением его от должности начальника Западной железной дороги.

В 1945 г. Совет Министров СССР вернул В.И. Оборотову персональное звание — генерал-директора 3-го ранга. И тогда приказом наркома путей сообщения по личному составу № 90 от 27 января 1945 г. его назначают первым заместителем начальника Свердловской железной дороги.

Пройдет еще две долгих зимы, которые для любого железнодорожника всегда были главным испытанием года, прежде чем Василия Ильича восстановят в прежнем статусе начальника Свердловской и начнется его девятилетнее руководство этой дорогой. Первое время Оборотову не помогал даже его большой опыт. В зиму 1945–1946 гг. вообще сработали плохо: не выполнили ни плана перевозок, ни плана погрузки, ни плана выгрузки, ни оборота вагона — дорогу лихорадило еще со сквозняка военной поры. Целый год пришлось подтягивать пассажирскую службу, добиваясь движения пассажирских поездов по графику и надлежащего обслуживания пассажиров. Никак не удавалось улучшить и сохранность перевозок на дороге. За один только 1946 год по хищениям, недостачам и утратам грузов дорога понесла огромный убыток в сумме 17 600 000 рублей.

Не наладились у Василия Ильича и отношения с начальником Урало-Сибирского округа железных дорог генерал-директором тяги 2-го ранга В.П. Егоровым. К тому же постоянное место работы начальника округа, хоть и проводившего большую часть времени в непрерывных разъездах по шести дорогам Ура-



Передвижная газогенераторная станция системы ТПЕ-1. Томская железная дорога.



В.И. Оборотов. 50-е годы

ла, Сибири и Казахстана, находилось тут же, в Свердловске, и, разумеется, Егоров ревнивее других дорог относился именно к Свердловской. На ней он, кстати, сменит Оборотова и проработает до выхода на пенсию в 1972 году. В.П. Егоров почти год не поддерживал выдвижение В.И. Оборотова на самостоятельную работу, пеняя на его провалы в прошлом, а также на его недостаточное техническое образование и малоинициативность. Тем не менее в августе 1947 года Оборотов становится начальником Свердловской дороги и работает на ней до 1956 года, а затем до пенсии — начальником Молдавской железной дороги. Результаты работы дорог тех лет и выдаваемые самому В.И. Оборотову характеристики говорят о том, что он успешно справлялся со своими обязанностями. Последняя его дорога, Молдавская, за три года из дотационной превратилась в рентабельную и стала досрочно выполнять планы перевозок народнохозяйственных грузов, при этом существенно снизив себестоимость перевозок.

Да, «академий» Василий Ильич не заканчивал, но всегда стремился пробудить у подчиненных, особенно у инженеров, стремление к рационализации и изобретательству, поддерживал любую рациональную техническую мысль. Оборотов сетовал: *«Мало у нас людей с техническим образованием, а еще меньше способных вносить что-то новое, передовое в нашу технику, организацию работ… Конечно, исправлять всех уже невозможно, надо думать, как новое поколение воспитать в духе прогресса»*. И эти слова у него не остаются пустыми декларациями. Еще до войны он инициировал проектирование и помог осуществить строительство Дворца пионеров в Свердловске, для чего отвел под него большое недостроенное здание. Во Дворце разместились лаборатории и кабинеты по различным дорожным профессиям — комнаты паровозников, вагонников, движенцев, связистов, путейцев, а также авиамоделистов, фотолюбителей и многих других. А еще там была открыта библиотека, читальня, комната отдыха, зрительный зал на полторы тысячи мест, кабинет оборонной работы, тир.

Оборотов много сделал и внедрил на дороге: радиосвязь, единые технологические процессы погрузо-разгрузочных работ, несколько электрифицированных линий, второй железнодорожный мост через Каму в Перми, первую маршрутно-релейную систему Кускова, оптимальную схему корреспонденции дорожных вагонопотоков. Многое им было сделано и для учреждения Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта (УЭМИИТ).

Что же касается оценки Оборотова по его личностным качествам, имеется много свидетельств, которым нельзя не верить. Близко знавшие его ветераны вспоминают о нем, как об обстоятельном и уравновешенном человеке. *«Постоянно бывая в разъездах по отделениям, он на каждой станции, где останавливался, непременно находил время пройтись по производственным помещениям, по бытовкам, по привокзальной территории, посетить депо, мастерские, зайти к кому-нибудь домой — словом, увидеть все своими глазами, во все вникнуть… Был очень доступен для общения во время таких поездок, очень внимателен к людям. А претензии его всегда были обоснованны, суждения понятны. Если же случалось ему ненароком ошибиться, допус-*

тить по отношению к кому-нибудь несправедливость — никогда амбиции или честь мундира не мешали ему, потом исправить допущенную оплошность. Поэтому он имел репутацию человека требовательного, но неизменно справедливого».

В качестве подтверждения, один из документов — лист служебной аттестации за 1949 год: *«В повседневной работе проявляет должную заботу об улучшении жилищно-бытовых условий трудящихся, к их запросам относится внимательно и чутко».*

Однако в том же году начальник Урало-Сибирского округа железных дорог В. Егоров в своем приказе № 210/ОН от 25 ноября «О фактах превышения прав начальником Свердловской железной дороги тов. Оборотовым» негодует по поводу того, что «*Оборотов в своей работе допускает превышение прав, предоставленных Правительством начальнику дороги, и вместо укрепления государственной дисциплины сам нарушает ее*». Во многом негодование начальника округа объяснялось тем, что он сам фактически всего лишь дублировал права начальника дороги, только ступенью выше. По сути, Оборотов выполнял свои прямые обязанности (не испросив, правда, на то разрешения у самого Егорова).

Так, 4 ноября он премировал 100 руководителей и рабочих 4-го строительного участка треста «Уралстройпуть» и путевых машинных станций № 15, 33 и 43 из фонда директора дороги, на что формально не имел права. Или, вопреки постановлению правительства о запрещении какого-либо повышения заработной платы без разрешения правительства, повысил оклады кладовщикам.

Хотя были и более серьезные проступки. Снял, например, с работы главного инженера Поплавского, являвшегося работником номенклатуры начальника округа. И уж совсем напрасно «*разрешал выдачу проездных железнодорожных билетов для поездки на курорты лицам, не работающим на транспорте*».

В итоге Оборотов получает от начальника округа замечание и разъяснение в неправомерности своих поступков, что они «*служат плохим примером для подчиненных ему руководителей дороги и отделений*», а назначенные Оборотовым премии не доходят до адресатов.

Осенью 1956 года врачи порекомендовали В.И. Оборотову сменить климат. Министерство с ними согласилось, и в августе 1956 года Василий Ильич получает назначение начальником Молдавской железной дороги.

Награды В.И. Оборотова: два ордена Ленина, орден «Знак Почета», орден Отечественной войны 1-й степени, орден Трудового Красного Знамени; медали «За оборону Москвы», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»; два значка — «Почетному железнодорожнику» и «Ударнику Сталинского призыва».

Оборотов был делегатом XVIII, XIX, XX съездов КПСС, депутатом Верховного Совета СССР 4-го созыва, Верховного Совета Молдавской ССР, членом ЦК КП Молдавии, членом Свердловского областного и городского Советов депутатов трудящихся.

По выходе на пенсию ему установлена персональная пенсия Совета Министров СССР.



Орден Отечественной войны I степени



Эшелоны с танками следуют на фронт







Родился 2 октября 1895 г. на станции Платоновка Рязано-Уральской железной дороги.

- 1909–1913 гг. – рабочий пути, конторщик, весовщик на станции Мятлевская Сызрано-Вяземской железной дороги (позже Западная).
- Сентябрь 1913 г. – сентябрь 1914 г. – слушатель железнодорожных курсов.
- Сентябрь 1914 г. – май 1915 г.– конторщик, весовщик на станции Мятлевская Сызрано-Вяземской железной дороги.
- Май 1915 г. – апрель 1918 г. – служба в рядах Действующей армии.
- Апрель 1918 г. – 1922 г. – технический конторщик, дежурный по станции, участковый диспетчер, агент по пересдаче грузов и запасной агент службы движения на станциях Узловая, Волово, Калуга, Тула Западной и Московско-Донбасской железных дорог.
- Сентябрь 1922 г. – сентябрь 1925 г. – слушатель рабфака Московского института инженеров транспорта.
- Сентябрь 1925 г. – декабрь 1929 г. – студент Московского института инженеров транспорта.
- Декабрь 1929 г. – июль 1935 г. – инженер, старший инженер, начальник технической части эксплуатационного управления НКПС.
- 1935–1936 гг. – старший консультант центрального планово-экономического отдела Наркомата путей сообщения.
- 1936 г. – июль 1938 г. – старший инспектор при наркоме путей сообщения, секретарь коллегии НКПС.
- Июль 1938 г. – сентябрь 1940 г. – начальник центрального планово-экономического отдела Наркомата путей сообщения.
- Сентябрь 1940 г. – январь 1941 г. – начальник Управления дорог Урало-Сибирского направления.
- **Январь 1941 г. – февраль 1942 г. – начальник Омской железной дороги.**
- Февраль–март 1942 г. – начальник Управления дорог Урало-Сибирского направления.
- **Апрель–октябрь 1942 г. – начальник Омской железной дороги.**
- С октября 1942 г. – начальник Центрального грузового управления Наркомата путей сообщения.









Вячеслав Сергеевич Комаров

Начальник Омской железной дороги с января 1941 г. по февраль 1942 г. и с апреля по октябрь 1942 г.

«...ПРОЯВИЛСЯ КАК ПОДЛИННЫЙ ПАТРИОТ»

Вячеслав Сергеевич Комаров родился 2 октября 1895 года на станции Платоновка Рязано-Уральской железной дороги в семье железнодорожника. Отец его работал стрелочником, сцепщиком, составителем поездов.

Детство В.С. Комарова прошло на станции Мятлевская. После окончания в 1909 году двухклассного железнодорожного училища, он начал трудовой путь. Сначала — поденным рабочим пути, дровяного склада, потом весовщиком, конторщиком. В сентябре 1913 года Комаров поехал в Калугу, где поступил на одногодичные железнодорожные курсы, организованные при Управлении Сызрано-Вяземской железной дороги. После окончания курсов вернулся на Мятлевскую и снова работал весовщиком, конторщиком.

В мае 1915 года, в самый разгар Первой мировой войны, В.С. Комарова призвали в Действующую армию. Три года не снимал он военной шинели, но, демобилизовавшись в апреле 1918-го, вернулся на Сызрано-Вяземскую железную дорогу. До 1922 года перебывал в разных должностях (технический конторщик, дежурный по станции, участковый диспетчер, агент по передаче грузов и запасной агент службы движения) на станциях Узловая, Волово, Калуга, Тула, а также некоторое время заведовал делопроизводством в Управлении Западной (бывшей Сызрано-Вяземской) железной дороги.

В 1922 году дорпрофсож Западной дороги командировал В.С. Комарова на рабфак Московского института инженеров транспорта, а в 1925 году его зачислили студентом эксплуатационного факультета этого же вуза. В 1929 году, успешно окончив МИИТ, В.С. Комаров получает диплом инженера путей сообщения.

Место будущего трудоустройства молодому выпускнику выбирать не пришлось. Он еще учился, когда его пригласили на работу в Наркомат путей сообщения техником отдела пути. В этом качестве он и проработал до конца 1929 года. А потом начался подъем по служебной лестнице. За десятилетие, с 1930 по 1940 годы, В.С. Комаров прошел должностные ступени инженера, старшего инженера, начальника технической части Управления эксплуатации НКПС. В 1935 году его назначили старшим консультантом центрального планово-экономического отдела НКПС, а вскоре сделали старшим инспектором при наркоме путей сообщения. В июле 1938 года новое назначение — на должность начальника центрального планово-экономического отдела НКПС, а в апреле 1939-го В.С. Комарова ввели в состав коллегии Наркомата путей сообщения.

За «стахановско-кривоносовскую» работу, или, как сказали бы в более поздние времена, «за ударный труд» В.С. Комаров в 1936 году был награжден знаком «Почетному железнодорожнику», годом позже — именными часами, а в 1939 году — орденом Трудового Красного Знамени.

Продвижение по службе в наркомате складывалось вполне успешно. Но страна остро нуждалась в специалистах-практиках, в том числе и руководителях. В сентябре 1940 года В.С. Комарова назначили начальником Управления дорог Урало-Сибирского направления. Вскоре после этого, в январе 1941 года, перевели на должность начальника Омской железной дороги.

Его предшественник П.В. Степанов, оставил после себя нелегкое наследство. В приказе НКПС от 30 января 1941 года (№ 45) «О снятии с работы начальника Омской дороги», подписанного наркомом путей сообщения Л.М. Кагановичем, говорилось не только об увольнении П.В. Степанова, но и о назначении вместо него В.С. Комарова. Перед новым начальником и всем коллективом магистрали ставились четкие, конкретные цели и задачи:

«Начальнику дороги т. Комарову в кратчайший срок навести большевистский порядок на дороге, укрепить государственную дисциплину, наказывая нарушителей трудовой дисциплины и бракоделов, не выполняющих Правил технической эксплуатации. О

первых же случаях грубого нарушения дисциплины доложить мне для наказания виновных.

Начальнику дороги т. Комарову немедленно принять меры по ликвидации вкоренившейся на дороге практики зажима приема поездов как с соседних дорог, так и между отделениями и станциями, укрепить дисциплину по приему поездов и регулировке движением и обеспечить нормальное продвижение и беспрепятственный прием поездов с Томской, им. Л.М. Кагановича и Южно-Уральской дорог.



Начальнику дороги т. Комарову, дорожному ревизору НКПС по безопасности движения и всем начальникам служб центральной задачей своей работы поставить ликвидацию крушений, произвести ревизию выполнения Правил технической эксплуатации, детально расследовать и разобрать каждое крушение, допущенное на дороге, и принимать по каждому крушению меры как по укреплению трудовой дисциплины, так и по проведению организационно-технических мероприятий, предупреждающих крушения, привлекая к судебной ответственности не только прямых виновников крушений, но и лиц, способствующих крушениям.

Начальнику дороги т. Комарову принять меры к оздоровлению паровозного парка и ликвидации межпоездного ремонта, в первую очередь, по депо Омск и Петропавловск.

Разработать и осуществить план пропуска через оздоровительный ремонт паровозов, имеющих систематические заходы на межпоездной ремонт и порчу в пути.

НКПС требует от всего руководящего, хозяйственного и политического состава и всего коллектива Омской дороги: ликвидировать затруднения, укрепления трудовой дисциплины, обеспечения нормальной и бесперебойной работы и вывести Омскую дорогу в ряды передовых дорог».

В таких жестких условиях начал свою работу на Омской дороге ее новый начальник в январе 1941 года. Но самые тяжелые и суровые времена Вячеславу Сергеевичу (и не ему одному) еще только предстояло пережить. Менее чем через полгода со времени его вступления в должность грянула Великая Отечественная война.

Война потребовала кардинальной перестройки работы транспорта, поставила сложнейшие задачи. И в первую очередь — обеспечить срочную доставку военных грузов по назначению, бесперебойную работу транспортных служб.

На дорогах страны был введен воинский график движения поездов, предусматривавший первоочередное продвижение воинских эшелонов, сведение до минимума перевозок, не имеющих оборонного значения, максимальное использование пропускной способности линий и четкой работы станций. Уже 23 июня 1941 года на Омской и Томской дорогах этот график был введен.

В связи с вынужденной эвакуацией большого количества предприятий из европейской части страны на восток, особую роль стали играть стальные магистрали Урала, Сибири и Средней Азии. Им следовало в самые сжатые сроки обеспечить, с одной стороны, отправку на фронт воинских эшелонов, а с другой — перебазирование в восточные районы огромного количества людей и материальных ценностей.

Грузонапряженность сибирских железных дорог намного возросла. На Омской в третьем квартале 1941 года — чуть ли не вдвое. О масштабах этих перевозок свидетельствует увеличение в несколько раз по сравнению с довоенными годами погрузки и выгрузки. Так, выгрузка на Омском железнодорожном узле в сентябре-октябре 1941 года возросла в три раза. Станция Чулымская стала пропускать в отдельные дни в два-три раза больше поездов.

Западносибирские стальные магистрали, и Омская в том числе, на первых порах оказались не готовыми к резкому увеличению объема перевозок — в основном из-за перегрузки главных транспортных направлений и нехватки подвижного состава. Государственный Комитет Обороны принял ряд чрезвычайных мер. Управлениям дорог разрешили временно задерживать поезда с несрочными грузами, разгружать вагоны с грузами без документов, сокращать движение пассажирских поездов. В ноябре 1941 года было решено организовать двести дополнительных кольцевых маршрутов для перевозки угля и кокса из Кузбасса. Но к декабрю удалось сформировать меньше половины. Да и скорость угольных составов вместо обычных четырехсот километров в сутки по Омской железной дороге составила только 280. На подходе к станциям постоянно скапливались поезда, образовывались заторы. Улучшению положения помогло распоряжение правительства о перемещении в апреле–мае 1942 года значительной части подвижного состава с западных дорог на восточные и введение летнего графика движения поездов, составленного с учетом почти годового опыта военного времени.

Несмотря на сложности и трудности первого года войны, руководству Омской дороги под началом В.С. Комарова в целом удалось нужным образом организовать работу коллектива, мобилизовать его на самоотверженный труд. Безусловно, сказался и могучий патриотический подъем самих работников магистрали. По своей инициативе железнодорожники пересматривали прежние социалистические обязательства и принимали новые, повышенные.

Депо Омск план третьего квартала 1941 года по основным показателям значительно перевыполнило, а по эксплуатации паровозов выполнило на 143 процента и добилось серьезной экономии средств. В коллективе депо, руководимом В.М. Солнцевым, не было в тот период ни одного рабочего, не выполнявшего норму выработки. Машинист депо Омск Н. Поляков в первые годы войны руководил паровозной колонной, коллектив которой только за один год провел свыше 2600 поездов повышенного веса, совершил более 1800 рейсов без захода паровозов в депо и увеличил среднесуточный пробег локомотива в среднем на сорок километров.

Листы автобиографии В.С. Комарова



Автобиография
Комарова Василия Ефремовича

Родился я в октябре 1895г на ст Платоновка Рязано-Ур. дороги, где в тот время работал мой отец составителем поездов. В начале 1896г отец был переведен на ст. Мытищи Ярославской Моск. Кибальч. ж.д. На этой станции отец работал до 1929г в должностях составителя поездов, бригадира, а затем по железнодорожной был переведен в Сортировку, на которой и в 1940г умер. В этот же году умерла и моя мать, воспитывавшая детишек без отца. В 1908г я окончил 2-х классное Министерства Народного Просвещения железнодорожное училище

Комаров

7 сентября 1943г.

Отлично работало в эти годы и депо Барабинск, возглавляемое К.Н. Голиковым. Машинист этого депо В. Голенков в совершенстве освоил лунинский метод, который на Омской дороге получил широкое распространение, и стал инициатором «безводных рейсов» и увеличения пробега паровоза между подъемочными ремонтами. Начальнику магистрали В.С. Комарову в решении стоящих перед ним и дорогой задач было на кого опереться.

Но и сам он работал с полной отдачей, мобилизуя весь свой профессионализм и опыт, «*показал себя*, — говоря словами характеристики партбюро Управления Омской дороги, — *технически и политически грамотным, обладающим волевыми и организационными качествами командиром*», который «*в дни Отечественной войны проявился как подлинный патриот, борясь повседневно за бесперебойную работу дороги во всех ее звеньях*».

Не обходилось, конечно, без взысканий. Их и в мирное-то время трудно было избежать, а уж в напряжении военных будней — тем бо-

лее. Но в целом деятельность В.С. Комарова на посту начальника Омской железной дороги была оценена в марте 1942 года Президиумом Верховного Совета СССР, который своим указом наградил его *«за успешное выполнение заданий правительства по перевозке оборонных и народно-хозяйственных грузов»* орденом Красной Звезды.

Омскую железную дорогу В.С. Комаров покинул в сентябре 1942 года. Но уходил он с нее дважды. Первый раз — в конце февраля 1942 года. Посчитав, что дело на этой магистрали достаточно налажено, Наркомат путей сообщения приказом № ЦГЛ/122 освободил В.С. Комарова от обязанностей начальника Омской дороги и назначил его вновь начальником Управления дорог Урало-Сибирского направления, заместителем наркома путей сообщения и членом коллегии НКПС. Место начальника Омской дороги занял его первый заместитель Г.А. Кузнецов.

Чем руководствовались в НКПС, делая эту перестановку, сказать трудно. Вероятно, в Управлении Урало-Сибирского направления В.С. Комаров, уже руководивший им когда-то, был нужнее. Что касается Г.А. Кузнецова, то, наверное, более подходящей кандидатуры в тот момент в наркомате под рукой не оказалось.

Выбор был сделан не самый удачный. Дорожного ревизора по безопасности Г.А. Кузнецова назначили первым заместителем начальника Омской магистрали в 1939 году. Высоким профессионализмом, да и производственной дисциплиной он, по всей видимости, не отличался, о чем свидетельствуют два подряд серьезных дисциплинарных взыскания. В декабре 1938 года ему объявили выговор по партийной линии *«за неудовлетворительную борьбу с крушениями и авариями на Омской железной дороге»*, а в 1939-м он получил уже строгий выговор *«за крушение пассажирского поезда»* от Наркомата путей сообщения.

Время управления магистралью Г.А. Кузнецовым было недолгим. Буквально через месяц (приказом НКПС от 30 марта 1942 года) пришлось возвращать В.С. Комарова на дорогу, поскольку самостоятельное руководство оказалось Г.А. Кузнецову не по силам. Но и этого времени хватило на то, чтобы дела на дороге ухудшились. Как следует, например, из справки ВЦСПС и НКПС об итогах Всесоюзного социалистического соревнования за июль 1942 года, ряд дорог страны не справились с установленными государственными заданиями, *«крайне плохо выполнялся график движения поездов»*. В их числе значилась и Омская магистраль. Брошенный незадолго до этого «на прорыв» В.С. Комаров не успел выправить положение и получил выговор.



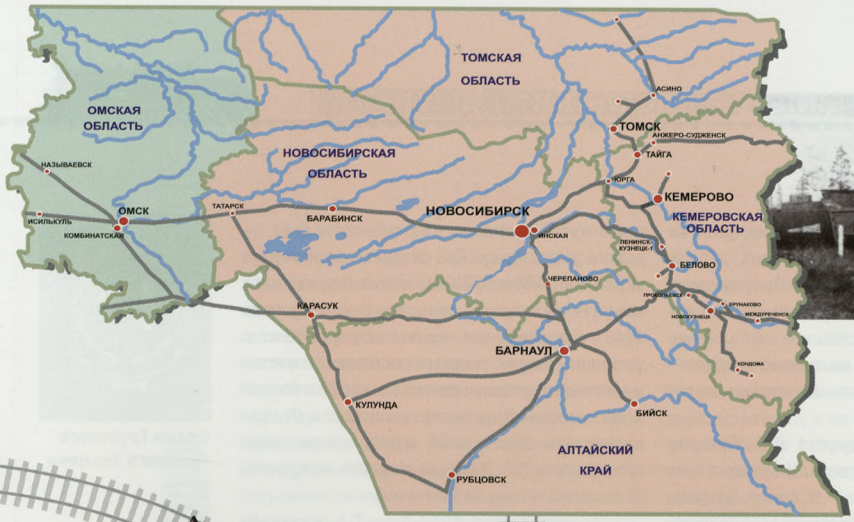
Орден Трудового Красного Знамени

До конца лета 1942 года Г.А. Кузнецов пробыл заместителем начальника Омской дороги, а 20 августа приказом НКПС *«за необеспечение руководства работой паровозного хозяйства дороги»* от занимаемой должности был освобожден. Не остался «без внимания» и В.С. Комаров, получивший в приказе, увольняющем его бывшего заместителя, предупреждение наркома о том, что в случае немедленного непринятия надлежащих мер по улучшению работы паровозного хозяйства он будет (вместе с начальником паровозной службы, естественно) строго наказан.

Но для В.С. Комарова предупреждение это было уже скорее профилактическим. В середине октября 1942 года Вячеслава Сергеевича назначили первым заместителем начальника Центрального управления Наркомата путей сообщения, и он расстался с Омском. Теперь уже навсегда.

В.С. Комаров был не только производственником, командиром железнодорожного транспорта. Заметное место в его жизни занимала общественная деятельность. Еще в студенчестве был он профорганизатором, заведовал студенческим клубом МИИТа. В 1927 году В.С. Комарова приняли в члены ВКП(б). Когда работал в Наркомате путей сообщения, являлся членом местного комитета и партийного бюро. Избирался депутатом Омского городского Совета депутатов трудящихся.

Железнодорожную службу свою и карьеру В.С. Комаров завершил, по всей видимости, в НКПС, ставшем после войны Министерством путей сообщения. В Москве прожил он и остаток жизни.







Родился в 1908 году в селе Дубасище Елецкого района Смоленской области.

- 1928–1937 гг. – слесарь на паровозоремонтном заводе, помощник машиниста паровоза, машинист, инженер, дорожный ревизор по безопасности движения (г. Саратов).
- Ноябрь 1937 г. – окончил Военно-транспортную академию Красной Армии (г. Москва).
- Декабрь 1937 г. – ноябрь 1939 г. – начальник Северо-Донецкой железной дороги.
- Ноябрь 1939 г. – 1940 г. – начальник Центрального грузового управления НКПС.
- 1940–1941 гг. – начальник Паровозного управления НКПС.
- 1941 г. – заместитель наркома путей сообщения.
- 1941–1942 гг. – член Военного совета Западного фронта.
- 1942 г. – член Военного совета Юго-Западного фронта.
- 1942–1943 гг. – начальник Оренбургской железной дороги.
- 1943 г. – январь 1944 г. – начальник Московско-Рязанской железной дороги.
- Январь–декабрь 1944 г. – начальник Западной железной дороги.
- **Декабрь 1944 г. – октябрь 1945 г. – начальник Томской железной дороги.**
- Октябрь1945 г. – июнь 1951 г. – начальник Урало-Сибирского округа железных дорог.
- Июнь 1951 г. – 1956 г. – член коллегии министерства, постоянный уполномоченный Министерства путей сообщения по дорогам Урало-Сибири.
- 1956 г. – заместитель наркома путей сообщения.
- 1956 г. – август 1972 г. – начальник Свердловской железной дороги.







Вячеслав Петрович Егоров

Начальник Томской железной дороги
с декабря 1944 г.
по октябрь 1945 г.

ПОКОЙ НАМ ТОЛЬКО СНИТСЯ

К 1944 году в стране заметно вырос выпуск оборонной продукции, росли добыча угля и выплавка металла. В связи с освобождением от немецких захватчиков территории страны, расширялась сеть железных дорог, но мобилизовать все имевшиеся на транспорте резервы не удавалось.

В декабре 1944 года увеличился оборот вагонов до 12,6 суток, погрузка сократилась по сравнению с октябрем на 17 процентов.

НКПС, перебросив 900 паровозов и 662 паровозные бригады на прифронтовые дороги, оголил Томскую, Свердловскую, Южно-Уральскую и Карагандинскую железные дороги. Для пополнения паровозных бригад пришлось срочно возвращать паровозников на урало-сибирские дороги.

Железнодорожники, преодолевая трудности, увеличивали подачу под погрузку порожняка. Перевозки грузов по железным дорогам стали приобретать четкий ритм. По ускоренному военному графику шли воинские литерные поезда. Перевозки других грузов часто осуществлялись с серьезными задержками. Железнодорожный транспорт работал на грани возможного.

Росла добыча угля в Кузбассе. И вместе с ростом этих показателей, естественно, увеличивались грузоперевозки Томской железной дороги в 1940–1945 гг.

Вячеслав Петрович Егоров, член ВКП(б) с 1929 года, начинал свою трудовую биографию слесарем паровозоремонтного завода в Саратове, последовательно осваивая профессии помощника машиниста паровоза, машиниста, инженера, дорожного ревизора по безопасности движения.

В 1937 году после окончания Военно-транспортной академии Красной Армии занимал на протяжении 35 лет ряд руководящих должностей: начальник железных дорог (в войну прифронтовых), начальник округа дорог Урало-Сибири, начальник управления НКПС, заместитель наркома путей сообщения. И где бы ни трудился Егоров, всюду он *«оправдывал доверие и проявлял себя с самой лучшей стороны»*.

Вот характеристика на В.П. Егорова в бытность его начальником Урало-Сибирского округа железных дорог.

«Тов. Егоров В.П. обладает большим практическим опытом низовой и руководящей работы. Требовательный и волевой командир железнодорожного транспорта. Культурный руководитель, чуткий и отзывчивый товарищ… За особые заслуги (подчеркнуто нами. — *Ред.*) *перед родиной, тов. Егоров В.П. награжден…»*

Разумеется, за этим набором звучавших иногда шаблонно слов в сжатом виде сосредоточена самая верная информация о выдающемся деятеле советского транспорта, сумевшем на любом посту, на который его направляло руководство, а по сути — страна, быть поистине незаменимым.

За безупречную работу на железнодорожном транспорте Егоров награжден четырьмя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени, Красной Звезды и медалями «За оборону Москвы», «За победу над Германией», «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны». В 1959 году ему присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Помимо трудовой доблести, Егоров проявил и воинскую. В начале войны его отправ-



ляют на передовую. Он становится членом Военного совета Западного фронта, через некоторое время — Юго-Западного фронта. В.П. Егоров получил боевой орден Красной Звезды. Тяжело раненного, его доставляют в госпиталь в Томск.

Начальником Томской железной дороги В.П. Егорова назначили приказом № С-1076 от 14.12.44 г. Не успел Егоров прибыть к месту назначения, как на него свалились тысячи забот. Несколько недель он входил в курс всех дел, в управлении и на местах. Картина выглядела неутешительной.

Коллектив железнодорожников Томской — крупнейшей магистрали угля и металла — своим упорным трудом помогал Красной Армии ковать победу. Дорога в период войны из года в год увеличивала перевозки. В 1944 году дорога грузила в среднем в сутки на 344 вагона больше, чем в 1942-м. Однако, в начале зимы 1944–45 года на дороге начались серьезные перебои в работе, сократилось продвижение поездов, уменьшилась погрузка решающих грузов. Перебои эти явились следствием плохой подготовки хозяйства и кадров к зиме. Это была внешняя, видимая всем причина. По сути же, от непосильной нагрузки дорога за годы войны просто обессилела. И только люди своим самоотверженным трудом не давали ей сдаться и умереть.

2 января 1945 года в театре «Красный факел» состоялось собрание рабочих Новосибирского узла. Там Егоров из доклада своего заместителя Меркулова лишний раз услышал подтверждение тому, что на Томской дороге положение дел незавидное:

— За год мы недогрузили стране тысячи вагонов угля. Между тем в последние дни декабря дорога не только выполнила, но и перевыполнила план погрузки угля с теми же людьми, в тех же условиях. Стало быть, можно было выполнять задание на протяжении всего периода.

Егоров слушал и думал о том, что впереди еще несколько месяцев суровой зимы; и во что бы то ни стало, надо полностью выполнить государственный план погрузки и перевозок угля и других важнейших грузов, и — не шутка! — выполнить обязательства, данные лично товарищу Сталину.



Фуражка и флажки военного железноджорожника

Чтобы как-то выйти из создавшегося положения, было решено объединить усилия администрации Томской дороги и профсоюзов и провести дорожный слет стахановцев-лунинцев. К концу января управление и профсоюзы разработали условия, которые подписали начальник Томской железной дороги генерал-директор тяги 2-го ранга В. Егоров и председатель дорпрофсожа В. Корнеев. 27 января эти «Условия» опубликовали в «Железнодорожнике Кузбасса» (№ 13):

«1. Провести в начале апреля 1945 года дорожный слет стахановцев-лунинцев и командиров Томской дороги.

2. Установить, что участниками слета могут быть все работники дороги, добившиеся на протяжении января, февраля и марта успешного преодоления зимних трудностей и высоких показателей работы.

3. Утвердить условия соревнования на право участия в слете для каждой профессии.

4. Выделить для премирования участников слета: 10 телят, 40 поросят, 60 отрезов на костюмы, 30 отрезов на пальто, 50 карманных часов, 10 самоваров, 10 чайных сервизов, 10 пар хромовых сапог, 10 пар хромовых ботинок и другие ценные подарки.

5. Считать целесообразным наградить каждого участника слета значком «Ударнику Сталинского призыва» или значком соответствующей службы.

6. Предложить начальникам предприятий и председателям местных комитетов разъяснить каждому рабочему и служащему о

проведении слета и условия на право в его участии и под руководством партийных организаций развернуть широкое соревнование среди железнодорожников Томской за право участия в слете, с тем, чтобы это соревнование стало могучим рычагом преодоления отставания Томской дороги и превращения ее в передовую магистраль страны».

Для каждой профессии были расписаны свои конкретные показатели. Что касалось, например, паровозных машинистов, помощников машинистов и кочегаров, то к участию в соревновании допускались *«обеспечившие перевыполнение норм технической скорости на 1 процент, сэкономившие не менее 5 процентов топлива, работающие без межпоездного ремонта, по-лунински ухаживающие за паровозами; ежемесячно проводящие не менее 3 тяжеловесных поездов».*

Всего перечислено около ста профессий и условий участия в соревновании работников каждой профессии — никто не был забыт. Включили и работников транспортных цехов, шахт и промышленных предприятий; даже домохозяек и женщин-общественниц, оказывающих повседневную помощь железнодорожникам в снегоборьбе и преодолении зимних трудностей, — они также имели право на равных соревноваться за право участия в слете.

Прошло два с половиной месяца, и первый слет стахановцев-лунинцев состоялся.

10 апреля В.П. Егоров в своем докладе на дорожном совещании партийных, профсоюзных и комсомольских работников проанализировал работу дороги в зимний период. Основной вывод звучал неутешительно:

«Суровая сибирская зима 1944–45 года коллективом железнодорожников Томской была встречена неорганизованно. Решающие службы — паровозная, путь, вагонная вступили в зиму недостаточно подготовленными, и это сказалось на работе всей дороги. Томская дорога и по сей день неудовлетворительно справляется с поставленными перед ней задачами, находится в большом долгу перед государством».

Егоров вместе с коллегами ясно видел и причины неподготовленности дороги к прошедшей зиме, и пути их преодоления. Надо уже сейчас наряду с повышением погрузки важнейших грузов всемерно развернуть работу по оздоровлению хозяйства дороги, приведению его в состояние, когда можно без каких-либо перебоев справиться с повышенными требованиями по перевозке оборонных и народнохозяйственных грузов.

Разумеется, для создания устойчивой работы Томской дороги в 1945–46 году важнейшей задачей коллектива железнодорожников является безусловное выполнение установленного наркомом плана капитальных работ и капитального ремонта по усилению устройств паровозного хозяйства, обеспечению надежной работы пунктов водоснабжения, развития важнейших станций, коренного оздоровления пути, увеличения жилой площади для улучшения жилищно-бытовых условий работников дороги.

Серьезность решения этих задач обусловливается еще и тем, что Томская дорога входит в число немногих дорог, которые работали в сложных условиях суровой сибирской зимы, требующей особо тщательной подготовки основных средств перевозок.

Государственный Комитет Обороны поставил перед железнодорожниками центральную задачу — ускорение оборотов вагона. Без ускорения продвижения поездов, поднятия их технической и участковой скорости, сокращения простоя вагонов, резкого улучшения работы решающих распорядительных станций рационального использования паровозного и вагонного парков нельзя освоить резервов погрузки, установленной НКПС каждой дороге.

«Значит, отсюда перед нами задача всестороннего внедрения передовых методов, которые у нас, на родине лунинского движения, оказались забытыми, — напоминал собравшимся Егоров. — *В апреле уровень эксплуатационной работы несколько поднялся, однако основные нормы и планы мы еще не выполнили. Происходит это потому, что на ряде участков нет подлинной борьбы за мобилизацию ресурсов действенного соревнования за улучшение работы каждого участка*

дороги… Нужно создать на дороге такое положение, при котором неиспользование каждого вагона будет под контролем, особенно вагона с местным грузом».

Егоров старался в докладе никого не забыть: если виноват — поругать, если заслужил — похвалить. Нельзя замалчивать или относить к разряду «прочие» успехи или промахи каждого коллектива, каждого работника дороги. В конце концов, на любом собрании самое интересное не общие слова, призывы и декларации, не всеохватный термин «все работники дороги», а имена конкретных людей и оценка их конкретных дел. Каждому хочется, чтобы о нем сказали, чтобы его труд как-то отметили, даже, как ни парадоксально, поругали.

В конце каждого доклада Егоров обязательно повторял главные свои мысли. Только повторяя десять, сто раз одно и то же, можно у людей выработать автоматизм в работе, подкрепленный осознанием значимости своего труда, только тогда технология профессии становится не просто инстинктом, а убеждением. Опять и опять он повторял:



А.И. Лактионов. Письмо с фронта

— Для выполнения капитальных работ и повышения эксплуатационной работы необходимо повести решительную борьбу с бракоделами и разгильдяями, повсеместно показывать работу передовых людей, организовать передачу опыта, развернуть работу по внедрению стахановско-лунинских методов работы, крепить дисциплину как основу успеха в работе, ширить социалистическое соревнование, воспитывать героев трудового фронта.

Разумеется, Егоров пользовался не только методами убеждения. Когда надо, он действовал жестко и чрезвычайно требовательно. Как всякий генерал, которому отступать дальше некуда. Далеко не демократический железный принцип «не можешь — научим, не хочешь — заставим», — видимо, единственный принцип, с которым можно победить грозную стихию. И с ним жили, выживали и выжили в ту страшную войну. С ним жил сам Егоров, и все его подчиненные.

С первых победных майских дней 1945 года дела на Томской дороге стали потихоньку выправляться: выполнен план по погрузке каменного угля, перевыполнен — по программе ремонта локомотивов и вагонов, улучшена диспетчерская деятельность, ускорен оборот вагонов. Главной проблемой оставалось выполнение плана летнего ремонта пути. Дорога уже провела большую работу по капитальному и среднему ремонту пути, на 35 процентов превысив показатели предыдущего года. Но работы предстояло сделать куда больше, а шла она по-прежнему — это вынужден был признать Егоров — из рук вон плохо. Шпал заготавливается мало, балласт на дистанции не развозится, план ремонта проваливается. Руководители службы пути Близнюк и Майоров ссылались на движенцев и грузовиков, которые не подают вагоны под перевозки балласта, на лесной отдел, который не заготовил ни одной шпалы, а сами сидят у моря и ждут погоды.

Слабо развертывались летние путевые работы при очень большой программе по ремонту пути. Не выполнялся план породовой погрузки. Во многих депо ослаблено лунин-

ское движение, которое, пожалуй, одно могло вытащить дорогу из отстающих. Явно неудовлетворительно работали Беловское, Новосибирское отделения, депо Промышленная и другие предприятия.

Следовало развертывать самую тщательную подготовку к зиме 1945–46 года, причем вести ее с учетом уроков и ошибок прошлой зимы, паровозникам надо полностью оздоровить паровозный парк, надежно отеплить локомотивы, лучше, чем в прошлом году, подготовить кадры, и особенно настойчиво внедрять лунинские методы. Вагонникам, учтя уроки прошлой зимы, надлежит самым тщательным образом готовить авторемонтное и буксосмазочное хозяйство…

Вячеслав Петрович составил список проблем и персоналий, и каждый день контролировал состояние дел и оказывал помощь. Но часто за день столько наваливалось нового и неотложного, что приходилось корректировать те сроки, которые он «железно» наметил для самого себя.

25 мая 1945 года на дорожном слете стахановцев Томской дороги, на котором собрались свыше 500 делегатов и 200 гостей, дороге вручили переходящее Красное знамя НКПС за работу в апреле. И хотя это была большая победа железнодорожников Томской и дорога в апреле грузила угля на 550 вагонов больше, чем в 1942 году, говорили в основном о том, что мешает работе. И очень часто звучали слова: «Имеется немало и других серьезных недостатков». Все это говорит о том, что зазнайству или самоуспокоенности сейчас не место, они опасны и вредны. Это действительно было так. И Егоров не боялся выносить сор из избы. Он предпочитал разбирать промахи и провалы в широкой аудитории и в печати. Отчасти это было верно и тактически, так как к самокритике не только призывали в наркомате и обкоме ВКП(б), но ее и уважали и давали известное послабление.

Линейный комендант НКПС, инженер-майор движения Е. Полуднев только что с одобрения начальника дороги опубликовал в «Железнодорожнике Кузбасса» хлесткую заметку «Пора прекратить очковтирательство».

Полуднев больше часа докладывал Егорову о безобразиях, творимых в службе движения. Ежедневно можно наблюдать такую картину: маршруты, не обработанные, не погруженные, не выведенные с подъездных путей, засчитываются как принятые и погруженные. Погрузка совершается с помощью приказов начальника службы движения Власова, который щедро издает их изо дня в день.

Дежурный по Беловскому отделению вызывает дежурного по управлению и просит:

— Дайте приказ на зачисление в погрузку по станции Акчурла столько-то вагонов, по Калзагаю столько-то.

К этим «просьбам» так привыкли, что незамедлительно дают положительный ответ:

— Зачисляйте.

Доволен начальник станции, довольны работники треста.

Беловское отделение систематически, с ведома управления, практикует подобное зачисление. Только за третью декаду апреля незаконно зачислено в погрузку 1047 вагонов. В связи с этим тресту «Кагановичуголь» списали 4710 вагоно-часов простоя. Много маршрутов выводится на станцию на следующие сутки.

«НКПС неоднократно предлагал нашей дороге создать переходящий запас порожняка на решающих углепогрузочных станциях, — писал Полуднев. — *Фактически переходящий порожняк имеется, но по документации его никогда нет. Система очковтирательства, обмана так прочно укрепилась на отдельных участках, что весь этот переходящий запас порожняка сплошь и рядом зачисляют как погруженный, а затем в первую половину следующих суток его загружают… Когда, наконец, служба движения прекратит это очковтирательство?»*

Эта заметка оказалась своевременной, так как на слете стахановцев секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) М.В. Кулагин не только поздравил дорогу с присуждением переходящего Красного знамени, но также стал говорить о серьезных недостатках в работе руководства дороги, паровозников, путейцев, вагонников и движенцев, и, в том числе, об очковтирательстве.

«В управлении дороги была создана обстановка благодушия и благополучия. Руководители дороги проглядели серьезные недостатки и недоделки в подготовке паровозной службы к зиме. Много было парадной шумихи. Паспорта о готовности паровозов к зиме выдавались направо и налево. Зачастую выдача паспортов являлась прямым очковтирательством».

Секретарь обкома подверг резкой критике заместителей начальника дороги Шалашова и Наумова за то, что паровозное хозяйство и служба пути оказались неподготовленными к работе в зимних условиях. Особый упор Кулагин сделал на том, что Шалашов допустил разбазаривание коренных сибирских кадров паровозников, а Наумов на отделениях и дистанциях, и особенно на Кузбасском направлении, допустил сотни временных и постоянных предупреждений, непрерывных и систематических. Не забыл Кулагин и вагонников, руководимых Тельным, и движенцев под руководством Власова, и заместителя начальника дороги Меркулова. Определил основные задачи, стоящие перед дорогой: в первую очередь у службы пути и паровозников.

Критиковал не только Новосибирский обком, критиковал и Кемеровский. Строков, секретарь Кемеровского обкома ВКП(б) по транспорту, пенял на неудовлетворительную работу служб движения и грузовой.

«Ряд предприятий Кемеровской области испытывает серьезные перебои в связи с тем, что дорога не выполняет задание по породовой погрузке. О крепеже мы говорим очень много. Отсутствие крепежа влияет на добычу угля. Чем же объяснить, что даже и в период, когда крепеж подвезен к фронтам погрузки, его не грузят в достаточной мере?

Начальник грузовой службы ссылается на начальника службы движения, последний тоже, в свою очередь, выставляет ряд причин, и положение с погрузкой не меняется».

Так получилось, что под всеми выступлениями подвел черту дежурный по управлению Сорокин, повторив основные моменты всех выступивших на слете.

«Я считаю, что на этом слете нужно говорить о недостатках для того, чтобы не допустить ошибок прошлой зимы. А ошибок было много и у движенцев, и у паровозников, и у вагонников. Прежде всего, нужно изо дня в день серьезно заниматься регулировкой паровозов, как южных, так и западных. Мы имеем немало фактов, когда спутываем эти потоки и вызываем задержку сдачи вагонов на соседние дороги. Это объясняется тем, что у нас запущена организация поездной работы. Особенно это характерно для Новокузнецкого отделения. На этом отделении немало случаев, когда поезда от-

Первый дорожный слет

ВАЖНЕЙШИЕ ЗАДАЧИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ТОМСКОЙ

Из доклада начальника дороги генерал-директора тяги 2 ранга тов. В. П. Егорова



Железнодорожники Томской в годы войны с честью выполнили свои трудные, но ответственные задания. Они успешно справились с большой программой перевозок, выполнили и перевыполнили план погрузки угля. Они сумели обеспечить бесперебойную работу транспорта, несмотря на суровые условия военного времени.

Сейчас перед нами стоят новые, не менее ответственные задачи. Нам предстоит в 1945 году обеспечить погрузку угля в размере 16 миллионов тонн. Это задание требует от нас большой работы по улучшению использования паровозного парка, по ликвидации простоев паровозов, по ускорению оборота вагонов, по улучшению работы станций, по ликвидации аварийности на транспорте.

Для выполнения этих задач мы должны, прежде всего, улучшить работу паровозного хозяйства. Паровозный парк дороги имеет порожняка недостаточно, да и имеющийся порожняк мы не можем своевременно подать на погрузку из-за плохого состояния пути. Надо покончить с этим. Для этого мы должны добиться образцового содержания пути, обеспечить своевременный ремонт паровозов, улучшить качество ремонта паровозов, добиться высокого качества работы паровозных бригад, улучшить работу паровозных депо, улучшить работу паровозных бригад, улучшить работу паровозных депо, улучшить работу паровозных бригад, улучшить работу паровозных депо, улучшить работу

правляются без поездных мастеров и кондукторских бригад, когда к поездам не планируют паровозы по номерам, не корректируют план поездной работы по периодам.

Успех в работе может быть обеспечен, когда существуют единые смены на всей дороге. Это показала практика. В одной смене узнаешь людей, знаешь, как нужно организовать соревнование и проверить выполнение взятых обязательств. Поэтому крайне необходимо, чтобы состав единых смен был постоянным, и никто бы не имел права расстраивать смены».

Егорову понравилось это выступление. С точки зрения дежурного, оно было безукоризненным. Вот только кто же это даст обещание не расстраивать смены, когда до сих пор латаем все: и бюджет, и саму дорогу, и кадры, и плановые задания, и даже идеологию. Я, как начальник, такого обещания дать не могу. Но Егоров, разумеется, не сказал об этом вслух.

Вячеслав Петрович критику воспринимал «правильно»: не поддавался унынию. Унывать — это не по его части! Он привык во всем и всегда находить правильное решение, действовать, привлекать людей, убеждать их, заставлять и, в конце концов, преодолевать любое препятствие! Да и успехи дороги налицо. Их уже больше, чем промахов.

Взять, к примеру, коллектив Топкинского отделения движения. Там Кириллов хорошо использовал внутренние ресурсы подвижного состава, перевыполнил в апреле общий план погрузки, и особенно угля, чем помог дороге перекрыть недогруз других отделений. В мае серьезных успехов добились новокузнецкие железнодорожники. Отделение под руководством Ануфриева перевыполнило план погрузки угля, выполняет все качественные показатели.

Среди паровозников выделяется отличная работа депо Барнаул (начальник депо Дементьев), депо Топки (Назаров). Коренным образом улучшили работу такие крупнейшие, до этого отставшие депо, как Инская и Новосибирск.

Отлично работают Тайгинский и Инской вагонные участки, Новокузнецкое вагонное депо, пункт технического осмотра станции Усяты и ряд других предприятий вагонной службы.

За право участия в слете стахановцы и командиры многих предприятий показали новые высокие образцы самоотверженного труда и инициативы. Начальник Тайгинского вагонного депо Тяглый применил новый технологический процесс скоростного среднего ремонта вагонов. В результате два слесаря-лунинца Титов и Козлов, овладевшие специальностями котельщиков и плотников, за десять часов выпускали из среднего ремонта четырехосный вагон.

Замечательный метод — скоростной ремонт пути, появившийся в годы войны из-за недостатка рабочей силы, прочно вошел в практику. Особенно хорошо его организовали на Инской, Анжерской, Усятской, Алейской, Рубцовской, Тогучинской дистанциях пути. Программу скоростного ремонта путейцы выполняли не только за счет мобилизации внутренних ресурсов, но и за счет привлеченных к работе членов семей. Большую помощь им оказывали также железнодорожники всех профессий, территориальные организации, домохозяйки, колхозники.

Огромную работу в борьбе за повышение погрузки угля проделал коллектив крупнейшей углепогрузочной станции Усяты. Там, развернув соревнование с угольщиками, восстановили практику стахановских угольных маршрутов по методу Шишова и каждый день дополнительно грузили 50–60 вагонов.

В апреле, как и в предыдущие месяцы, дорога не располагая достаточным количеством порожняка, все-таки выполнила план погрузки угля, чему способствовало, прежде всего, внедрение передовых стахановских методов. Дежурные по управлению Трусов, Шабалин, участковые диспетчеры Нестеренко, Синько и многие другие систематически практикуют скоростное продвижение порожняков. За месяц организовано свыше шестисот так называемых «красных стрел». Среднесуточная скорость этих поездов на 300–400 километров превышала заданную.

За годы войны на Томской дороге построили и ввели в эксплуатацию 15 чугунолитей-

ных, 9 меднолитейных цехов, которые обеспечивали потребность в запасных частях, получаемых ранее от промышленности. Создали две крупные кузнечно-прессовые мастерские, дорожные колесные мастерские, построили завод и освоили производство дефицитного карбида кальция.

Замечательную инициативу проявил машинист депо Новосибирск Станислав Корвель. Он взял шефство над худшим паровозом своего депо и помог малоопытным машинистам Майскому, Харитонову и Иванову поднять квалификацию, передал им свой богатый опыт, научил правильно, по-лунински, ухаживать за машиной, позаботился о том, чтобы подшефный локомотив зимой работал отлично. Примеру Корвеля последовали десятки железнодорожников.

Да и в кадровой политике стал наводиться порядок. Уж кто-кто, а руководство Томской железной дороги прекрасно осознает, что основная работа делается на местах, поэтому дорожный аппарат укомплектован руководителями с высшим образованием на 22,1%, а на линии — на 77,9%. Да еще серьезно укрепили кадры за счет специалистов со средним специальным образованием. Еще несколько месяцев, и весь руководящий и командный состав дороги будет укомплектован полностью. За год намечено выдвинуть (и уже более половины выдвинуто) на руководящие и командные должности сто человек.

Спрашивается, какие еще нужны факты и цифры?!

Да вот, пожалуйста, выступает П. Шолкин, секретарь партбюро Инского паровозного депо и не стесняется говорить об успехах. И не только говорит об этом, но и дает пример другим.

«Перед делегатами слета — лучшими людьми нашей дороги хочется высказать несколько мыслей по поводу дальнейшего применения лунинского метода. Не будем греха таить — много еще у нас недоделок в этой области и обидней всего, что недоделки эти вызваны организационными неувязками, дезорганизованностью, непродуманностью. Из своего опыта приведу некоторые примеры, которые показывают, как при правильной организации труда в паровозной бригаде и в комплексной ремонтной бригаде добились мы значительных результатов по уходу за локомотивом. Вот маленькая справка. Основные узлы паровозов, например, выдерживали пробег на моей машине 150 000 километров, золотниковые рубашки — 155 000, причем имели выработку 0,5 миллиметра. Элементы работали без замены 107 000 километров. На моем бывшем паровозе до сих пор, то есть уже пятый год, бессменно исправно действует дышловое движение. Эту справку я привел для того, чтобы показать, как при хорошем уходе и высококачественном ремонте, о котором заботится сама паровозная бригада, хорошо и долговременно служат основные детали локомотива».

Труд железнодорожников Томской был достойно оценен. Егоров просмотрел список награжденных за годы войны. За успешное выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам оборонных и народнохозяйственных грузов в период Великой Отечественной войны Президиум Верховного Совета СССР наградил орденами и медалями работников Томской железной дороги:

— орденом Ленина 6 человек, в том числе и самого Егорова В.П.;

— орденом Отечественной войны I степени 3 человека;

— орденом Отечественной войны II степени 5 человек;

— орденом Трудового Красного Знамени 31 человек;

— орденом Красной Звезды 20 человек, в том числе и известного на всю страну Н.А. Лунина, машиниста депо Новосибирск;

— орденом «Знак Почета» 45 человек;

— медалью «За трудовую доблесть» 30 человек;

— медалью «За трудовое отличие» 25 человек.

Всего награждено орденами и медалями 165 человек, и каждый заслуженно. Взять любого, того же Пимена Ивановича Иванова, кузнеца Усятского вагоноремонтного пункта, на-



Золотая медаль «Серп и Молот»

гражденного орденом Трудового Красного Знамени. Пимен Иванович любил не просто делать работу, а обязательно с выдумкой. Началась его рационализация с изготовления пресса для заклепок. Норма, и высокая, для кузнеца с молотобойцем составляла 200 заклепок за рабочий день, стоимостью 18 копеек каждая. Сделал Иванов штамп и с его помощью стал изготавливать не 200, а уже 600 заклепок, снизив стоимость каждой до 6 копеек. Проходит время, и кузнец изготавливает штамп уже для контргаек, с помощью которого они с молотобойцем смогли изготавливать 450 контргаек за смену против 120 по норме, снизив при этом стоимость каждой на 15 копеек. Затем Пимена Ивановича взял азарт. Сделал еще один штамп для гаек 7/8 дюйма — 600 гаек вместо 200, по 12 копеек вместо 28. И дальше пошло предложение за предложением, усовершенствование за усовершенствованием, штампы, повышающие производительность труда на сотни процентов, кузнечные прессы, высвобождающие сразу по пять кузнецов...

Пимен Иванович не успокоился на том, что он такой придумщик и передовой, он вовлек в соревнование всех своих коллег, привлек, в первую очередь, молодежь. Как-то пришел на смену, поздоровался с Самсоновой, что работала на соседнем станке, и спросил у нее:

— А что, Самсонова, не слабо тебе потягаться со мной? Кто кого? Норму-то возьмешь? Все ж таки 280 гаек?

— Возьму. Ты сам возьми.

И пошло.

В конце смены посчитали. У Иванова 4700 гаек, у Самсоновой 2000. 1700 процентов плана у него и 700 процентов у совсем еще юной девушки — выдающийся успех. Именно так рождались и решались кадровый и все прочие вопросы выживания страны и людей в неимоверных лишениях военной поры.

12 июля 1945 года в Новосибирском театре оперы и балета состоялось дорожное совещание партийно-хозяйственного актива, посвященное вручению Томской железной дороге переходящего Красного знамени Государственного Комитета Обороны, присужденного по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за май 1945 года. В работе слета приняли участие стахановцы, командиры и политработники Томской дороги, руководители областных, партийных и советских организаций. Вручал знамя секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) Кулагин. Но опять, сразу же за поздравлениями, последовали упреки:

— Я считаю своим долгом сказать прямо в глаза работникам Новосибирского и Инского отделений, что они мешают движению дороги вперед, ставят палки в колеса другим отделениям.

Кулагин поставил перед дорогой две главные задачи: коренным образом улучшить подготовку кадров и решительно выправить дело с подготовкой в зиму паровозного и путевого хозяйства.

— До зимы осталось мало времени. А по строительству дорога отстала. Приближается время перевозки хлеба, картофеля и другой продукции сельского хозяйства. Скоро возвращаются демобилизованные воины старших

«Железнодорожник Кузбасса» публикует полный список работников Томской дороги, награжденных орденами и медалями. 1945 г.

Награждение орденами и медалями работников Томской ж. д.

За успешное выполнение заданий Правительства и Военного командования по перевозкам оборонных и народнохозяйственных грузов в период Великой Отечественной войны Президиум Верховного Совета СССР НАГРАДИЛ:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

ВОРОНОВА Ма
неца депо Новосибир
ДРАКО Васили
станции Усяты.
ЕГОРОВА Вяче
ника Томской желез
ЕРЕМИНА Ков
чальника Рубцовског
ПАРОВИЩНИК
– полковника госбе
ТРОИЦКОГО М
машиниста депо Инс

ОРДЕНОМ ОТЕЧЕ
I-й СТЕП

ЕФИМЕНКО П
шиниста депо Тайга.
ИВАННИКОВА

КРИВОВА Семена Степановича – ниста электродепо Белово.
ЛЕВИЧЕВА Федора Георгиевича – ниста депо Рубцовка.
ЛИПАТОВА Ивана Ефимовича – совщика Тайгинских колесных мастерских



В. П. ЕГОРОВ – генерал-директор тяги II ранга на-чальник Томской ж. д., на-гражден орденом Ленина.



М. К. ТРОИЦКИЙ – маши-нист депо Инская, награж-ден орденом Ленина.



С. П. КОРВЕЛЬ – машинист депо Новосибирск. награж-ден орденом Трудового Крас-ного Знамени.



возрастов. Их надо хорошо обслужить, дать культурный отдых на всех железнодорожных пунктах, по-сибирски гостеприимно встретить их. Но пока на дороге идет раскачка, разрабатываются только мероприятия. Как Томская дорога умела перевозить на фронт пополнение, боеприпасы, так и сейчас она должна хорошо встретить воинов, возвращающихся домой… В связи с изменением грузопотоков дорога должна как можно больше принимать поездов и как можно больше сдавать их.

В.П. Егоров, принимая знамя, в ответном слове, помимо благодарности, поздравлений, также не удержался от критики:

— В июне, при общем выполнении плана погрузки и, в частности, по углю, мы имеем недовыполнение плана по такому решающему отделению, как Новокузнецкое. В мае работники этого отделения показали образцы работы, но в июне, товарищ Ануфриев, ваше отделение план погрузки угля не выполнило даже в вагонах.

Большое накопление парка груженых вагонов является результатом неудовлетворительной поездной работы наших отделений и станций. Нет никакого основания начальнику Тайгинского отделения Кожевникову держать лишний парк в западном направлении, большой излишек груза этого же направления имеется на Топкинском отделении. Это отделение вызывает серьезную тревогу. Несмотря на наличие всех возможностей, топкинцы не справляются с поездной работой. Здесь не только скопление грузов на выход, но и большое скопление груза под выгрузкой. От работы Беловского отделения зависит работа Новокузнецкого, Инского и Топкинского отделений.

Наряду с улучшением эксплуатационной работы, мы должны на полный ход развернуть подготовку хозяйства дороги к зиме.

Путейцы, так же как и паровозники, перевыполняя план ремонта по количеству километров, имеют серьезные недостатки в части качества. На 20 июня из 70 километров, отремонтированных средним ремонтом по классификации № 1, приемщиками принято только 24. Неудовлетворительно произведены работы по усилению кривых, постановке стрелок на щебень.

Все лето дорога работала хорошо, справляясь с плановыми заданиями, но в конце лета стала сдавать позиции. Государственный план перевозок в августе не был выполнен. В сентябре дорога снова задолжала стране много угля.

24 сентября 1945 года В.П. Егорову за срыв плана погрузки угля объявляют выговор, однако не проходит и трех недель, как этот выговор снимают (приказ наркома НКПС от 10 октября 1945 года за № 954/п «О снятии взыскания с начальника Томской ж. д. тов. Егорова В.П.).

Нарком путей сообщения генерал-лейтенант И.В. Ковалев в преамбуле приказа пишет: *«Устанавливаю, что Томская дорога в октябре месяце значительно улучшила погрузку угля и обеспечивает перевыполнение государственного плана…»*.

Как оказалось, готовится новый приказ о назначении В.П. Егорова начальником Урало-Сибирского округа железных дорог, куда, естественно, надо с прежней должности переходить без «хвостов». Но отмена выговора явилась не просто жестом «доброй воли» наркома, Томская дорога действительно выправила положение и к началу октября 1945 года практически была подготовлена к работе в зимних условиях.

В октябре 1945 года состоялось Всесоюзное совещание молодых железнодорожников. В нем участвовало 258 представителей дорог, заводов, строек НКПС. Нарком И.В. Ковалев отметил вожаков стахановского движения Петра Кривоноса, Николая Закорко и Николая Лунина.

— Молодежь на транспорте — огромная сила. 32 процента работников транспорта составляют люди в возрасте до 25 лет. Больше всего молодежи на важнейших, решающих участках железнодорожного хозяйства. Если молодежь, работающая на дорогах, повысит на 10 процентов производительность своего труда, это даст увеличение погрузки на 2000 ва-

гонов в сутки. Повышение на 10 процентов производительности труда молодежи заводов НКПС позволит увеличить выпуск паровозов, вагонов и машин на 40 миллионов рублей.

Нужно создавать всюду школы и курсы, привлечь к преподаванию инженеров и техников, кривоносовцев, лунинцев, изучать и изучать передовые методы труда. Неправильно поступают некоторые командиры, обращая внимание только на отдельных передовых работников и мало занимаясь основной массой рабочих. Почин передовика дает нужный эффект только тогда, когда он внедрен в коллективе, когда на примере лучшего воспитываются, подтягиваются отстающие.

Среди лучших работников сети нарком назвал и имена сибиряков — бригадиров Чернышова, Арапова, Школьникова, Коптевой и других, подробно остановился на замечательной работе молодого машиниста депо Барнаул Иванникова.

Познакомил нарком участников совещания и с перспективами развития транспорта в четвертой пятилетке. В ближайшие 2-3 года предстояло капитально восстановить хозяйство дорог, подвергавшихся оккупации. Предстояла большая работа по увеличению технической оснащенности магистралей Урала и Сибири, Донбасса и Криворожья. Широкое распространение должно получить тепловозостроение.

«По личному указанию товарища Сталина организуется по-новому обучение паровозных машинистов. Будет создана академия для подготовки руководящих кадров транспорта», — эти слова наркома зал встретил громкими аплодисментами.

16 октября 1945 года В.П. Егорова назначили начальником Урало-Сибирского округа железных дорог с центром в Свердловске. Округ объединил шесть дорог Урала, Сибири и Казахстана. В.П. Егоров стал представителем Наркомата путей сообщения на огромном пространстве, его наделили широкими полномочиями. Начальники дорог входили в его подчинение и согласовывали с ним свои действия, что ранее они делали на уровне НКПС.

Цель создания округа состояла в том, чтобы объединить усилия всех дорог на выполнение главной задачи — всячески способствовать развитию промышленности Урала и Сибири на базе местных сырьевых ресурсов.

За пять послевоенных лет промышленное производство в Сибири существенно возросло. Развивалась угольная промышленность в Кузбассе и в Караганде, велась разработка железорудных месторождений в Горной Шории. Производство чугуна увеличилось по сравнению с 1940 годом в 1,2 раза, стали — в 1,7 и проката — в 2 раза. Общий грузооборот железных дорог Урало-Сибирского округа увеличился на 91% в сравнении с 45% по стране.

В.П. Егоров большую часть времени проводил в командировках, чаще всего на строящихся участках Южно-Сибирской магистрали. Помимо строительства, происходило полное перевооружение локомотивного, вагонного парка, автоматического оборудования и оборудования радиосвязи, путевого хозяйства. Наиболее важные вопросы, такие как использование новой техники, внедрение радиосвязи, не говоря уж о строительстве новых участков, необходимо было обязательно согласовывать с Министерством путей сообщения. Разумеется, это вело к удлинению сроков, а порой, и к срыву мероприятий, и недовольными оставались все: и МПС, и сам Егоров, и начальники дорог. Только в 1951 году Совмин СССР, прислушавшись к мнению железнодорожников, ликвидировал округа, как «промежуточную структуру».

Приказ министра путей сообщения Б. Бещева от 28 июня 1951 года за № 131/Ц.

«Объявляю для руководящего и неуклонного исполнения Постановление Совета Министров Союза ССР от 25 июня 1951 года № 2165 «О ликвидации округов и укреплении единоначалия на железных дорогах».

Совет Министров Союза ССР постановляет:

...8. Для обеспечения повседневного руководства отдаленными железными дорогами и осуществления контроля за выполнением Постановлений и распоряжений Правительства СССР и приказов Министерства при-



В.П. Егоров

знать целесообразным иметь постоянных уполномоченных министерства путей сообщения по железным дорогам Урало-Сибири (Пермской, Свердловской, Южно-Уральской, Карагандинской, Омской и Томской) с местонахождением в городе Свердловске и по железным дорогам Дальнего Востока (Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Амурской, Дальневосточной, Приморской и Южно-Сахалинской) с местонахождением в городе Чите.

Назначить постоянным уполномоченным Министерства путей сообщения по дорогам Урало-Сибири члена коллегии Министерства т. Егорова В.П. и по дорогам Дальнего Востока члена коллегии Министерства т. Корчаченко И.А.».

Последнее место работы В.П. Егорова — Свердловская железная дорога, на которой он проработал ее бессменным руководителем 16 лет, с 1956 по 1972 год. Многим дорога обязана его неуемной энергии и колоссальной работоспособности.

Первой в МПС Свердловская дорога перешла сначала на семичасовую рабочую смену, а потом на пятидневку с двумя выходными в неделю. 17 ноября 1956 года открылся Уральский институт инженеров железнодорожного транспорта. В апреле 1959 года Свердловская железная дорога первой на сети дорог внедрила метод передвижных камер хранения ручного багажа.

В июле 1960 года в Свердловском центральном парке имени Маяковского открылась «малая Свердловская железная дорога», предназначенная для развлечения детворы и для привития ей интереса к железнодорожным профессиям.

В 1964 году Егоров принял решение о том, что у Свердловской железной дороги должен быть поезд, ни в чем не уступающий знаменитой в то время «Красной стреле». Поезд сформировали из новых вагонов, для него разработали график движения с сокращением времени в пути на шесть часов. Вагоны оснастили лучшим оборудованием, заказали фирменную посуду, для обслуживания назначили лучших проводников, сшили особую форменную одежду. 30 мая 1965 года скорый поезд № 21 Свердловск–Москва стал фирменным под названием «Урал».

За годы руководства Свердловской дорогой В.П. Егоров представил к награждению званием Героя Социалистического Труда 15 работников дороги: машинистов локомотивов, дежурных, бригадиров, мастеров. А в феврале 1971 года орденом Ленина *«за большие успехи, достигнутые в выполнении заданий пятилетнего плана»*, награждена Свердловская железная дорога.

В июле 1972 года на станции Ламенская Тюменского отделения Свердловской железной дороги произошла катастрофа, в результате которой погибли люди. Были выявлены причины, не имеющие прямого отношения к начальнику, тем не менее В.П. Егоров, всегда считавший себя ответственным за все, что происходит на дороге, с поста ушел.

В октябре 1986 года Вячеслава Петровича Егорова похоронили в Свердловске.

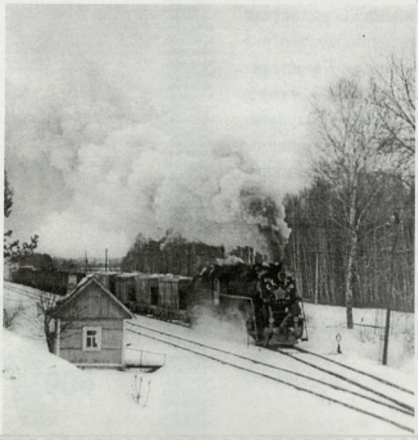






Родился 12 декабря 1908 г. в городе Бузулук Самарской губернии.

- Февраль–июнь 1929 г. – слесарь депо (г. Самара).
- Июнь 1929 г. – август 1930 г. – помощник машиниста депо (г. Уфа).
- Август 1930 г. – февраль 1931 г. – техник группы энергетиков 2-го района (г. Уфа).
- Февраль–июнь 1931 г. – техник группы тепловозов 2-го района (г. Уфа).
- Июнь–сентябрь 1931 г. – инженер планово-аналитической группы 2-го района (г. Уфа).
- Сентябрь 1931 г. – октябрь 1932 г. – инструктор-теплотехник, инженер группы теплотехников 2-го района (г. Уфа).
- Октябрь 1932 г. – август 1933 г. – инженер группы теплотехников 1-го района (г. Самара).
- Август 1933 г. – январь 1934 г. – инженер отдела учета управления дороги (г. Самара).
- Январь 1934 г. – август 1935 г. – инженер по котлонадзору и тепловозам депо (г. Куйбышев).
- Декабрь 1936 г. – окончил Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта, факультет паровозного хозяйства. Инженер-механик по ремонту паровозов.
- Декабрь 1936 г. – март 1937 г. – помощник мастера депо (г. Ашхабад).
- Март 1937 г. – январь 1938 г. – инженер-диспетчер Паровозного управления НКПС (г. Москва).
- Январь 1938 г. – февраль 1939 г. – начальник спецгруппы Паровозного управления НКПС (г. Москва).
- Февраль 1939 г. – октябрь 1940 г. – начальник центрального отдела Паровозного управления НКПС (г. Москва).
- Октябрь 1940 г. – май 1944 г. – начальник Северной железной дороги (г. Вологда).
- Май 1944 г. – июнь 1945 г. – первый заместитель начальника Южно-Уральской железной дороги (г. Челябинск).
- **Июнь 1945 г. – сентябрь 1949 г. – начальник Омской железной дороги (г. Омск).**
- Сентябрь 1949 г. – сентябрь 1953 г. – советник, а затем управляющий Китайской Чанчуньской железной дорогой (г. Харбин).
- 1953 г. – слушатель Академии железнодорожного транспорта (г. Москва).
- 1953–1954 гг. – первый заместитель начальника Главного управления локомотивного хозяйства МПС (г. Москва).
- 1954–1959 гг. – член коллегии Министерства путей сообщения, Главный ревизор по безопасности движения МПС (г. Москва).
- С 1959 г. – начальник Первого управления МПС (г. Москва).







Николай Александрович Груничев

Начальник Омской железной дороги с июня 1945 г. по сентябрь 1949 г.

ШИРОКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ КРУГОЗОР

На Омскую железную дорогу Николай Александрович Груничев попал в результате очередной перестановки высших руководителей железнодорожной сети и проработал на ней более четырех лет, что по тем временам было большой редкостью.

«Народному комиссару путей сообщения генерал-лейтенанту товарищу Ковалеву И.В.

О начальнике Омской железной дороги тов. Пушкове Т.Т.

Начальник Омской железной дороги тов. Пушков Т.Т., несмотря на неоднократные предупреждения, не обеспечивает руководства дорогой.

Учитывая необходимость укрепления Омской железной дороги в связи с подготовкой ее к зиме 1945/46 г., Управление Руководящими Кадрами НКПС считает своевременным и необходимым освобождение тов. Пушкова от работы начальника Омской дороги с переводом его на одну из дорог сети с понижением по должности.

На должность начальника Омской железной дороги рекомендуется тов. Груничев, ныне работающий первым заместителем начальника Южно-Уральской железной дороги.

Тов. Груничев, работая начальником Северной железной дороги, а затем первым заместителем начальника Южно-Уральской железной дороги, приобрел необходимый опыт и сумеет обеспечить руководство Омской железной дорогой.

По образованию тов. Груничев инженер-паровозник, что весьма важно для Омской железной дороги.

Начальник управления
руководящими кадрами НКПС
генерал-директор
адм. сл. III ранга Волков.
5 июня 1945 г.».

Н.А. Груничев к 1945 году уже имел солидный опыт работы на железной дороге в самых разных должностях — от слесаря до начальника дороги. В 1926 году после окончания семилетки Николай Груничев поступает в Самарскую профтехшколу тяговой специальности. Отучившись в ней три года, работает в Самарском и Уфимском депо слесарем, помощником машиниста, а в эксплуатационных районах — техником, инженером, инструктором. С 1932 года в течение трех лет совмещает работу и учебу в Куйбышевском филиале МЭМИИТа. В 1935 году переводится на дневную форму обучения и в декабре 1936 года оканчивает институт. Затем в течение нескольких лет работает в Паровозном управлении НКПС, а с 1940-го руководит Северной железной дорогой и около года является первым заместителем начальника Южно-Уральской железной дороги.

Война осталась позади, но облегчения железнодорожники не почувствовали. Перед ними стояли такие же напряженные, грандиозные задачи — вытаскивать из руин практически всё.

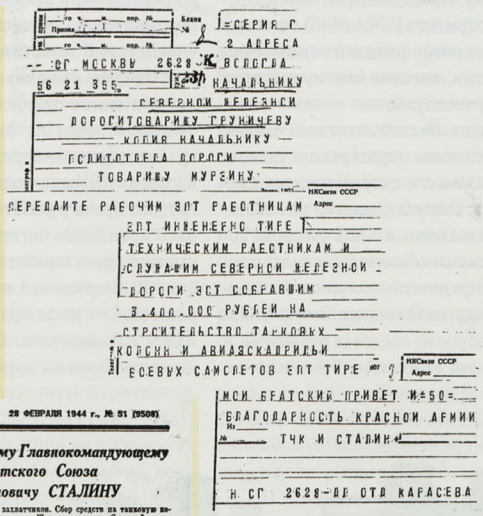
С 19 августа 1945 года по постановлению Совета Министров СССР *«в целях улучшения руководства работой низовых линейных хозяйственных единиц железных дорог»* началась организация отделений. На Омской дороге организуется пять отделений (Петропавловское, Омское, Барабинское, Славгородское и Ишимское).

Отделения, как известно, существовали с давних пор, но они являлись эксплуатационно-технологическими звеньями (отделение движения, локомотивное отделение), позволявшими службам Управления дороги конкретно руководить производственными структурами. Новые организационные структуры становились производственно-территориальными. В состав каждого из отделений входили отделы пути, движения, локомотивного и вагонного хозяйства, паровозные, электровозные и вагонные депо, жилищно-ремонтные конторы, погрузочно-разгрузочные конторы, ТЭК и другие хозяйственные единицы, находящиеся в пределах данного отделения. На них возлагалась полная ответственность за функ-

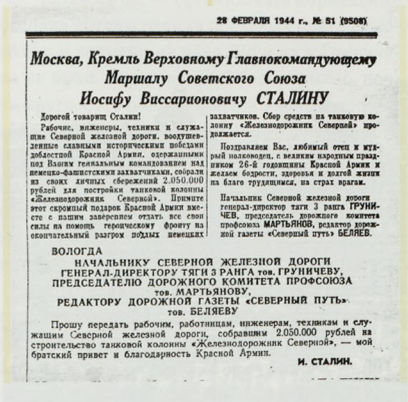
ционирование и развитие определенного участка дороги. Они решали вопросы экономики, кадровой, социальной и культурной политики. Отделения заботились об устройстве труда и быта своих работников, им разрешалось самостоятельно строить жилье, школы, клубы и т.п. Забота о закреплении кадров также входила в обязанности каждого отделения. Этим постановлением Управление дороги освобождалось от множества локальных проблем, до которых зачастую не доходили руки.

Из Москвы становится все труднее и труднее управлять стремительно растущим железнодорожным хозяйством, и правительство решает провести реорганизацию структуры управления. В октябре 1945 года появляется постановление о разделении железнодорожной сети СССР на региональные округа. В каждый из них вошло от пяти до десяти смежных дорог. Свердловск стал центром Урало-Сибирского округа, объединившего шесть дорог Урала, Сибири и Казахстана. Представителем Наркомата путей сообщения на огромном пространстве стал Вячеслав Петрович Егоров. Он был наделен широкими полномочиями, начальники дорог находились в его подчинении и были обязаны согласовывать с ним все свои действия, что ранее они делали на уровне НКПС. В своей работе округ ориентировался на задачи и дела обслуживаемого региона.

Уже с первых поездок по дорогам Егоров понял, что хозяином положения ему не быть. Все более-менее серьезные дела он обязан согласовывать с МПС, заменившим НКПС. Обоснованные претензии к министерству, как правило, возвращались упреками — дескать, управление округа само не справляется с возложенными на него функциями. Взаимное непонимание закончится только в 1951 году, когда Совет Министров СССР ликвидирует «промежуточную структуру», но до этого еще целых шесть лет.



Приветственная телеграмма И.В. Сталина руководству Северной дороги. 1944 г.



28 ФЕВРАЛЯ 1944 г., № 51 (9508)

Москва, Кремль Верховному Главнокомандующему Маршалу Советского Союза Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ

Дорогой товарищ Сталин!

Рабочие, инженеры, техники и служащие Северной железной дороги, воодушевленные славными историческими победами доблестной Красной Армии, огражденными под Вашим гениальным командованием от немецко-фашистских захватчиков, собрали из своих личных сбережений 2.050.000 рублей для постройки танковой колонны «Железнодорожник Северной». Примите этот скромный подарок Красной Армии вместе с нашим заверением отдать все свои силы на помощь героическому фронту на окончательный разгром подлых немецких захватчиков. Сбор средств на танковую колонну «Железнодорожник Северной» продолжается.

Поздравляем Вас, любимый отец и мудрый полководец, с великим народным праздником 26-й годовщины Красной Армии и желаем бодрости, здоровья и долгой жизни на благо трудящихся, на страх врагам.

Начальник Северной железной дороги генерал-директор тяги 3 ранга ГРУНИЧЕВ, председатель дорожного комитета профсоюза МАРТЬЯНОВ, редактор дорожной газеты «Северный путь» БЕЛЯЕВ.

ВОЛОГДА
НАЧАЛЬНИКУ СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ГЕНЕРАЛ-ДИРЕКТОРУ ТЯГИ 3 РАНГА тов. ГРУНИЧЕВУ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДОРОЖНОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА
тов. МАРТЬЯНОВУ,
РЕДАКТОРУ ДОРОЖНОЙ ГАЗЕТЫ «СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ»
тов. БЕЛЯЕВУ

Прошу передать рабочим, работницам, инженерам, техникам и служащим Северной железной дороги, собравшим 2.050.000 рублей на строительство танковой колонны «Железнодорожник Северной», — мой братский привет и благодарность Красной Армии.

И. СТАЛИН.

Рапорт работников Северной железной дороги И.В. Сталину о сборе средств на военную технику. 1944 г.

На Омской дороге (как, впрочем, и на всех остальных) требовалось в срочном порядке заменять рельсы, укрепить земляное полотно, чистить и доводить до стандартных размеров водостоки и кюветы. Многие деревянные мосты за годы войны изрядно «подкосили» тяжеловесные поезда. Надо было ремонтировать локомотивы, менять на них оборудование, сами депо и дорожные мастерские ждали реконструкции. Не хватало ни времени, ни средств, ни людей.

Дорогам требовалась техническая революция. Менялась структура вагонного парка за счет пополнения грузовыми четырехосны-

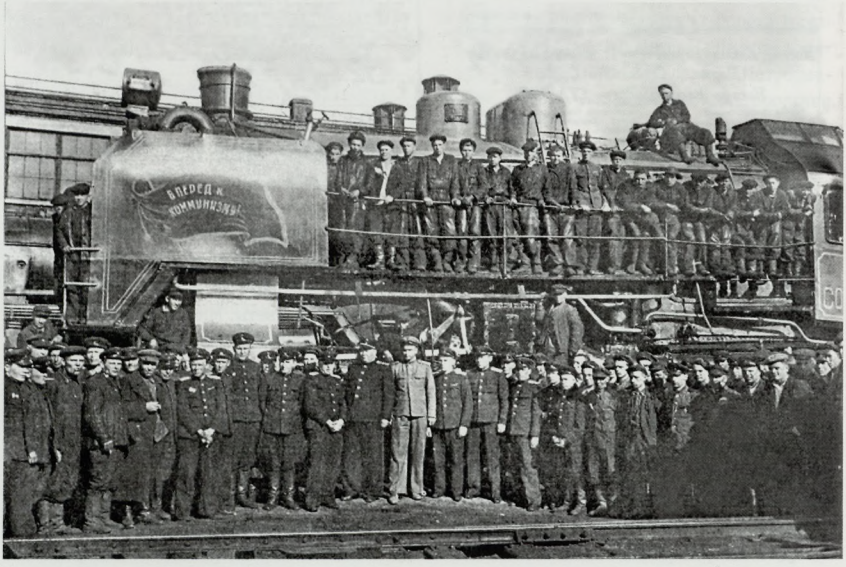
ми вагонами и полувагонами. Паровозный парк и другие технические средства восстанавливались своими силами, за счет повышения производительности труда. Подвижной состав оборудовался автоматическими тормозами и автосцепкой. Началось активное внедрение радиосвязи. Широко использовалась новая техника для выявления дефектов в рельсах. Электрифицировались отдельные участки дороги. Развернулось строительство «дачных вокзалов» для пригородных поездов.

По-прежнему продолжается соревнование паровозных бригад за экономию топлива. Практически ежедневно рождаются новые почины у движенцев, вагонников, путейцев, в коллективах других служб.

Первый год на Омской железной дороге для Груничева сложился относительно удачно. Была одна неприятность, скорее личного плана, но она, правда, коснулась многих начальников дорог. Правительство и НКПС вынесли постановление, которым обязывали всех начальников дорог распределять «американские подарки» по прямому назначению. Этому никто из начальников дорог не следовал буквально, и все получили за это взыскания. В том числе и Груничев — выговор без занесения в учетную карточку. Подобные истории повторялись на большинстве дорог едва ли не ежегодно, и не только с подарками, а вообще с любым дефицитным товаром. В целом же первую зиму на Омской дороге Груничев проработал без особых ЧП. А вот на следующий, 1947 год, видно, сам накликал неприятности:

«Год на год не приходится — эта расхожая истина особенно хорошо известна транспортникам, — сказал он на совещании по подготовке к зиме. — *Зиму 1945–1946 года дорога прошла, можно сказать, удачно. Надо, чтобы и эта зима была не менее успешной».*

Однако ожидания начальника и всего коллектива не сбылись. В наступившую зиму 1946–1947 года на Омской дороге наряду с крайне неудовлетворительным продвижением поездов, возросло число крушений и аварий, грубого брака в работе. Только в январе-феврале произошло 14 крушений, 3 аварии и 45 случаев брака в работе. Получалось — ни дня без ЧП. 9 крушений произошло из-за излома рельсов, 5 — из-за проезда запрещающих сигналов машинистами. Очевидно было, что самыми слабыми на дороге являются те звенья,



Н.А. Груничев у паровоза-лаборатории

которые, собственно, и должны обеспечивать безопасность движения, — путь и люди.

Например, 27 февраля машинист депо Омск Карякин уснул на паровозе и проехал запрещающий сигнал светофора. В итоге поезд № 995 наехал на хвост поезда № 721. Разрушены два состава, поврежден путь, прервано движение в оба конца на этом участке дороги. Стали выяснять причину крушения — Карякин без перерыва работал 26 часов. То же самое произошло и с машинистом депо Омск Копейкиным, который также на 27 часу непрерывного бодрствования уснул и не заметил запрещающий сигнал светофора. В результате два состава столкнулись. А 16-го февраля машинист депо Барабинск Никулин и вовсе находился на рабочем месте 32 часа, и так же проспал запрещающий сигнал светофора.

Все эти случаи руководство МПС не могло рассматривать иначе, как нарушение постановления Совета Министров СССР № 73 от 17.01.1947 г. «Об обеспечении нормального режима работы и отдыха локомотивных бригад железнодорожного транспорта, улучшении их материально-бытовых условий и о подготовке работников локомотивных бригад».

Казалось бы — организовать нормальные условия труда и отдыха поездных бригад много сил и времени не надо. Но и их у Груничева не было. Вынужденный беспрерывно, почти круглосуточно находиться на селекторных совещаниях, он за неимением физического времени не смог выехать на последние крушения. Да и что он изменил бы там? Во всяком случае, ему причины катастроф были известны давно. Тем более, он лично расследовал некоторые из них в прошлом году.

И вот очередное ЧП — и очередные вопросы «сверху». По воспоминаниям современников и самого Груничева легко восстановить эти разборки.

— Разобрались?

— Да, комиссия разобралась. Машинист проспал.

— Почему сами не поехали?

— Сам! У меня каждый день то съезд, то наезд. Не наездишься. И так все ясно — не спал человек больше суток.

— Безобразие! Принимайте меры, иначе меры примем мы!

Проходит неделя, снова крушение — и по той же причине!

— Выполнили постановление № 73?

— Где я людей возьму? — вырвалось-таки у начальника сокровенное.

Когда руководитель отвечает вопросом на вопрос, его руководство начинает разбираться с ним самим. И разбираются достаточно быстро.

По итогам разбирательства вышел приказ министра ПС № 156 Ц от 2 марта 1947 г. «О неудовлетворительной борьбе с крушениями на Омской железной дороге».

«Считаем такое отношение к делу обеспечения безопасности движения со стороны начальника недопустимым, — констатировал министр И. Ковалев, и далее приказывал:

1. Начальнику Омской железной дороги т. Груничеву Н.А. за ослабление борьбы с крушениями на дороге объявить выговор.

2. Начальнику дороги т. Груничеву и дорожному ревизору по безопасности движения т. Дряхлову:

а) создать бригады из работников управления дороги и командировать сроком на 1 месяц на неблагополучные по безопасности движения хозяйственные единицы для принятия мер на месте;

б) лично проверить в паровозном депо Омск организацию работы паровозных бригад, порядок вызова машинистов в поездку, состояние инструктажа машинистов перед поездкой, увязку работы депо со станцией. Принять на месте меры к прекращению случаев преждевременного вызова паровозных бригад в поездку;

в) установить персональную ответственность работников службы дистанции пути и ревизоров по безопасности движения по контролю за выполнением приказа МПС № 137 Ц от 19.02. «О срочных мерах по улучшению текущего содержания и ремонту пути Омской железной дороги» по каждому неблагополучному околотку и дистанции пути»...

Более строгих мер к начальнику дороги применять не стали, хотя и могли бы принять,

учитывая «катастрофическую» ситуацию на дороге. Может, потому, что у Груничева был в целом положительный опыт руководящей работы, но, скорее всего, потому, что и в Москве прекрасно знали положение на местах — и с рельсами, и с вагонами, и с персоналом. Ведь в МПС были те же самые железнодорожники, прошедшие огонь, воду и медные трубы. На тех, кто уцелел в 30–40-е, можно было положиться во всем. Однако, на всякий случай, к февралю были собраны все отзывы на Груничева за время его руководства Омской дорогой, и они легли на стол министра.

По министерству на Груничева за прошлый год была в целом положительная характеристика, и с показателями работы Омской дороги обстояло не так уж плохо. В газете «Гудок» — за полтора года четыре статьи об успехах Омской дороги: в октябре 45-го коллективу дороги вручено переходящее Красное знамя НКПС; в январе 46-го — вторично, с выдачей второй денежной премии; в апреле 46-го — второе место и вторая премия; в июне — также второе место. А вот в эту зиму как подменили их там всех…

Но заканчивается зима, и положение на дороге более-менее нормализуется. В очередной раз и руководители, и коллектив буквально вывернулись наизнанку и выполнили если и не все, что от них требовалось, то все, что смогли. Однако в «Листе служебной аттестации» Груничева от 26 апреля 1947 года начальник Урало-Сибирского округа железных дорог главные промахи в работе все-таки отметил.

«Руководимая тов. Груничевым дорога в зиму 1946–1947 года работала плохо, не справилась с транзитным потоком и сильно тормозила работу всего Урало-Сибирского округа, в течение зимы руководители не сумели работать самостоятельно, на дороге почти беспрерывно находились руководящие работники Министерства и Округа.

Сравнительно успешная работа дороги в зиму 1945–1946 г. успокоила командиров дороги и тов. Груничева, в результате подготовка к зиме не велась с расчетом на более трудные условия зимы, какой явилась зима 1946–1947 года».

В заключение Егоров предлагает, тем не менее, *«закрепить тов. Груничева на работе начальника Омской дороги, указав ему на выше приведенные недостатки»*.

Ведь окажись на месте Груничева другой руководитель, в целом состояние безопасности на дороге существенно бы не изменилось — Егоров понимал это, понимали это и в Москве.

Вывод по аттестации, который выслали Груничеву в июле, был краткий: *«В занимаемой должности оставить»*. Однако фактическую сторону в документе также прописали:

«На дороге была допущена зашивка Омского и Петропавловского узлов больными вагонами, что сказалось на резком ухудшении продвижения поездов… В трудный период зимней работы т. Груничев допустил растерянность».

К 1 Мая 1946 года в газетах поместили призыв Сталина: *«Нам нужно добиться того, чтобы наша промышленность могла производить ежегодно до 50 миллионов тонн чугуна, до 60 миллионов тон стали, до 500 миллионов тонн угля, до 60 миллионов тонн нефти»*.



Летом снизились в среднем на 40% цены на промышленные товары в коммерческой торговле. Этот, хотя и небольшой, рост благополучия благоприятно действовал на людей. И не исключено, что и в связи с этим среднесуточная погрузка на железных дорогах за год поднялась на 12%.

Вспомнили и о пассажирах. Появились кассы предварительной продажи и предварительного заказа билетов по телефону на дом.

На вокзалах устанавливали переговорные пункты междугородней телефонной связи.

Какими только делами не приходилось заниматься начальнику дороги! В том числе не предусмотренными ни планами, ни распорядком дня, ни срочными вызовами и разбирательством ЧП. Сразу в двух региональных газетах «Железнодорожник Кузбасса» и «Омский железнодорожник», а также в чулымской районной газете «За коммунизм» появилось открытое письмо начальникам Томской и Омской дорог. В нем корреспонденты призывали Баковецкого и Груничева наладить работу на стыковом пункте соревнующихся дорог — станции Чулымской. По их словам выходило (а так было и на самом деле), что именно на этом стыке возникла главная проблема в продвижении составов с одной дороги на другую, причем проблему эту породили обе стороны.

Баковецкий и Груничев, несмотря на крайнюю занятость, решили разобраться в этом деле и условились встретиться в Чулымской. Каждый, разумеется, хотел заодно решить и другие вопросы, общие для обеих дорог. За два дня до этого на Чулымскую выехали представители каждой стороны, чтобы проверить изложенные в корреспонденции факты. Даже беглая проверка подтвердила, что, действительно, обе стороны «хороши».

Деятельность Новосибирского и Барабинского отделений во многом зависела от работоспособности станции Чулымская. Стоит станции ограничить прием четных и нечетных поездов, как это тут же сказывается на работе обеих дорог. А на станцию в последнее время поступают все чаще и чаще неправильно сформированные поезда, следуют маршруты с коммерческим и техническим браком. За первые две декады февраля с Томской дороги от 92 поездов отцепили по коммерческому браку 292 вагона, по технической неисправности от 312 поездов 513 вагонов. От 32 поездов, прибывших за это время с Омской дороги, отцепили 132 вагона по коммерческому браку и от 172 поездов — 280 вагонов по технической неисправности. Явных «лидеров-бракоделов» не прослеживалось, по техническим неисправностям и вовсе показатели совпали до одной десятой — 1,6 неисправных вагона на 1 поезд. Выходит, гоняют одни и те же больные вагоны туда-сюда?!

При этом, как оказалось (и как все хорошо знали и без этой проверки), руководители Новосибирского и Барабинского отделений не старались обеспечить следование поездов до места назначения. Проводят до выходного светофора своего отделения, а дальше трава не расти. На самой Чулымской они точно соревновались друг с другом — кто больше протолкнет на другую дорогу дефектных поездов.

После обстоятельного разговора Груничев с Баковецким договорились о том, что возьмут на контроль формирование и комплектность поездов, направляемых на смежную дорогу, перетряхнут все поездные бригады, главных и старших кондукторов и поездных вагонных мастеров, с тем чтобы те обеспечивали и гарантировали отсутствие в передаваемых поездах коммерческого и технического брака. А еще начальники дорог об-





Н.А. Груничев осматривает перегоны Омской железной дороги

ратили внимание на то, что оба диспетчерских коллектива и дежурные по управлениям должны работать слаженно и обеспечивать бесперебойную сдачу поездов на Чулымской, для чего должны «всего лишь» равномерно подводить поезда к стыковой станции.

Положение в этом пункте Транссиба, действительно, со временем выправилось.

Как еще показала эта встреча, Баковецкому было чему поучиться у Груничева. У соседей, оказывается, все поездные и маневровые паровозы были радиофицированы. Связисты Барабинской дистанции связи на участке Барабинск–Чулымская впервые на сети дорог страны оборудовали все локомотивы (паровозы) радиостанциями типа ЖР-1. На участке был организован цех поездной радиосвязи, а также радиопроводной канал «локомотив-диспетчер». На Омской была создана сеть радиоконтрольных пунктов, которые неустанно следили за исправным действием радиоаппаратуры на паровозах и в диспетчерских пунктах.

В вагонном депо станции Омск



— Наши машинисты-пятисотники окружены таким вниманием, которое не снилось и московскому театру Вахтангова, — уже перед расставанием сказал Груничев. — Мои ребята им и стихи сочиняют, и плакаты рисуют, и наградами их не обижаем. Машиниста Голенкова знаешь?

— Слышал, — сдержанно кивнул Баковецкий.

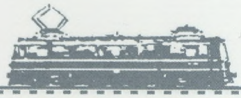
— У машиниста Голенкова
Предельно график уплотнен.
Попробуй-ка догнать такого,
Быстрее ветра мчится он! — с шутливым пафосом продекламировал Груничев.

После этого Баковецкий вернулся в Новосибирск, а Груничев проследовал в Татарскую, где ознакомился с тем, как идет электрификация железнодорожной линии Новокузнецк–Инская–Омск–Челябинск–Дема протяженностью в 2350 километров. Это была одна из крупнейших строек послевоенной пятилетки, и на нее возлагались большие надежды в деле разгрузки магистрали. Первый миллион уже затратили на электрификацию участка Омск–Татарская, и Груничев с удовлетворением убедился в том, что закладка фундаментов двух подстанций близка к завершению.

По четвертому пятилетнему плану предусматривалось первоочередное восстановление тяжелой промышленности и транспорта, без чего невозможно было возрождение и развитие всего народного хозяйства, которое в 1946 году намечалось перевести на выпуск мирной продукции.

Огромную роль в восстановлении разрушенного хозяйства на оккупированных территориях сыграла Сибирь, откуда всю четвертую пятилетку шли на запад нескончаемым потоком составы с топливом, лесом, металлопрокатом, станками и оборудованием для восстанавливающихся заводов, тракторами и комбайнами, сельхозпродуктами и потребительскими товарами — шли сплошной линией, вслед друг другу. Из-за изношенности железнодорожного пути скорость их не превышала 40-45 километров в час.

С окончанием войны грузонапряженность и интенсивность движения на Омской и Томской железных дорогах, особенно на главном ходу от Омска до Новосибирска, не только не уменьшились, но еще больше возросли. Неуклонно возрастал объем перевозок, но при существовавшей тогда технической базе же-



лезные дороги Западной Сибири с ними едва справлялись. К тому же наличие одного главного направления (Омск–Новосибирск), как связующей железнодорожной нити между востоком и западом страны, принимающего на себя весь объем перевозок из Средней Азии (через Турксиб) и Кузбасса, еще сильнее перегружало Транссибирскую магистраль.

Не случайно поэтому среди прочих важных и злободневных проблем, касавшихся реконструкции стальных сибирских магистралей, с особой остротой встал вопрос о строительстве дополнительных железнодорожных линий, разгружающих главный ход Омск–Новосибирск. В 1947 году Южно-Сибирская железная дорога стала одной из важнейших строек страны. Одновременно со строительством участка Артышта–Алтайская началось сооружение линии Барнаул–Кулунда. Одновременно с сооружением новых увеличивалась пропускная способность уже имеющихся линий. Достигалось это, прежде всего, реконструкцией железнодорожного пути. Достаточно сказать, что к началу 1946 года только на главном ходу Омской и Томской дорог лежали сотни километров дефектных и остродефектных рельсов, требовавших замены. Да еще сотни километров их находились на станционных путях. Пришла в негодность и значительная часть (до 15–20% на главном ходу и на станциях) деревянных шпал. Поэтому проводились большие работы по усилению мощности пути и по их переустройству с использованием тяжелых типов рельсов и щебеночного балласта.

Большое внимание уделялось текущему содержанию пути: проверке его сооружений и устройств, контролю за состоянием рельсовой колеи, а также планово-предупредительному ремонту. Работы по текущему содержанию пути выполнялись в интервалы движения поездов или в технологические «окна». За состоянием пути следили монтеры механизированных дистанций пути. С околотков, мехучастков и с места жительства они доставлялись к месту работы пригородными поездами, дрезинами, а также автолетучками по грунтовым дорогам.

Активно развивалось станционное хозяйство, которое в увеличении пропускной и провозной способности магистрали играло важную роль. В четвертой пятилетке шла в основном реконструкция старых станций, хотя и появилась одна новая станция — Московка.

Обновлялось вагонное хозяйство; шло строительство объектов: пунктов технического обслуживания, различных цехов; большая работа проводилась по внедрению средств механизации: мостовых и козловых кранов, эстакад на путях отцепочного ремонта вагонов, кран-балок, автопогрузчиков, тракторов, моечных машин для обмывки деталей; регулярно пополнялся сильно износившийся за годы войны вагонный парк большегрузными вагонами новых типов. Большое значение имело и то, что в 1948 году вагоноремонтные пункты стали вагонными депо и хозрасчетными предприятиями.

На новое строительство и реконструкцию железных дорог в Сибири было выделено в 1946 году 200 млн руб., почти столько же — в 1947 году, в последующие годы отпуск средств на эти цели еще больше увеличился.

Но велись не только строительство и реконструкция стальных магистралей. Остро встала проблема жилья. Значительная часть железнодорожников ютилась в бараках и переоборудованных под жилье вагонах. Чтобы как-то улучшить социально-бытовые условия рабочих, в 1947 году было принято решение о строительстве жилых домов на станциях основных депо с использованием личных сбережений. Так появились дома для машинистов на многих станциях, которые стали для своих населенных пунктов своеобразным «градообразующим» ядром. В том же 1947 году помимо строительства путевых зданий, бань, тупиков, разъездов, мелких искусственных сооружений, капремонта технических и служебных зданий возобновилось и строительство 8–12–18-квартирных домов,

В 1947 году вновь вводят, в третий раз, политотделы, которые отчасти разгрузили руководство дороги от политической нагрузки, позволив целиком сосредоточиться на технических и организационных вопросах. Таким

образом, планировалось улучшить воспитательную работу в трудовых коллективах.

В конце 40-х годов много сил и времени занимал ремонт земляного полотна, изношенного на многих участках до предельного состояния. Благо, на помощь стала приходить техника, способная механизировать трудоемкие процессы ремонта путей, замены рельсов и шпал. Появились экскаваторы, скреперы, бульдозеры, путевой струг, катки, земснаряды, хоппер-дозаторы, путевые подъемники и укладчики.

Обновлялось и станционное хозяйство. Устанавливалась электрическая централизация стрелок, внедрялась радиосвязь между машинистом, диспетчером и дежурным по станции.

Благодаря тому, что с 1947 года отечественная промышленность стала выпускать первые в Европе цельнометаллические вагоны и был введен новый размерный стандарт рельсов улучшенного профиля Р43, а с 1949 года стали поступать термически обработанные рельсы типа Р50, предназначавшиеся для укладки на грузонапряженных магистралях. Обновление парка пассажирских вагонов и рельсового хозяйства пошло ускоренными темпами. Стала все шире использоваться новая техника для выявления дефектов в рельсах. Рельсы профиля Р43 имели значительно большую стойкость против изломов.

1948 год для Н.А. Груничева стал годом серьезных испытаний. Он во многом заставил его пересмотреть свою излишнюю доверчивость ко многим руководящим кадрам среднего звена дороги. В этом году Омским обкомом ВКП(б) были установлены *«факты злоупотреблений своим служебным положением в корыстных целях и хозяйственного обрастания отдельных руководящих работников Омской железной дороги»*, и Н.А. Груничеву было указано *«на разбазаривание остродефицитных строительных материалов, слабый контроль за деятельностью подчиненного ему аппарата»*.

Целый ряд руководящих работников Омской железной дороги при попустительстве, а иногда с ведома Груничева и его заместителей Старкова и Толмазова *«в ущерб строительству и ремонту хозяйственных объектов и жилищного фонда построили себе дома, незаконно используя остродефицитные строительные материалы и рабочую силу дороги»*.

Главный инженер дороги Головач, используя свое служебное положение, в неограниченном количестве на строительство собственного дома брал остродефицитный материал, шпалы, брусья, в течение трех месяцев использовал рабочую силу конторы стройпути и автотранспорт дороги, построив себе дом стоимостью более 100 тыс. рублей.



Н.А. Груничев. Фото из личного дела 1947 г.

Начальник погрузбюро Останкович, начальник 6-й жилищной дистанции Панишев, начальник локомотивного отдела Омского отделения дороги Хурсов, некоторые другие по государственным ценам приобрели в подсобных хозяйствах служб и самой дороги коров, для содержания которых корм также брался в этих же подсобных хозяйствах по государственным ценам, а иногда совершенно бесплатно. Помимо этого, Панишев сдал в аренду дом, принадлежащий дороге, за что взял взятку 5 тысяч рублей, присвоил себе автомашину, принадлежащую НЖЧ-6, незаконно роздал 52 предмета форменного обмундирования и 193 предмета спецодежды, в подсобном хозяйстве

приобрел корову и торговал на рынке молоком. *«Панишев потерял облик члена партии, при выяснении дел вел себя неоткровенно, вызывающе»*, — с возмущением писали проверяющие.

Хурсов из подсобного хозяйства в Исилькульском районе в течение 1945–46 гг. получил 82 килограмма сливочного масла, 177 килограммов мяса, 300 килограммов муки и крупы, 450 килограммов гороха и т.д. Всего он взял различных продуктов по средним рыночным ценам на сумму 54 239 рублей. В целях личной наживы в 1946 г. с подсобного хозяйства погрузил картофель, который по спекулятивным ценам продал в Ашхабаде. На вырученные деньги купил фрукты, которые затем продал на рынках города Омска. *«Хурсов с подчиненными пьянствовал, никак не контролировал их, в результате чего на топливных складах станций Исилькуль и Омск на 1 октября 1947 г. была обнаружена недостача угля 27 708 тонн на сумму 1 885 тыс. рублей»*.

Расследование установило также, что на топливном складе станции Петропавловск недостача угля выражалась в 54 тыс. тонн, на сумму 2,5 млн рублей. *«Приказом начальника дороги от 28 апреля 1947 г. виновные должны были быть сняты с работы и привлечены к судебной ответственности. Однако, до настоящего времени материалы в следственные органы не переданы, а виновные остаются на прежней работе»*.

Хищения грузов на дороге также приобрели угрожающий характер. Только за 1947 год Омская дорога уплатила клиентам за похищенные грузы более 40 миллионов рублей и за пять месяцев 1948 г. более 12 миллионов рублей. В числе осужденных за хищения грузов в 1947 г. работники Омской железной дороги составляли 45% и за 5 месяцев 1948 г. — 49%.

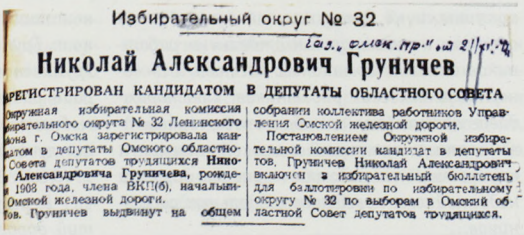
Не лучше обстояло дело и в строительстве. По отчетным данным стройуправления № 62 и управления Омской дороги на сентябрь 1946 года числилось сданными в эксплуатацию в 1945–1946 гг. с оценкой «хорошо» и «отлично» — 130 объектов, стоимостью в 22,5 миллиона рублей. Проверкой состояния сданных в эксплуатацию объектов документально установлено, что 65 объектов стоимостью в 11,7 миллиона рублей в результате недоделок и некомплектного их окончания не эксплуатируются и производственного эффекта дороге не дают.

Распыляя таким образом рабочую силу и материалы по многим объектам строительства, в том числе по второстепенным, и ведя работы комплексно, не оканчивая начатые работы, руководство строительства омертвило более 13 миллионов рублей капиталовложений, оставив важные объекты брошенными. Из начатых строительством объектов в 1944–1945–1946 годах оказалось не завершенных строительством объектов на сумму 16 миллионов рублей, перешедших на 1947 год, что равно, по существу, годовому плану сдачи объектов в эксплуатацию заказчику.

«Ежегодно не выполняя утвержденного плана капитальных работ, руководство стройуправления № 62 «сумело» за два года путем массовых приписок к государственной отчетности по выполнению плана капитальных работ, вплоть до фабрикации подложных документов, получить премии в сумме более 2 миллионов рублей».

Омский обком ВКП(б) вынес постановление, в котором подытоживалось:

«Факты хозяйственного обрастания, граничащие с мелкобуржуазным перерождением, и факты злоупотреблений служебным положением имеют место среди ряда руководящих работников дороги... Такое антигосударственное поведение и разложение отдельных ру-



Избирательный округ № 32

Николай Александрович Груничев

ЗАРЕГИСТРИРОВАН КАНДИДАТОМ В ДЕПУТАТЫ ОБЛАСТНОГО СОВЕТА

Окружная избирательная комиссия избирательного округа № 32 Ленинского района г. Омска зарегистрировала кандидатом в депутаты Омского областного Совета депутатов трудящихся **Нянова Александровича Груничева**, рождения 1908 года, члена ВКП(б), начальника Омской железной дороги.

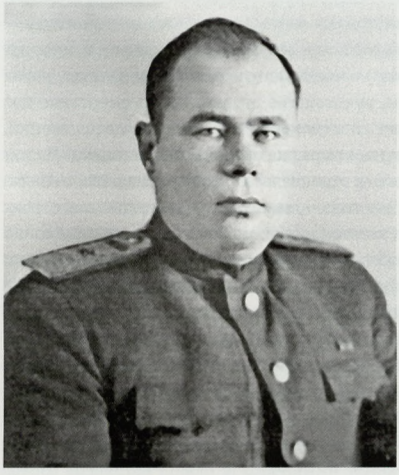
Тов. Груничев выдвинут на общем собрании коллектива работников Управления Омской железной дороги.

Постановлением Окружной избирательной комиссии кандидат в депутаты тов. Груничев Николай Александрович включен в избирательный бюллетень для баллотировки по избирательному округу № 32 по выборам в Омский областной Совет депутатов трудящихся.

Н.А. Груничев выдвигается кандидатом в депутаты Омского областного Совета. Газета «Омская правда», 1947 г.

ководящих работников резко отрицательно отражается на работе дороги и на сохранности социалистической собственности».

...Руководители управления и отделений дороги т.т. Груничев, Старков, Голомазов и другие недостаточно контролируют и воспитывают своих подчиненных в духе соблюдения государственной и партийной дис-



Н.А. Груничев. Фото 60-х годов

циплины, и не дают политической оценки ошибкам и недостаткам отдельных работников из числа командного состава и инженерно-технических работников, что порождает обстановку панибратства, семейственности и примиренческого отношения к крупнейшим недостаткам в работе дороги и недостойному поведению отдельных работников...

Руководство Омской дороги (начальник т. Груничев) не вникало и не контролировало состояние строительства объектов дороги, передоверило это важнейшее дело второстепенным и нечестным работникам дороги. Только в результате потери чувства партийной и государственной ответственности, отсутствия контроля и критики недостатков работы, подкупа заинтересованных лиц из управления дороги и ЦУстроя МПС стало возможным, что руководители стройуправления № 62 Мелюшкин и Иванов, при участии бывших заместителей начальника Омской дороги Мохортова и Осинцева долгое время обманывали государство, оформляя сдачу в эксплуатацию незаконченных объектов, чем омертвлялись огромные суммы капиталовложений без пользы для усиления пропускной способности Омской железной дороги».

Бюро обкома ВКП(б) постановило исключить из членов ВКП(б) Панишева, Хурсова, Головача и других, после чего виновными занялся прокурор Омской железной дороги Карташов.

Из той поры имеется несколько характеристик на начальника Омской железной дороги генерал-директора тяги 3-го ранга Груничева Николая Александровича. Они, в общем-то, однотипны:

«За время работы на Омской железной дороге т. Груничев проявил себя как руководитель-командир с положительной стороны, обладает организаторскими навыками и опытом руководящей работы, в основном правильно решает хозяйственные и политические задачи, стоящие перед железнодорожным транспортом Омской дороги.

В подготовке дороги к зимним условиям работы 1946–1947 гг. были допущены серьезные ошибки, на что своевременно было указано т. Груничеву Омским обкомом ВКП(б). Тов. Груничев учел допущенные ошибки и перестроив работу аппарата Управления дороги, мобилизовал коллектив ведущих служб на более лучшую подготовку дороги к зиме 1947–1948 гг.

В результате проведенных мероприятий, дорога в зиму 1947–1948 гг. стала работать более устойчиво. Если общий план погрузки всех грузов за 1945 год был выполнен только на 88,1%, то в 1947 году — на 100,4%. В 1947 году дорога выполнила план выгрузки на 117,6%. Значительно лучше дорога работает в январе и феврале 1948 года, по сравнению с прошлым годом улучшились показатели использования подвижного состава.

Большая работа проведена по усилению технической оснащенности дороги. В 1947 году в новое строительство и на капитальный ремонт вложено 122 миллиона рублей,

или на 28 миллионов рублей больше, чем в 1946 году. План капитального ремонта сооружений дороги выполнен на 106,0%.

Тов. Груничев при выездах на линию постоянно имеет общение с рабочими и командирами, часто выступает с докладами и беседами среди коллектива железнодорожников. В работе требователен, повседневно воспитывает у подчиненных чувство ответственности за порученное дело, среди коллектива дороги пользуется авторитетом.

...В 1947 году при Управлении дороги организован вечерний университет марксизма-ленинизма, в котором обучается 70 человек командиров транспорта.

Следует отметить, что т. Груничев в своей практической работе иногда допускает подмену командиров в их работе, излишне часто берет на себя функции отдельных своих подчиненных, что ведет к ослаблению дисциплины среди командного состава и снижает их ответственность за порученное дело, недостаточно используется оказываемая помощь территориальными организациями железной дороги.

Тов. Груничев имеет партийное взыскание — выговор за проявленную беспечность и бесконтрольность в выполнении постановления правительства и указаний Министерства путей сообщения по распределению американских вещей по прямому назначению. По этой причине на последней областной партконференции (март 1948 года) при обсуждении нового состава обкома ВКП(б) участниками конференции кандидатура т. Груничева была отведена.

Тов. Груничев работу железнодорожного транспорта знает, занимаемой должности соответствует.

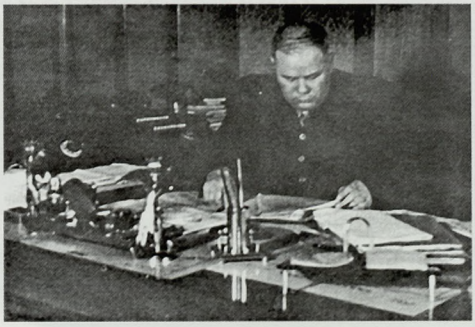
Секретарь обкома ВКП(б)
Румянцев.
29.03.1948».

О специалисте судят по его характеристике — служебной, партийной, просто человеческой. Несколько документов, имеющих отношение к работе Николая Александровича в последующие, 1950–60-е годы, характеризуют его с самой лучшей стороны. Так, после Омской дороги его направляют «в спецкомандировку» на Китайско-Чанчуньскую железную дорогу с прекрасной аттестацией самого министра путей сообщения Б. Бещева, как *«крупного хозяйственного руководителя, технически грамотного и волевого командира»*.

После Китая его назначают первым заместителем начальника Главного управления локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения. Тогда же, имея большой опыт крупного хозяйственного руководителя, он, тем не менее, решает совершенствоваться в деле управления далее и поступает слушателем в Академию железнодорожного транспорта.

Последняя характеристика (партийная) на начальника Первого управления МПС Н.А. Груничева, которую нам удалось найти, — от 9 ноября 1960 года. В ней, помимо стандартных фраз, указывается, что *«тов. Груничев Н.А. имеет широкий технический кругозор и большой опыт руководящей работы, хорошо знает железнодорожный транспорт. В решении практических вопросов проявляет партийную принципиальность и настойчивость, в коллективе Управления пользуется авторитетом»*.

Николай Александрович Груничев неоднократно награждался орденами и медалями — *«за успешное выполнение воинских и народнохозяйственных перевозок»*: орденами Ленина и Отечественной войны I степени, Трудового Красного Знамени, медалями: «За доблестный труд», «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией».



Н.А. Груничев в рабочем кабинете управляющего КВЖД. г. Харбин. 1952 г.







Родился в 1910 г. на станции Балта Юго-Западной железной дороги (Одесская область).

- 1925–1929 гг. – учеба в трудовой школе ФЗУ, работа котельщиком, помощником машиниста в депо станции Бирзула Юго-Западной железной дороги.
- 1928–1931 гг. – учеба в Ленинградском политехникуме путей сообщения.
- 1931–1933 гг. – дежурный по станции Жмеринка, начальник станции Гречаны Юго-Западной железной дороги.
- 1934 г. – заместитель начальника Гайворонского эксплуатационного района, службы движения станции Гайворон Юго-Западной железной дороги.
- 1935 г. – начальник внеклассной станции Дарница.
- 1936 г. – начальник Шепетовского отделения службы движения Юго-Западной железной дороги.
- 1937–1943 гг. – начальник Ашхабадского отделения службы движения, заместитель начальника службы движения Ашхабадской железной дороги, заместитель начальника и начальник Ашхабадской железной дороги.
- Август 1943 г. – откомандирован в Польшу как уполномоченный НКПС и ЦУП ВОСО на 1-м Белорусском фронте.
- Ноябрь 1944 г. – назначен начальником Кишиневской железной дороги.
- 1945–1946 гг. – заместитель, первый заместитель начальника Урало-Сибирского округа железных дорог.
- **Октябрь 1946 г.– май 1949 г. – начальник Томской железной дороги.**
- Июль 1949 г. – назначен начальником Управления движения, грузовой и пассажирской работы Донецкого округа железных дорог.







Дмитрий Андреевич Баковецкий

Начальник Томской железной дороги
с октября 1946 г. по май 1949 г.

НА ЧЕТЫРЕХ ДОРОГАХ

Удивительно, но факт, на Томской (да и Омской тоже) дороге в первые полвека ее существования начальники менялись с калейдоскопической быстротой. Редко кому удавалось задержаться в руководящем кресле более чем на два года. Видимо, слишком трудным испытанием оказывалась организация успешной работы на сибирских стальных магистралях.

Сказать, что сменивший на «капитанском мостике» Т.Т. Пушкова Д.А. Баковецкий решительно прервал эту «традицию», вряд ли будет безоговорочно верно, тем не менее, продержался он на Томской железной дороге дольше почти всех своих предшественников (за исключением того же Пушкова). И оставил в ее истории заметный след. Хотя история его собственной жизни начиналась далеко от Сибири.

На свет Дмитрий Андреевич Баковецкий появился в 1910 году на украинской станции Балта Юго-Западной железной дороги. Родители всю жизнь проработали на «железке». С нею с первых же дней существования оказалась связана и судьба самого Д.А. Баковецкого. До отроческого возраста вместе с семьей Дмитрий кочевал с одной станции Юго-Западной железной дороги на другую. По ночам мальчика укачивала колеблющаяся при прохождении тяжелых составов земля. Въедливые запахи креозота и угольной гари, разноголосые паровозные гудки, шипенье пара, свистки кондукторов, лязг вагонных буферов и ритмичный перестук колес на стыках рельсов становились для парнишки, выросшего на железной дороге, естественной частью его бытия.

Но в четырнадцать лет детство Дмитрия фактически закончилось. Когда он окончил семь классов трудовой школы, Баковецкий-старший заявил сыну нечто вроде того, что сказал когда-то горьковский дед Каширин своему внуку, отправляя того «в люди» («Ты, Лексей не медаль, чтобы у меня на шее висеть»), и отдал его в школу ФЗУ получать профессию. Четыре года провел здесь Дмитрий. Учился и параллельно работал сначала котельщиком, потом помощником машиниста в депо станции Бирзула Юго-Западной железной дороги, посещал курсы по подготовке в вуз. А в 1929 году Дмитрий Баковецкий поступил на эксплуатационный факультет Ленинградского политехникума путей сообщения.

С этим учебным заведением у Баковецкого связана одна из самых смутных и драматичных страниц в его биографии.

Дело в том, что долгие годы в различных документах он указывал об окончании Ленин-



В Новосибирске – новый вокзал, *«краса и гордость всей страны».* «Железнодорожник Кузбасса», ноябрь 1947 г.

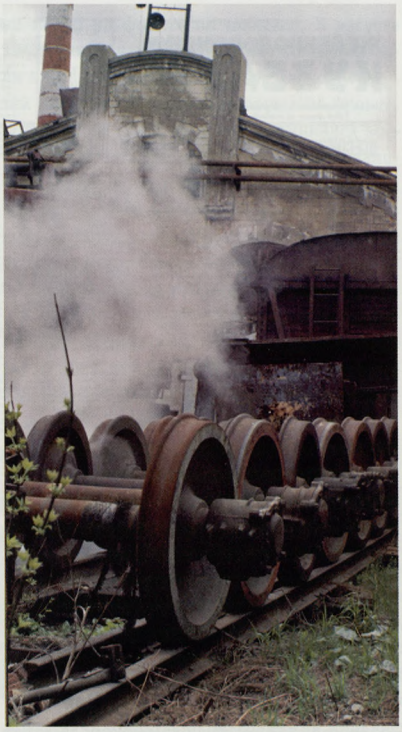


градского политехникума и получении специальности инженера-эксплуатационника. Но Управление руководящих кадров МПС, проведя в 1948 году расследование, установило, что никакого ни среднего, ни тем более высшего учебного заведения Баковецкий не оканчивал и инженерного диплома у него нет.

Как сообщается в ответе Ленинградского техникума железнодорожного транспорта им. Ф. Дзержинского (бывший Ленинградский политехникум путей сообщения) отделу кадров Томской магистрали, *«тов. Баковецкий Д.А. действительно обучался в техникуме с 4 сентября 1929 г. по 17 декабря 1931 г. на эксплуатационном отделении, окончил два курса и 17 декабря 1931 г., на основании приказа № 560-а, выбыл из техникума»*.

А начальник Управления руководящих кадров МПС Чернышев пишет уже следующее: *«Проверкой установлено, что тов. Баковецкий приказом № 682 от 4/IX-1929 г. по Ленинградскому политехникуму путей сообщения был зачислен с 2/IX-1929 г. слушателем 1 курса и приказом № 779 от 8/V-1930 г. согласно личного заявления в связи с переходом на учебу в Киевский институт путей сообщения был отчислен и выбыл 20 мая 1930 г. 18 февраля 1931 г. тов. Баковецкий вновь появляется в Ленинграде и приказом № 574 от 18/II-1931 г. зачислен студентом 2 курса эксплуатационного факультета Ленинградского института путей сообщения, а 17 декабря 1931 г. приказом № 560-а тов. Баковецкий отчислен со 2 курса этого института за несдачу академической задолженности в установленные для него сроки»*. На основании этого Чернышев делал вывод, что Баковецкий, не имея не только высшего, но и среднетехнического образования, *«присваивал себе специальность инженера-эксплуатационника»*.

С Баковецкого МПС затребовало объяснение, в котором Дмитрий Андреевич изложил свою версию данной ситуации. *«…В 1930 году, учась на эксплуатационном факультете Ленинградского политехникума п.с., перевелся в Ростовский институт инженеров транспорта, где проучился на 1 и 2 курсах до начала 1931 года. В связи с закрытием в Ростовском институте эксплуатационного факультета мною было возбуждено ходатайство о возвращении в Ленинградский политехникум, т. к. менять профиль обучения я не хотел. Имея серьезную общую подготовку, обладая в то время большими трудоспособностью и памятью, я обратился с просьбой к руководству эксплуатационного факультета… разрешить мне закончить политехникум досрочно, причем заниматься отдельно, по особой повышенной программе. Моя просьба была поддержана… Сдав летом 1931 года вместе с группой, в которой я занимался, все зачеты и курсовые проекты за курс политехникума, я получил дополнительную сверхпрограммную работу «Проект организации работы дороги»… Осенью 1931 года я закончил работу над проектом. Проект получил высокую оценку…»* Дмитрий Андреевич попросил



Колесные пары в депо



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 150 (2947)
Суббота,
7
декабря
1948 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ДОРПРОФСОЖА ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР
Газета выходит по вторникам, четвергам и субботам.

ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Об учреждении „Дорожной Доски Почета"

Постановление управления и дорпрофсожа Томской ж. д.

В целях дальнейшего развертывания социалистического соревнования за улучшение эксплуатационной работы железных дорог и дальнейшего подъема материального благосостояния железнодорожников, управление дороги и дорпрофсож постановляют:

1. Учредить на страницах газеты «Железнодорожник Кузбасса» «Дорожную Доску Почета».

2. На «Дорожную Доску Почета» заносятся по представлению руководителей производственных единиц партийных организаций и рабочих комитетов лучшие работники, коллективы, паровозные бригады и отдельные цехи передовой техники, обеспечившие выполнение и перевыполнение государственных планов.

Начальник Томской железной дороги
генерал-директор движения III ранга Д. БАНОВЕЦКИЙ.
Председатель дорпрофсожа Томской ж. д. С. МИХАЙЛИК.

2178 тонн угля сверх плана

Машинист Белогорского отделения 3 декабря вывел на отвалочную ленту и отмагазинировал десятитонную Сталинский Комбината.

За сутки железнодорожник Белогорского отделения в содружестве с углекопами перевыполнил план погрузки угля на 2178 тонн. В этот знаменательный день обе углепогрузочные станции выполнили план.

Новость за фотокорреспондентом, об этом железнодорожнике и углекопах — в следующем номере нашей газеты.

С отцом приехали горожане сюда, в декабре 1941 года, в г. Черепаново. Был организован сводный ремонт вагонов и их очистка. Там, где находился пункт, за помощь железнодорожникам проявили участие. Это решило успех дела. Снова в Черепаново с погрузкой сюда более 100 вагонов угля. Полезной переработанной сто-

Мастер экипажа поезда, — так называют машиниста. Достижения паровозника Новосибирского депо. Только за 20 дней сентября он сэкономил 40 тонн топлива. На снимке: Машинист депо Новосибирск Д. ЛАС.

ТОЧИЛИН.
Фото Ф. Гинзбург.

Годовой план —досрочно

Коллектив паровозников Томской и смежников поздравил Сталинский Комбинат угля ремонта паровозного парка, тем самым выполнил годовой план.

4 декабря. Сегодня отправлен 3 паровоз, отремонтированный по плановому ремонту.

Л. ХРЕБТОВ.
Начальник локомотивного отдела.

Работа дороги

ЗА 4 и 5 ДЕКАБРЯ

Из 1971 плану перевезено, в том числе Тайгинское отделение (нач. т. Дальний).

Хорошо в этот день грузили уголь станции: Анжерская, Суд-

Продолжение. Начало в № 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427

На Томской дороге учредили Доску почета. «Железнодорожник Кузбасса», декабрь 1948 г.

начальника эксплуатационного факультета политехникума направить его на Юго-Западную дорогу, где работал до учебы и где жили его родители. Ему пошли навстречу и выдали соответствующее направление в отдел кадров дороги со справкой о том, что он успешно прошел курс эксплуатационного факультета Ленинградского политехникума путей сообщения и по своим знаниям соответствует квалификации инженера-эксплуатационника узкой специальности. Выдавая справку, ему пообещали, что документ об окончании учебного заведения вскоре также будет выслан к месту его работы.

А дальше начинается настоящий детектив. Никакого документа, подтверждающего окончание политехникума, Баковецкий ни тогда, ни потом так и не видел. Дмитрий Андреевич искренне полагал, что он хранится в его личном деле. Да никто за много лет у него никогда и не спрашивал документов об образовании. Личное же дело, заведенное на него при поступлении после учебы на работу, впоследствии таинственно пропало. И вот через два десятка лет Баковецкий оказался в роли инженера-самозванца, на протяжении всего этого времени обманывавшего партию и государство. Понимая создавшееся положение, Дмитрий Андреевич просил дать ему «оформить свои знания и приобретенный опыт работы через инженерные курсы или другим путем, который укажет министерство», но МПС на эту просьбу никак не отреагировало.

Как все случилось тогда на самом деле, сегодня, пожалуй, достоверно не узнать, но, думается, вряд ли смог бы человек без серьезного технического образования так уверенно шагать по ступеням служебной лестницы, а тем более руководить крупнейшей железной дорогой страны в сложный период ее существования, как делал это Д.А. Баковецкий.

Карьера у Дмитрия Андреевича действительно складывалась удачно.

Направили его после политехникума в Жмеринку. Здесь ему предложили должность инженера отдела эксплуатации района, но он попросился работать на станцию. Собрали комиссию, устроили молодому специалисту экзамен и назначили дежурным по станции Жмеринка. В Жмеринском отделении Д.А. Баковецкий проработал до 1934 года, успев побывать не только дежурным, но и заместителем и начальником станции Гречаны. В 1934-м его перевели заместителем начальника Гайворонского эксплуатационного района, а позже — службы движения станции Гайворон.

В 1935 году Дмитрия Андреевича вызвали в Наркомат путей сообщения на аттестационную комиссию, которую он успешно прошел (вопроса об его инженерном образовании там не возникло) и получил назначение на должность начальника внеклассной станции Дарница. Было ему тогда всего 26 лет. Всего же на Юго-Западной железной дороге Д.А. Баковецкий проработал без перерыва до 1937 года и дошел до начальника Шепетовского отделения службы движения. Трудился Дмитрий Андреевич все это время очень неплохо, потому что в 1936 году заработал первый свой орден «Знак Почета».

В 1937 году Д.А. Баковецкий покинул родную Украину. Его ждали самые жаркие ме-

ста Советского Союза. По приказу Наркомата путей сообщения он был перемещен на Ашхабадскую железную дорогу. Как и на Юго-Западной, здесь Дмитрий Андреевич тоже проработал шесть лет, занимая последовательно должности начальника Ашхабадского отделения службы движения, заместителя начальника службы движения дороги, а потом — заместителя начальника и, наконец, начальника Ашхабадской железной дороги.

В знойной Туркмении застала его Великая Отечественная война. Для Д.А. Баковецкого, как, впрочем, и всех железнодорожников, лозунг «Все для фронта, все для победы!» стал конкретным руководством к действию, поскольку все перевозки были тесно связаны с военными фронтами. Туда шли эшелоны с продовольствием, обмундированием, боевой техникой, свежими формированиями, а в тыл везли раненых, эвакуированных, потрепанные в боях воинские части на переформирование. Не хватало подвижного состава, людей (одних железнодорожников забирали в армию, другие гибли в пути следования под бомбежками), нехватка в условиях военного времени ощущалась буквально во всем. Но требовалось обеспечивать бесперебойное движение поездов, ритмичную работу дороги. И Д.А. Баковецкий обеспечивал, обнаруживая в себе в полной мере качества энергичного, волевого, грамотного командира, умеющего в экстремальных условиях организовать и мобилизовать большой производственный коллектив на выполнение поставленных задач.

Непосредственным участником боевых действий Д.А. Баковецкого не назовешь, тем не менее на фронте он побывал. В августе 1943 года Дмитрия Андреевича командировали в Польшу уполномоченным Наркомата путей сообщения на 1-м Белорусском фронте. Больше года Д.А. Баковецкий занимался восстановлением железных дорог и налаживанием движения на освобожденной советскими войсками территории этой страны. И только в ноябре 1944-го после передачи управления польскими железными дорогами польскому правительству он отбыл в Союз.

На родине его ждало назначение начальником Кишиневской железной дороги. Но здесь ему долго проработать не дали и через год, при организации округов, назначили заместителем начальника Урало-Сибирского округа железных дорог.

Позади осталась тяжелая военная пора, в которую Д.А. Баковецкий проявил себя с самой лучшей стороны, о чем красноречиво свидетельствуют присвоенные ему высокие награды: ордена Трудового Красного Знамени (1943), Ленина (1945), медали «За оборону Кавказа», «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Но вскоре окажется, что еще более трудные времена ждут его впереди…

22 октября 1946 года приказом министра путей сообщения начальником Томской железной дороги вместо Т.Т. Пушкова назначили генерал-директора движения 3-го ранга Д.А. Баковецкого. Ему только-только исполнилось 36 лет, но за плечами уже был большой и плодотворный опыт организации железнодорожного производства, в том числе и руководство двумя дорогами. Надо думать, на та-







За трудовые успехи Д.А. Баковецкий неоднократно награждался орденами и медалями СССР



Шел процесс электрификации дорог магистрали. По Сибири идут составы с электрической тягой

кое счастливое сочетание молодости и опыта и рассчитывали в МПС, назначая Дмитрия Андреевича на должность начальника крупнейшей магистрали. Томская магистраль стала четвертой в трудовой жизни Д.А. Баковецкого, и теперь его можно было вполне назвать генералом четырех железных дорог.

Принял он новую дорогу не в лучшее время. Надвигалась сибирская зима с лютыми морозами, метелями и снежными заносами, о которых он, южный человек, до тех пор представление имел самое смутное, а к зиме Томская железная дорога оказалась подготовлена плохо. Потому и стала зима 1946–1947 года для нового начальника большим испытанием.

По Томской магистрали первых послевоенных лет шли уже не воинские эшелоны, а составы с углем, лесом, металлопрокатом, станками и оборудованием для восстанавливающихся на бывших оккупированных территориях заводов, тракторами и комбайнами, сельхозпродуктами и потребительскими товарами. Ехали домой демобилизованные солдаты, возвращались в места постоянного проживания эвакуированные…

Естественно, что при неуклонном возрастании объема перевозок и при существовавшей тогда слабой технической базе железные дороги Западной Сибири с ними не справлялись. Зимой ситуация резко усугублялась климатическими условиями. От морозов, которые в послевоенные годы доходили до пятидесяти градусов по Цельсию, лопались подчас даже рельсы, происходили сходы вагонов с рельсов и крушения. Только в зиму 1946–1947 года их на разных участках Томской дороги произошло около десятка.

Немудрено, что Д.А. Баковецкий, получив в наследство изношенное, неподготовленное к зимовке хозяйство и не имея опыта работы в таких специфических условиях, свою первую зиму в качестве начальника Томской железной дороги «успешно» провалил.

В «Листе служебной аттестации», подписанном начальником Урало-Сибирского округа железных дорог Егоровым 26 апреля 1947 года, в частности, отмечалось: *«В зиму 1946—1947 года тов. Баковецкий впервые работал на крупной дороге и в трудных условиях зимы, не проявил достаточной стойкости и умения в преодолении трудностей, в силу чего ему пришлось оказывать повседневную помощь с пребыванием руководства Округа на дороге».* Нелишне отметить, что и собственное слабое здоровье Дмитрия Андреевича в ту зиму и после не раз серьезно его подводило.

В начале мая 1947-го коллегия МПС признала работу Томской железной дороги неудовлетворительной. Такая оценка была дана в связи с тем, что магистраль в минувшую зиму и весну систематически не выполняла плана погрузки и перевозок угля, черных металлов, леса, зерна, цемента и других важнейших грузов. Случилось это, по мнению коллегии, из-за резкого ухудшения использования подвижного состава, в результате чего груженые потоки переполнили важнейшие участки дороги. Работа вагонников вызвала самые серьезные нарекания. В числе крупных недостатков называлось и то, что накануне зимы дорогу не укомплектовали кадрами массовых про-

фессий и что здесь не велось настойчивой борьбы с текучестью рабочей силы, по-настоящему не насаждали во всех звеньях железную дисциплину.

Самолюбивый Д.А. Баковецкий выводы для себя сделал. На укрепление трудовой дисциплины он, безусловно, обратил самое серьезное внимание. Однако главные усилия — собственные и своих подчиненных — направил на усиление пропускной способности дороги, без чего просто немыслим был какой-либо прогресс в дальнейшей работе. Благо и коллегия МПС прекрасно это понимала, утверждая большой план по капитальному строительству и реконструкции Томской дороги на 1947 год.

С особой остротой встал вопрос о строительстве дополнительных железнодорожных линий, разгружающих главный ход Омск — Новосибирск. Так, в 1947 году было возобновлено сооружение Южно-Сибирской магистрали. Велось оно первоначально на участках Артышта–Алтайская и Барнаул–Кулунда. Одновременно со строительством новых увеличивалась пропускная способность уже имеющихся линий. Достигалось это, прежде всего, за счет реконструкции железнодорожного пути. Достаточно сказать, что к началу 1946 года только на главном ходу Томской дороги более двухсот километров рельсов требовало замены. Еще столько же — на станционных путях. В негодность пришла и значительная часть деревянных шпал. Поэтому проводились большие работы по усилению мощности пути: в первую очередь на главном ходу и Кузбасском направлении. В 1947 году полным ходом шло переустройство пути от Инской до Новокузнецка с использованием тяжелых типов рельсов и щебеночного балласта. Куда большее внимание уделялось теперь и текущему содержанию пути, планово-предупредительному ремонту. Активно начало развиваться станционное хозяйство, игравшее в увеличении пропускной и провозной способности важную роль. Правда, пока шла лишь реконструкция старых станций. На Инской, например, в 1947 году произвели капитальный ремонт механизированных горок. На Томской дороге под руководством Д.А. Баковецкого велась серьезная работа по внедрению средств механизации. Магистраль оснащалась новой, более совершенной техникой. Регулярно пополнялся сильно износившийся за годы войны вагонный парк. Большое значение имело и то, что при Д.А. Баковецком вагоноремонтные пункты были преобразованы в вагонные депо и стали хозрасчетными предприятиями. В 1947 году весь паровозный парк дороги также был переведен на хозрасчет. Изменения в лучшую сторону происходили и в других железнодорожных службах. Значительное место отводилось внедрению в производство прогрессивной технологии и передовых методов организации труда, из которых по-прежнему широко применялся «лунинский». В июле 1947 года был проведен первый слет молодых стахановцев-лунинцев Томской железной дороги, где как раз много говорилось о комплексном применении передовых методов. В том же году вагонники магистрали проявили ценную инициативу по внедрению малой механизации в вагонном хозяйстве, которая была рекомендована министром





Медаль «За победу над Германией»

Паровоз модели Л № 013 1946 года выпуска



Дом культуры железнодорожников. Станция Инская

путей сообщения к широкому внедрению на сети дорог.

Не забывал Д.А. Баковецкий и о «текучести рабочей силы». Пожалуй, никогда до этого времени не выделялось столько средств на улучшение жилищно-бытовых условий работников дороги. Капитально ремонтировалось старое жилье, возводилось новое. А для улучшения жилищно-бытовых условий локомотивных бригад и закрепления кадров в 1947 году было построено на дороге 250 одноквартирных домов, в том числе 100 — на Инской. Большая помощь материалами, транспортом оказывалась индивидуальным застройщикам. Строилось не только жилье, но и больница, две школы, детсад и ясли. Было капитально отремонтировано несколько домов культуры. Даже к организации питания своих работников руководство дороги стало относиться по-другому. Работу столовых и буфетов организовали таким образом, чтобы обеспечить горячим питанием рабочих всех смен и чтобы на обед затрачивалось не более получаса. А железнодорожникам, связанным с непрерывной обработкой поездов, организовали доставку горячей пищи непосредственно к местам работы. На крупнейших станциях дороги, кроме того, предусматривалось для нуждающихся лечебное питание.

Все это вместе благотворно сказалось на работе дороги и общем ее состоянии. Во всяком случае, две последующие зимы пережили куда спокойнее, хотя полностью избежать сбоев в продвижении поездов все же не удалось, и экономические результаты довольно скоро стали видны. В 1947 году Томская железная дорога впервые за многие годы перевыполнила как общий план погрузки, так и всех основных видов груза: угля, металла, леса, руды и т.п. Основные предприятия дороги успешно завершили годовую программу.

Достигнутыми результатами Дмитрий Андреевич, правда, не обольщался, понимая, что это лишь первые шаги на пути продвижения вперед. Подводя итоги 1947 года, в статье под заголовком «Не останавливаться на достигнутом», опубликованной в феврале 1948 года в газете «Железнодорожник Кузбасса», Д.А. Баковецкий обращал внимание не только на успехи, но и на то, что *«при выполнении количественных показателей дорога имеет еще очень низкие качественные показатели»*, что оборот вагона — универсальный измеритель эксплуатационной работы железнодорожников — превышает установленную норму, что *«подавляющее число наших станций, даже таких, как Инская, имеют завышенный простой вагонов»*. Так что резервы оставались немалые, и на их более полное использование Д.А. Баковецкий нацеливал коллектив дороги.

Железнодорожники Томской магистрали решили в 1948 году бороться за дальнейший подъем в работе по обеспечению перевозок, а также за выполнение послевоенной пятилетки в четыре года.

Одним из важных средств достижения этих целей стала развитая система социалистического соревнования на разных уровнях: как индивидуального, так и между коллективами смен, цехов и предприятий магистрали. Так, три дороги Урало-Сибирского округа (Ом-

ская, Томская и Южно-Уральская) в 1948 году включились в социалистическое соревнование между собой за выполнение пятилетки в четыре года. В его рамках железнодорожники Томской дороги взяли повышенное обязательство погрузить в 1948 году на 150 тысяч вагонов больше, чем в предыдущем, своевременно вывозить весь уголь, добываемый шахтами Кузбасса, провести по участкам несколько тысяч поездов со скоростью «красных стрел» и обработкой их скоростными методами, бороться за ритмичную работу и т.д. Более того, Томская магистраль намеревалась бороться за победу не только со своими соседями, но и за первое место среди дорог Советского Союза.

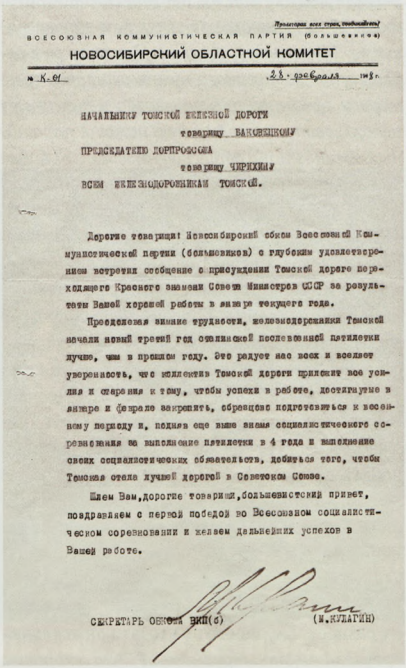
Определенные успехи здесь имелись. В частности, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования за январь 1948 года, ВЦСПС и МПС признали победителем Томскую железную дорогу, которой было вручено знамя Совета Министров СССР. Это достижение стало, пожалуй, пиком успешной деятельности Д.А. Баковецкого в качестве руководителя магистрали.

В том же году, в августе, работа Томской дороги резко ухудшилась. Снизились темпы погрузки угля, металлургического сырья и других грузов. На что МПС немедленно отреагировало приказом, где дало суровую оценку сложившейся ситуации, указывая в числе главных причин отставания дороги неудовлетворительную организацию работы, невыполнение заданных параметров движения поездов, слабую дисциплину, ухудшение использования паровозов, многочисленные случаи брака. Правда, в числе смягчающих факторов можно указать и на то обстоятельство, что Томская дорога функционировала в условиях все расширяющейся реконструкции, которую не всегда (как правило, по вполне объективным причинам) удавалось органично сочетать с текущей работой.

Но, в целом, претензии были справедливые, хотя и вполне ординарные, устранимые в рабочем порядке. Во всяком случае, о том тяжелом положении дороги, в котором она находилась в первый послевоенный год, уже речи не шло. Не без энергичных усилий Д.А. Баковецкого «маятник» качнулся в другую сторону. Тем не менее производственную деятельность магистрали на протяжении всей второй половины 1948 года продолжало лихорадить. И причиной тому в немалой степени был сам Д.А. Баковецкий.

Роль личности командира производства, особенно такого, как железная дорога с ее спецификой, жесткой структурой и иерархией, с ее исключительной важностью в народном хозяйстве страны, весьма высока. О личности Д.А. Баковецкого известно немного, по большей части из служебных характеристик и документов. Но обратим внимание, как менялся их тон за период работы Дмитрия Андреевича начальником Томской железной дороги.

В характеристике парткома Управления Томской железной дороги от 11 ноября 1946 года отмечалось, что новый ее начальник за короткое время *«показал себя волевым, энергичным и инициативным руководителем, требовательным к себе и подчиненным, что*



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ВСЕСОЮЗНАЯ КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ (БОЛЬШЕВИКОВ)

НОВОСИБИРСКИЙ ОБЛАСТНОЙ КОМИТЕТ

№ К-01 23 февраля 1948 г.

НАЧАЛЬНИКУ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
товарищу БАКОВЕЦКОМУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДОРПРОФСОЮЗА
товарищу ЧИРИХИНУ
ВСЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ ТОМСКИЙ.

Дорогие товарищи! Новосибирский обком Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) с глубоким удовлетворением встретил сообщение о присуждении Томской дороге переходящего Красного знамени Совета Министров СССР за результаты Вашей хорошей работы в январе текущего года.

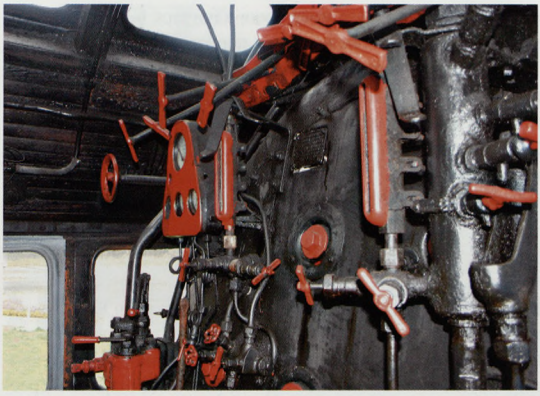
Проведенное зимние трудности, железнодорожники Томской начали новый третий год сталинской послевоенной пятилетки лучше, чем в прошлом году. Это радует нас всех и вселяет уверенность, что коллектив Томской дороги приложит все усилия и старания и тому, чтобы успехи в работе, достигнутые в январе и феврале закрепить, сделанное подготовиться к весеннему периоду и, поднять еще выше знамя социалистического соревнования по выполнению пятилетки в 4 года и выполнение своих социалистических обязательств, добиться того, чтобы Томская стала лучшей дорогой в Советском Союзе.

Шлем Вам, дорогие товарищи, большевистский привет, поздравляем с первой победой во Всесоюзном социалистическом соревновании и желаем дальнейших успехов в Вашей работе.

СЕКРЕТАРЬ ОБКОМА ВКП(б) (М.КУЛАГИН)

Секретарь обкома ВКП(б) М. Кулагин поздравил томских железнодорожников с присуждением Красного знамени Совета Министров СССР. 1948 г.

В кабине паровоза серии Л



приписывает к заслугам себе, а плохое относит за счет других», что *«при решении вопросов работы на своих заместителей и актив не опирается»*. Его относят к числу руководителей, которые не воспитывают своих подчиненных в духе критики и самокритики, на словах признают необходимость критики, а на деле ведут себя, как ее зажимщики, — *«сам не критикует открыто недостатки своих заместителей, отдельных начальников отделений дорог, создавая видимость доброжелательного, поддерживающего их руководителя, и в то же время в ряде организаций заочно ставит вопрос о снятии тех или иных руководителей как не справляющихся, не говоря им об этом»*. Обвиняют Д.А. Баковецкого и в том, что он *«не выполняет «постановления Коллегии МПС в части идейно-политического воспитания командного состава»* и еще в том, что *«в практических действиях т. Баковецкий игнорирует решения бюро Новосибирского обкома ВКП(б)»*.

Отметим одну деталь: все обвинения фактически обходят сферу конкретной производственной деятельности Д.А. Баковецкого, хотя много говорится о взаимоотношениях начальника дороги с его заместителями и партийными органами. Из названной справки видно, что налицо распространенный кадрово-номенклатурный конфликт: начальник дороги пытался создать свою управленческую команду, сменив в первую очередь оставшихся ему в наследство заместителей, которых поддерживали определенные силы в министерстве и обкоме. Тем более что заместители были «своими», а Д.А. Баковецкий — «человеком со стороны».

Это противостояние для Дмитрия Андреевича закончилось, в итоге, поражением. Вероятно, не хватило ему опыта аппаратных игр, где в цене не обязательно талант и деловые качества. Он ведь всегда работал на каком-то конкретном направлении, был практиком, а не

он «настойчиво борется за укрепление трудовой и государственной дисциплины», «принимает активное участие в общественно-политической жизни, своевременно реагирует на мероприятия, проводимые партийным комитетом». Менее чем через полтора года в характеристике той же парторганизации от 4 июня 1948-го начинают звучать и другие ноты: *«…Одним из серьезных недостатков в работе у т. Баковецкого нужно считать чрезмерное самомнение, что иногда мешает ему использовать повседневную помощь партийных организаций, общественности…»*. А еще раньше, в январе того же года в своем решении о работе дороги Новосибирский обком ВКП(б) отмечал, что *«Баковецкий не предъявляет высокой требовательности к своим заместителям и другим руководящим работникам Управления дороги, недостаточно проверяет их деятельность, мало встречается и советуется с инженерами, техниками и недостаточно контролирует работу аппарата»*. Все это пока не мешало Дмитрию Андреевичу «соответствовать занимаемой должности».

Но в справке уже известного нам начальника Управления руководящих кадров МПС Чернышева, появившейся в мае 1949 года, накануне снятия Д.А. Баковецкого с должности, Дмитрий Андреевич подвергается форменному разносу. Ему пеняют на то, что он *«склонен преувеличивать трудности»*, что *«хорошее*

кабинетным управленцем. Подвел его и собственный характер человека сложного, неоднозначного, иной раз непоследовательного и даже противоречивого в поступках и решениях. Но, как бы там ни было, к маю 1949 года Д.А. Баковецкого «дожали».

Помогла это сделать «очень кстати» выплывшая история с Ленинградским политехникумом, «раскрученная» все тем же кадровиком Чернышевым. В феврале 1949 года Новосибирский обком ВКП(б) объявляет Д.А. Баковецкому строгий выговор и ходатайствует снять его с поста начальника Томской дороги, а Министерство путей сообщения присоединяется к этой просьбе, инкриминируя Дмитрию Андреевичу прежде всего и главным образом *«обман партии и государства, выразившийся в том, что он с 1931 года во всех документах ложно указывал об окончании высшего технического заведения с дипломом инженера»*, и лишь потом, как бы «мелким почерком», отмечая, что Д.А. Баковецкий *«работает плохо, авторитет потерял, и дальнейшее руководство Томской железной дорогой обеспечить не может»*.

24 мая 1949 года приказом министра путей сообщения СССР генерал-директор 3-го ранга Д.А. Баковецкий был освобожден от должности начальника Томской железной дороги.

Но долго сидеть без дела Дмитрию Андреевичу не дали. Вскоре он опять оказался на родной Украине. С учетом его большого опыта руководящей работы по организации движения поездов и высоких деловых качеств, Д.А. Баковецкого уже в начале июля 1949 года назначили начальником Управления движения, грузовой и пассажирской работы Донецкого округа железных дорог. Должность немалая, серьезная, но планка была уже не та…

Дальнейшая судьба Д.А. Баковецкого туманна. Доподлинно известно лишь то, что она осталась связанной с железной дорогой. Ну а в истории Томской (впоследствии Западно-Сибирской) железной дороги Дмитрий Андреевич Баковецкий остался памятен тем, что сумел в труднейших условиях первых послевоенных лет начать перестройку самой грузонапряженной магистрали, нацелить и сориентировать ее на задачи мирного времени, связанные с подъемом народного хозяйства и дальнейшим ростом железнодорожных перевозок.



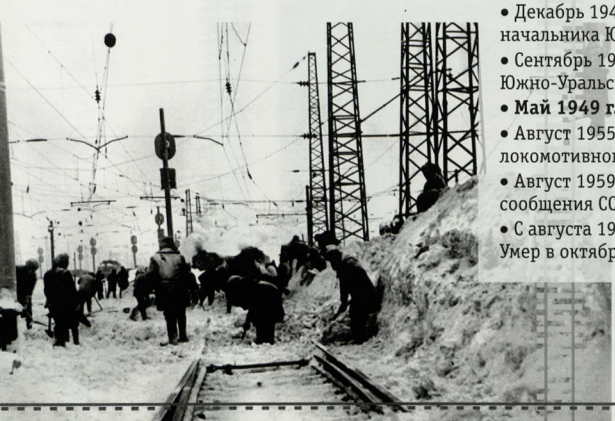
Плакат 40-х годов

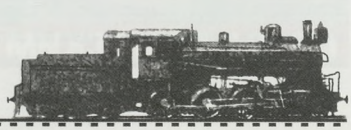




Родился в 1910 г. в п. Иннокентьевский (ныне часть г. Иркутска).

- Октябрь 1927 г. – декабрь 1929 г. – ученик слесаря школы ФЗУ паровозного депо Иркутск-II Восточно-Сибирской железной дороги.
- Декабрь 1929 г. – сентябрь 1931 г. – слесарь паровозного депо Иркутск-II Восточно-Сибирской железной дороги.
- Сентябрь 1931 г. – июнь 1936 г. – учеба в Томском электромеханическом институте инженеров железнодорожного транспорта.
- Август 1936 г. – февраль 1937 г. – бригадир по ремонту паровозов, мастер паровозного депо Иркутск-II Восточно-Сибирской железной дороги.
- Февраль 1937 г. – июнь 1937 г. – заместитель начальника паровозного депо Иркутск-II Восточно-Сибирской железной дороги.
- Июнь 1937 г. – октябрь 1939 г. – начальник паровозного депо Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги.
- Октябрь 1939 г. – октябрь 1940 г. – начальник паровозного депо Нижнеудинск Восточно-Сибирской железной дороги.
- Октябрь 1940 г. – март 1944 г. – начальник паровозной службы Восточно-Сибирской железной дороги.
- Март–август 1944 г. – заместитель начальника оперативной группы Латвийской железной дороги.
- Август 1944 г.– декабрь 1947 г. – начальник паровозной службы Южно-Уральской железной дороги.
- Декабрь 1947 г. – сентябрь 1948 г. – главный инженер-заместитель начальника Южно-Уральской железной дороги.
- Сентябрь 1948 г. – май 1949 г. – первый заместитель начальника Южно-Уральской железной дороги.
- **Май 1949 г. – август 1955 г. – начальник Томской железной дороги.**
- Август 1955 г. – август 1959 г. – начальник Главного управления локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения СССР.
- Август 1959 г. – сентябрь 1972 г. – заместитель министра путей сообщения СССР.
- С августа 1972 г. – персональный пенсионер союзного значения. Умер в октябре 1984 г.







Петр Григорьевич Муратов

Начальник Томской железной дороги
с мая 1949 г. по август 1955 г.

ИЗ ГЛУБИНЫ СИБИРИ

Д.А. Баковецкого на посту начальника Томской железной дороги сменил директор-полковник тяги П.Г. Муратов. В отличие от предшественника он был коренным сибиряком и имел большой опыт работы на стальных магистралях Сибири и Урала.

…В 1910 году крестьянин Тульской губернии Григорий Муратов, отчаявшись прокормить многодетную семью, где было пятеро детей, покинул родное село Дичня и в поисках лучшей доли отправился в Сибирь. Осел он на станции Иркутск-II, где устроился в паровозное депо. Работал сначала чернорабочим, потом кочегаром, помощником машиниста и машинистом. Здесь, в пригородном поселке Иннокентьевский (сегодня это часть Ленинского района Иркутска) 17 октября 1910 года и родился Петр Григорьевич Муратов.



Общий вид главного корпуса Томского технологического института. Фото 1925 г.

После окончания семилетней школы, когда перед ним встал вопрос — что же делать дальше, особых раздумий не было: отец — паровозник, и вся жизнь в этом иркутском предместье так или иначе связана с железной дорогой. С чем же еще, как не с ней, связывать свою судьбу…

В 1927 году он поступил в школу фабрично-заводского ученичества при паровозном депо станции Иркутск-II. А в конце 1929-го, получив специальность слесаря по ремонту паровозов, начал в том же депо осваивать полученную профессию на практике. Работал Петр добросовестно, слесарь из него получался неплохой, но жило в нем, не давая покоя, ожидание чего-то большего. Очень хотелось учиться дальше. Поступил на вечерние курсы по подготовке в вуз. А с сентября 1931 года, успешно сдав вступительные экзамены, был зачислен в Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта.

Студенческая жизнь в железнодорожном вузе протекала совсем не так беззаботно, как поется о ней в песне («от сессии до сессии живут студенты весело…»). Большие учебные нагрузки, дисциплина, а главное то, что теория обязательно сопровождалась серьезной практикой — будущий инженер должен четко представлять, как работает то или иное звено в сложной цепи железнодорожного производства. Кроме студенческих практик, Петр Муратов за счет своих очередных отпусков еще обычно ездил помощником машиниста. В 1934-м, получив право самостоятельного управления паровозом, более года он проработал машинистом.

Пять институтских лет пролетели незаметно. И вот, наконец, у него на руках диплом инженера-механика паровозного хозяйства, направление на работу в родное депо станции Иркутск-II — *«для использования по Вашему усмотрению»* — и аванс в 450 рублей.

«Использовали» молодого специалиста поначалу, пока присматривались к нему, в качестве бригадира и мастера по ремонту паровозов. Но мастером Петр Григорьевич пробыл совсем недолго. Всего через полгода, в феврале 1937-го, он становится заместителем начальника паровозного депо Иркутск-II. И на

этой должности грамотный, обладающий хорошими организаторскими способностями, энергичный, трудолюбивый инженер долго не задерживается. В июне 1937 года П.Г. Муратова назначают начальником паровозного депо Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги. Через год он вступил в партию, хотя кандидатом в ней состоял с 1931 года, полоса массовых чисток и репрессий на несколько лет задержали его прием. В Тайшете П.Г. Муратов проработал до октября 1939 года, а потом еще год возглавлял паровозное депо Нижнеудинск той же дороги.



П.Г. Муратов. Тюмень, 1936 г.

Железная дорога в этих местах Восточной Сибири проходит по гористой и сильно пересеченной лесистой местности с резко континентальным климатом и большим перепадом температур, поэтому ее эксплуатация сопряжена с большими трудностями. Зато какой простор для самоутверждения и проявления своих возможностей! Впрочем, думать о том молодому начальнику депо было совершенно некогда. Голова болела об одном — обеспечении в сложнейших условиях перевозок грузов. Значит, требовалось постоянно совершенствовать эксплуатационную работу, заботиться о хорошем состоянии локомотивов и, конечно же, о людях, работающих и в жару, и в лютый мороз.

Время было тревожное. На дальневосточных рубежах СССР японские милитаристы попытались вторгнуться на территорию нашей страны в районе реки Халхин-Гол. В связи с этим началась срочная переброска военной техники и грузов на Дальний Восток, в обеспечении которой самое активное участие принял и начальник Тайшетского, а потом и Нижнеудинского депо П.Г. Муратов. За выполнение особых заданий, связанных с событиями на реке Халхин-Гол, он был награжден орденом Ленина.

В октябре 1940 года П.Г. Муратов пошел на повышение: его назначили начальником паровозной службы Восточно-Сибирской железной дороги. В этой должности проработал он до 1944 года. Шла Великая Отечественная война, и, естественно, все силы приходилось отдавать на организацию бесперебойных перевозок для Действующей армии и оборонной промышленности. В том числе и... в прифронтовой полосе. А дело в том, что в марте 1944 года П.Г. Муратова назначили заместителем начальника оперативной группы Латвийской железной дороги, где он принял самое деятельное участие в организации прифронтовых перевозок и в подготовке к восстановлению ее разрушенного хозяйства. За эту работу П.Г. Муратов был награжден орденом Отечественной войны I степени.


Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БИЛЕТ № 362

Студент Механического факультета Сибирского Института Инженеров Транспорта

Муратов
Петр Григорьевич

Год рождения 1910

Год поступ. в ВУЗ 1931

Год поступ. в СИИТ 1931

Зачислен приказом №

Пом. директора

Зав. Сектором Кадров СИИТ

М. П.

ЛИЧНАЯ ПОДПИСЬ СТУДЕНТА:

Студенческий билет Петра Муратова. 1931 г.

В Сибирь Петр Григорьевич вернулся не сразу. Из Прибалтики путь его лежал в Челябинск. В августе 1944 года его назначают начальником паровозной службы Южно-Уральской железной дороги. На этой магистрали П.Г. Муратов пройдет еще две ступени служебной лестницы: в конце 1947 года станет главным инженер-заместителем начальника, а в сентябре 1948-го — первым заместителем начальника Южно-Уральской железной дороги.

С окончанием Великой Отечественной войны стальные магистрали страны возвращались к мирной жизни, и приходилось прилагать огромные усилия для перестройки всей



Медаль «За освоение целинных земель»

работы. Давалась она нелегко, тем не менее под руководством и при непосредственном участии П.Г. Муратова были разработаны и осуществлены крупные организационно-технические мероприятия по наращиванию пропускной и провозной способности Южно-Уральской железной дороги.

Не в последнюю очередь это обстоятельство дало основание министру путей сообщения Б. Бещеву ходатайствовать перед ЦК ВКП(б) об утверждении П.Г. Муратова начальником Томской дороги, обращая при этом внимание на то, что он, *«занимая продолжительное время командные должности на сложных участках железнодорожного транспорта дорог Сибири и Урала, проявил себя хорошим организатором, технически грамотным и авторитетным командиром, способным обеспечить работу с большим объемом»*.

24 мая 1949 года приказом министра путей сообщения за № 345 директор-полковник тяги П.Г. Муратов был освобожден от работы первого заместителя начальника Южно-Уральской и назначен начальником Томской железной дороги.

Прежний ее руководитель Д.А. Баковецкий передал П.Г. Муратову магистраль с немалым числом проблем, но успел начать реорганизацию, связанную с новыми социально-экономическими задачами при переходе народного хозяйства страны к мирной жизни. Новый командир Томской его продолжил.

Прежде всего, был взят курс на расширение и серьезное техническое перевооружение дороги для значительного увеличения ее пропускных и провозных возможностей.

В 1951 году возобновилось прерванное в 1948 году строительство линии Барнаул–Кулунда протяженностью 343 километра. В марте 1954 года ее приняли в эксплуатацию, и она стала вместе с построенной несколько раньше линией Артышта — Алтайская важным звеном Южно-Сибирской магистрали, обеспечивая транспортные связи районов Восточной и Западной Сибири, Северного Казахстана с районами Южного Урала, Нижнего Поволжья и юга европейской части страны. Частично разгрузив Транссиб, новая линия прошла по удаленным ранее от железных дорог районам целинных и залежных земель.

Активно развивалось и станционное хозяйство, также игравшее очень важную роль в увеличении пропускной и провозной способности магистрали. Как на ранее действующих, так и на новых линиях стали появляться новые станции: Иня-Восточная, Междуреченск, Ребриха, Мыски, Заринская и др.

Дорога продолжала оснащаться современной техникой. На ее предприятиях можно было увидеть новые станки, агрегаты, погрузочно-разгрузочные эстакады, мостовые краны, современные гидравлические домкраты. У путейцев появилась уникальная высокопроизводительная путеукладочная машина инженера Платова, способная укладывать 25-метровые звенья.

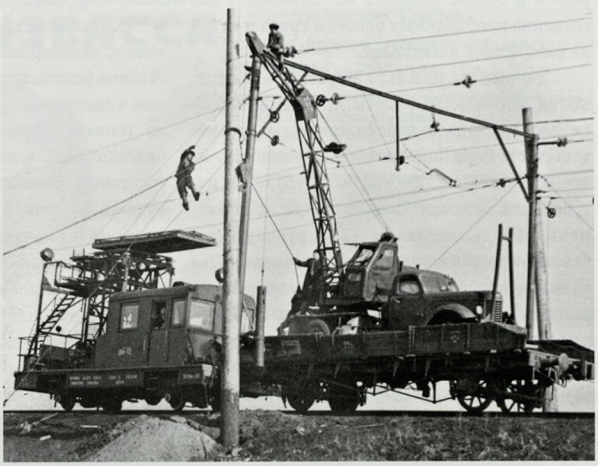
В первое послевоенное десятилетие главной тяговой силой на магистрали оставались паровозы. Они обеспечивали основную долю перевозок. Техническое перевооружение не обошло и паровозников. Переоборудовались, насыщались механизмами старые депо, строились новые. В 1953 году открылись основные паровозные депо Тягун и Алтайская, а в 1954-м — Леньки. Появилось и новое поколение мощных отечественных локомотивов, способных проводить такие тяжеловесные составы, о которых раньше можно было только мечтать.

Это давало возможность значительно увеличить вес груженых составов и проводить их с большей скоростью. Продолжая традиции П. Кривоноса и Н. Лунина, паровозники первой половины 1950-х годов, совершенствуя свою работу, стремились достичь максимально высоких показателей. Вождение тяжеловесных поездов позволило значительно увеличить пропускную и провозную способность отдельных участков дороги, значительно меньшим числом локомотивов выполнить больший объем работы и экономить топливо. К 1955 году более сорока процентов грузовых поездов были тяжеловесными. В эти годы Томская дорога дала немало мастеров скоростного вождения тяжеловесных поездов, таких как

И. Баранов, П. Усанов, П. Шолкин, В. Петров, А. Парфенов, А. Павлов, А. Сазонов и др. Широкое распространение получило на рубеже 1940–50-х годов движение машинистов-«пятисотников», соревновавшихся за достижение пятисоткилометрового пробега локомотива в сутки.

Но западносибирские железнодорожники уже готовились к работе с новой техникой. В мае 1954 года был сдан в постоянную эксплуатацию электрифицированный участок Чулымская–Барабинск, а к 1955 году дорогу от Омска до Новосибирска полностью электрифицировали.

В годы 5-й пятилетки, в которые П.Г. Муратов в основном и руководил Томской железной дорогой, магистраль работала устойчиво и стабильно. Регулярно перевыполнялся план погрузки, ежегодно сверх плана грузились десятки тысяч вагонов с углем, коксом, рудой, металлом, нефтепродуктами, зерном, товарами народного потребления. Улучшались и многие качественные показатели, например, использование подвижного состава и локомотивного парка, оборот вагонов, участковая и техническая скорости. От восьмидесяти до девяноста процентов всех поездов следовало в эти годы по графику, который, как известно, является основным законом работы железнодорожного транспорта. За всем этим стоял труд десятков тысяч работников магистрали самых разных профессий. И то, что лучших из них отметили в 1951 году высшей наградой Родины — орденом Ленина, — красноречивое тому подтверждение. Коллективы многих предприятий Томской дороги в 5-й пятилетке неоднократно выходили победителями во Всесоюзном социалистическом соревновании железнодорожников, получали знамена Совета Министров СССР, ВЦСПС и МПС.



Работы по электрификации линии Прокопьевск–Черкасов Камень

Большая заслуга в этом была и самого П.Г. Муратова, организовывавшего слаженную, ритмичную, бесперебойную и качественную работу гигантского производственного механизма, чутко улавливавшего передовой опыт и творческую инициативу и горячо их поддерживавшего. Это подтверждают, в частности, его многочисленные выступления в дорожной газете «Железнодорожник Кузбасса», где он скрупулезно анализирует как работу магистрали в целом, так и отдельных ее звеньев, отмечает достижения, вскрывает недостатки, намечает дальнейшие пути развития.

Он стремился постоянно повышать собственный научно-технический уровень. Об этом говорит хотя бы тот факт, что, несмотря на колоссальную загруженность, Муратов находит время и силы для научной работы. В начале 1955 года на ученом совете Томского политехнического института им. С.М. Кирова он защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук по актуальной для железнодорожного производства того времени теме: «Влияние изгари и угольной пыли на боксование паровозов при низких температурах».

Большое внимание как начальник дороги П.Г. Муратов уделял социально-бытовой сфере. Строительно-монтажные конторы Томской

магистрали в начале 50-х годов развернули широкое жилищное строительство и сооружение объектов соцкультбыта. Дорога располагала двумя десятками домов культуры, двумя стадионами, многими спортплощадками, лыжной базой, десятками библиотек и стационарных киноустановок. Организовывались пионерские лагеря для детей железнодорожников, большие средства шли на санаторно-курортное лечение. На самые отдаленные полустанки, в дома путевых обходчиков приходило радио. В общем, делалось все возможное для создания необходимых условий труда и отдыха работников магистрали.

Личные заслуги П.Г. Муратова в обеспечении нормальной работы крупнейшей российской железной дороги советским правительством были оценены по достоинству. За время работы на Томской магистрали он награждался орденом Трудового Красного Знамени (1953), медалями «За трудовую доблесть», «За освоение целинных земель». Два раза ему присваивалось персональное звание высшего начальствующего состава железнодорожного транспорта: при вступлении в должность начальника Томской дороги Петр Григорьевич стал генерал-директором тяги 3-го ранга, а в конце августа 1953-го — генерал-директором тяги 2-го ранга.

Не стоит, однако, думать, что все в производственной деятельности П.Г. Муратова было гладко и безоблачно. Награды и звания — это результат, вершина, в основании которой бесконечная рутинная работа, где не только начальник постоянно спрашивает с подчиненных, но и с него огромный спрос за все, что делается на дороге. И прежде всего — за выполнение планов, графиков движения, производственную дисциплину.

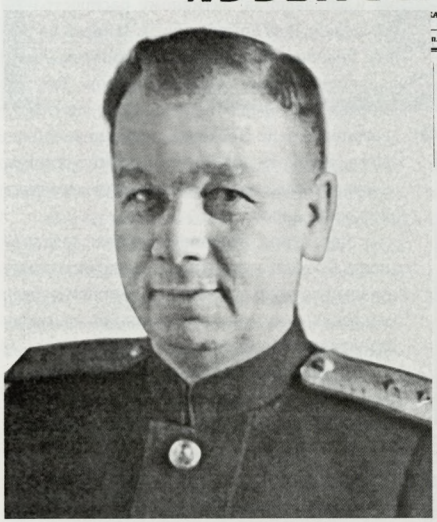
Хромающая дисциплина — это сбои в движении, невыполненные планы, ухудшение состояния безопасности движения поездов, ведущее к авариям и крушениям. А с дисциплиной на Томской дороге дела обстояли не совсем благополучно, вследствие чего магистраль по состоянию безопасности оказалась одной из худших на сети дорог. Коллегия МПС остро критиковала начальника Томской дороги за ослабление внимания к безопасности движения и не раз наказывала его. В личном деле П.Г. Муратова можно найти не один приказ МПС, где ему объявляется выговор то *«за… непринятие мер к оборудованию локомотивов автостопами, имевшимися в наличии на Томской ж.д»*, то



На снимке: участники собрания производственно-хозяйственного актива Томской дороги. Фото Н. Иванова.

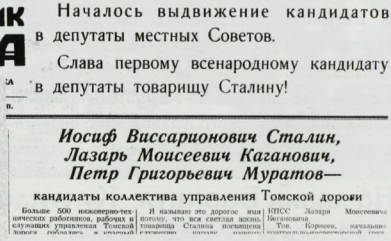
«Железнодорожник Кузбасса», декабрь 1954 г.

за *«...непринятие необходимых мер к обеспечению безопасности движения поездов, вследствие чего в январе 1952 г. на Томской дороге произошло 7 крушений»*, то за *«...систематический срыв подачи вагонов под погрузку угля»*, то еще за какой-либо производственный сбой. Огонь критики велся не только с министерских высот, но и снизу. Во всяком случае, на ряде партийных собраний Управления дороги коммунисты прямо указывали на серьезные недостатки в работе своего руководителя.



Все это являлось обычной нормальной практикой, неотъемлемой частью повседневной работы, двумя сторонами одной медали. Из критических замечаний делались соответствующие выводы, наказания искупались хорошей работой, и тогда появлялись приказы другого рода, где ранее наложенные взыскания снимались. В общем, как любят шутить сами командиры производства, что ты за руководитель без парочки инфарктов и нескольких «строгачей» и в послужном списке!..

Более шести лет П.Г. Муратов руководил Томской магистралью. Как писал в июле 1955 года в ЦК КПСС министр путей сообщения Б. Бещев, рекомендуя Петра Григорьевича на новую должность, он *«по работе на Томской железной дороге зарекомендовал себя хорошим организатором, инициативным и подготовленным командиром»*. А начальник Главного управления кадров министерства, расширяя и конкретизируя в своем представлении эту характеристику, отмечал, что *«тов. Муратов... технически подготовленный руководитель, имеет большой опыт руководящей работы, обладает организаторскими способностями, энергичный и требовательный командир, знает эксплуатационную работу на железнодорожном транспорте и локомотивное хозяйство»*, что, *«работая на Томской железной дороге, уделяет большое внимание внедрению новой техники и передовых методов труда»*. И эти сухие казенные формулировки весьма точно отражали истинную суть Муратова-производственника, делом всей жизни которого была железная дорога.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА

Началось выдвижение кандидатов в депутаты местных Советов.

Слава первому всенародному кандидату в депутаты товарищу Сталину!

Иосиф Виссарионович Сталин,
Лазарь Моисеевич Каганович,
Петр Григорьевич Муратов—

кандидаты коллектива управления Томской дороги

Больше 500 инженерно-технических работников, рабочих и служащих управления Томской дороги собрались в красный

Я называю это дорогое имя потому, что вся светлая жизнь товарища Сталина посвящена

КПСС Лазаря Моисеевича Кагановича.

Тов. Корнеев, начальник

Петра Григорьевича рекомендовали в аппарат МПС. В августе 1955 года в связи с назначением его начальником Главного управления локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения А.Г. Муратов расстался с Томской железной дорогой и переехал из Новосибирска в Москву.

На новом месте Петру Григорьевичу тоже хватало дел. 6-я пятилетка стала периодом серьезной технической реконструкции железнодорожного транспорта на основе широкого внедрения электрической и тепловозной тяги, в которой П.Г. Муратов принимал самое непосредственное участие. Более того, его плодотворная работа способствовала быстрейшему

П.Г. Муратов выдвигается в депутаты. «Железнодорожник Кузбасса», ноябрь 1953 г.

П.Г. Муратов – член коллегии МПС. 1956–1959 гг.

решению сложных практических проблем, возникавших в связи с заменой в массовом порядке паровозов на электровозы и тепловозы.

В 1959 году П.Г. Муратов получил новое повышение: стал заместителем министра путей сообщения. Он курировал работу Главных управлений МПС локомотивного и вагонного хозяйства, электрификации и энергетического хозяйства, по ремонту подвижного состава и производству запасных частей.

В стране продолжались невиданными в мировой практике темпами электрификация железных дорог, освоение прогрессивных видов тяги, переоснащение материально-технической базы деповского и заводского хозяйства, массовая переподготовка кадров. Создавались новые типы локомотивов и вагонов повышенной грузоподъемности, внедрялись сменная езда локомотивных бригад на удлиненных плечах, обслуживание поездов без поездных вагонных мастеров. Все это находилось в сфере непосредственного ведения П.Г. Муратова.

Большое внимание уделял он также переводу ремонтного производства на поточно-конвейерный способ с механизацией и автоматизацией технологических процессов, внедрению в производство научной организации труда и использованию сетевого планирования и управления, активному распространению передового опыта работы. И здесь не раз Петр Григорьевич обращался к деятельности западносибирских железных дорог. Так, во многом благодаря П.Г. Муратову по опыту вагонного депо Московка, впервые внедрившего автоматизированные линии ремонта вагонов, стали работать почти все вагонные депо сети дорог.

Серьезное значение имела деятельность П.Г. Муратова и по обеспечению рационального использования топливно-энергетических ресурсов, экономии их на предприятиях железнодорожного транспорта.

Отдавая много времени и сил технической реконструкции стальных магистралей страны, Петр Григорьевич, параллельно длительное время возглавлял Центральное правление научно-технического общества железнодорожного транспорта и секцию по транспорту выставочного комитета ВДНХ СССР, проводя значительную работу по пропаганде новейших достижений науки и техники, экономических знаний, показу и внедрению достижений новаторов. Эта сторона его деятельности была отмечена золотой медалью ВДНХ и Почетной грамотой ВСНТО с занесением в Книгу Почета.

Многое делалось П.Г. Муратовым по организации сотрудничества с железными дорогами социалистических стран, осуществлению совместных комплексных разработок, передаче опыта советских магистралей и по оказанию практической помощи в решении технических проблем. Эта деятель-

1 августа 1954 г. открылось регулярное движение товарных и пассажирских поездов на участке Барнаул–Кулунда. «Железнодорожник Кузбасса», 1954 г.

На линии Барнаул—Кулунда



Железнодорожная линия Барнаул—Кулунда вступила в строй. 1 апреля, как сообщалось, открыто регулярное движение пассажирских и товарных поездов на этом участке Южзапа.

Регулярное движение поездов на новом участке открывает прямой путь на Кузбасса на Южный Урал, дает выход чугуно-плавильному металлу в Сибирь, а кузбасскому углю — на Урал.

Огромное значение имеет линия Барнаул—Кулунда для Алтайского края. Она проходит по территориям восьми районов: Кулундинского, Благовещенского, Завьяловского, Шарчинского, Ребрихинского, Парфеновского, Павловского и Барнаульского.

Большую работу проделали строители железной дороги, решившие в сжатые сроки завершить поставленные перед ними задачи. Они переработали более 5 миллионов кубометров земли, возвели около 100 больших и малых искусственных сооружений, уложили 400 километров главных и станционных путей, 300 тысяч кубических метров балласта, выполнили большой объем жилищного и культурно-бытового строительства. Все работы на линии были широко механизированы. На стройке использовались экскаваторы, грейдеры, скреперы, бульдозеры, автосамосвалы, краны, путеукладчики, мощные грузовые автомашины. О степени механизации работ можно судить по такому сравнению. На строительстве Турксибско-Сибирской дороги, протяженностью 1600 километров, работало всего лишь 18 экскаваторов, а на линии Кулунда—Барнаул, длина которой 343 километра, было занято 40 экскаваторов.

На сооружение этого участка Южзапа строители затратили менее двух лет. И плоды этого напряженного созидательного труда налицо.

По бескрайним просторам Кулундинской степи, осталися позади километр за километром, идут поезда. Они везут посевные грузы, богатую сельскохозяйственную технику, товары народного потребления. Светятся пунктирами электрических огней врезаются в ночную темень новые станции и разъезды: Ленькин, Гилевка, Овечкино, Коринино, Ребриха, Кальманский. Там, где недавно была голая степь, выросли рабочие поселки железнодорожников.

Новая дорога соединяет восемь важнейших сельскохозяйственные районы Алтайского края, улучшает их хозяйственные и культурные связи с Барнаулом. Особенно большое значение приобретает железнодорожная линия в зимнее время, когда грунтовые дороги заносятся снегом и связь со многими районами очень затруднена. Раньше, чтобы попасть из Кулунды в Барнаул, надо было затратить несколько суток на проезд по железной дороге через Татарскую и Новосибирск, на расстояние более тысячи километров. Теперь проезд по железной дороге сократился в три раза.

Непрерывное зимой дороги затрудняли доставку в районы горючего для МТС, строительных материалов, товаров широкого спроса. Доставка грузов на автомашинах производилась летом и осенью. Это была весьма дорогостоящий вид транспорта. Взять хотя бы такой пример. Ребрихинский райпотребсоюз ежегодно расходовал на перевозку товаров из Барнаула свыше 200 тысяч рублей. Расстояние же от краевого центра до Ребрихи всего лишь 115 километров.

Зимой в глубинные степные районы товары можно было доставить только тракторным транспортом. Например, на перевозку из Барнаула в Завьялово 40 тонн сахару требовалось по санному пути 140 лошадей. На подвозку уходило до 12 дней. Теперь для этого достаточно одного четырехосного вагона. На прослеживание его до станции Гилевка уйдет меньше суток. Перевозка обойдется, примерно, в десять раз дешевле.

Открытие движения на линии Барнаул—Кулунда значительно облегчит заготовку зерна и продуктов животноводства в прилегающих районах. Вместе с тем железная дорога создает большие возможности для внедрения в земледелие новых седьмопольных севооборотов. Во многих колхозах Кулундинской степи имеются все условия для возделывания сахарной свеклы. До последнего времени производство этой культуры не получало распространения из-за транспортных затруднений, не позволявших доставлять свеклу на сахарные заводы. Ныне это препятствие устранено.

Освоение многих тысяч гектаров целинных и залежных земель в районах Кулунды открывает широкие перспективы развития и укрепления общественного хозяйства колхозов и совхозов. Это будет большим вкладом в решение задачи создания прочной продовольственной базы населения и сырья для легкой и пищевой промышленности.

Железнодорожники Барнаульского и вновь созданного Кулундинского отделений дороги встали на трудовую вахту. Обеспечить бесперебойное продвижение поездов по линии Барнаул—Кулунда — вот ответственная задача, решению которой отдают они свои силы и энергию.

* * *

1 апреля открылось регулярное движение товарных и пассажирских поездов на участке Барнаул—Кулунда.

На снимке: председатель исполкома Алтайского краевого Совета депутатов трудящихся т. Пысин открывает путь первому поезду.

Текст К. Литвинчука.
Фото И. Иванова.



Выступление на собрании дорожного актива

ность П.Г. Муратова отмечена наградами министерств транспорта ГДР, Польши, Венгрии.

Нельзя не сказать еще об одной стороне жизни П.Г. Муратова — общественной. Здесь Петр Григорьевич тоже всегда был заметной фигурой и пользовался не меньшим, чем в своей профессиональной деятельности, авторитетом. Он избирался членом Новосибирского обкома КПСС, депутатом областного и городского Советов депутатов трудящихся, членом ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта, делегатом краевых, областных, городских и районных конференций, съездов профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и съездов профсоюзов СССР.

Разносторонняя деятельность П.Г. Муратова в «министерский» период его жизни отмечалась не только профсоюзом и зарубежными коллегами. Родное ведомство наградило его знаком «Почетному железнодорожнику», а государство — еще одним орденом — «Знак Почета» (1966).

Семнадцать лет проработал П.Г. Муратов в аппарате Министерства путей сообщения. Возраст и здоровье давали о себе знать, и Петр Григорьевич подал прошение об отставке. В сентябре 1972 года он был освобожден от обязанностей заместителя министра путей сообщения в связи с уходом на пенсию. С этого времени он стал персональным пенсионером союзного значения.

Однако сидеть без дела на заслуженном отдыхе не стал. Вскоре устроился во Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта на должность старшего преподавателя. И более пяти лет передавал он новому поколению руководящих кадров свой богатый опыт.

При всем видимом благополучии, старость Петра Григорьевича нельзя назвать спокойной и счастливой. Уже в пожилом возрасте на него обрушивается тяжелый удар судьбы: в 1977 году его сын прямо возле собственного дома на вечерней прогулке был зверски убит неизвестными лицами. На руках Петра Григорьевича остался четырнадцатилетний внук. Резко пошатнулись собственное здоровье и здоровье жены. Работу в институте он был вынужден прекратить.

13 октября 1984 года Петр Григорьевич Муратов ушел из жизни. А вот десятилетия его подвижнического труда на железных дорогах страны, способствовавшего их совершенствованию и развитию, остались.

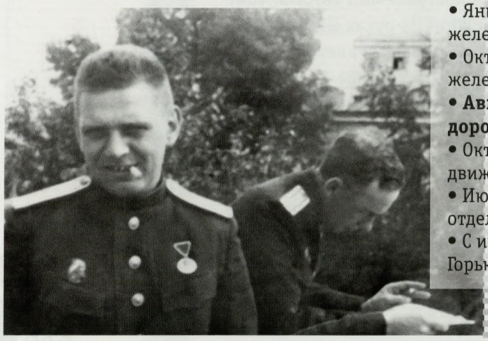


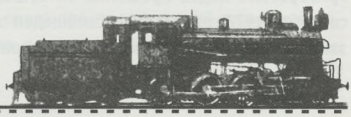




Родился в 1910 году в селе Благовещенье Шавельского уезда Ковельской губернии в семье крестьян.

- Сентябрь 1925 г. – январь 1929 г. – ученик слесаря паровозного депо (станция Мелитополь Сталинской железной дороги).
- Январь–август 1929 г.– помощник машиниста депо (станция Мелитополь Сталинской железной дороги).
- Август 1929 г. – июнь 1930 г. – секретарь узлового комитета ЛКСМУ (станция Мелитополь Сталинской железной дороги).
- Июнь–октябрь 1930 г. – бригадир по ремонту паровозов (станция Мелитополь Сталинской железной дороги).
- Ноябрь 1930 г. – февраль 1931 г.– секретарь шахткома ЛКСМУ шахты «Иван» (Макееевка).
- Февраль–май 1931 г. – помощник машиниста паровоза (станция Мелитополь Сталинской железной дороги).
- Май–октябрь 1931 г. – машинист паровоза (станция Мелитополь Сталинской железной дороги).
- Октябрь 1931 г. – февраль 1937 г. – студент института инженеров транспорта (г. Днепропетровск) по специальности «Инженер-механик паровозного хозяйства».
- Март–август 1937 г. – инженер-диспетчер ЦТ НКПС (г. Москва).
- Август 1937 г. – март 1938 г. – начальник сектора эксплуатации ЦТ (г. Москва).
- Март 1938 г. – февраль 1939 г.– начальник Урало-Сибирского отдела ЦТ (г. Москва).
- Февраль 1939 г. – май 1942 г. – заместитель начальника паровозной службы Рязано-Уральской железной дороги (г. Саратов).
- Май 1942 г. – январь 1944 г.– начальник отделения паровозного хозяйства Рязано-Уральской железной дороги (г. Саратов).
- Январь 1944 г. – октябрь 1947 г. – заместитель начальника Северной железной дороги (г. Вологда).
- Октябрь 1947 г. – август 1949 г. – слушатель Академии железнодорожного транспорта (г. Москва).
- **Август 1949 г. – июль 1951 г. – начальник Омской железной дороги (г. Омск).**
- Октябрь 1951 г. – июль 1952 г. – ревизор МПС по безопасности движения (г. Москва).
- Июль 1952 г. – июнь 1953 г. – заместитель начальника технического отдела Московско-Курско-Донбасской дороги (г. Москва).
- С июня 1953 г. – главный инженер Московского отделения Горьковской железной дороги (г. Москва).







Николай Павлович Стельмаков

Начальник Омской железной дороги
с августа 1949 г. по июль 1951 г.

ОПАСНЫЙ ЗАЖИМ КРИТИКИ

Николай Павлович Стельмаков родился в 1910 году в селе Благовещенье Шавельского уезда Ковельской губернии. В 1914 г. в момент наступления немецких войск семья переехала в город Орел, где глава семьи тяжкий крестьянский труд поменял на не более легкий труд рабочего. Через несколько лет отец из-за инвалидности стал заниматься тем, что «сподручней» — устроился монтером телефонной сети.

В 1919 году семья перебралась в город Мелитополь. Отец вследствие инвалидности работать больше не мог, а мать всю жизнь была домохозяйкой. Родители находились на иждивении Николая, пока он не похоронил их — в 1937 году отца и в 1943 — мать. Было у Стельмакова еще три брата.

В 1925 году, окончив шестую группу семилетки, Николай поступает в ФЗУ при депо станции Мелитополь Сталинской железной дороги. Окончив училище в 1929 году, работает в Мелитопольском депо помощником машиниста, а затем освобожденным секретарем комсомольской организации узла. В 1930 году направляется ЦК ЛКСМУ на комсомольскую работу в Донбасс. После отзыва железнодорожников на транспорт вновь возвращается в депо Мелитополь.

В 1931 году он поступает в Днепропетровский институт инженеров транспорта. После окончания его в 1937 году (с отличием) работает в Центральном управлении паровозного хозяйства НКПС. Затем его направляют на Рязано-Уральскую железную дорогу. Там он работает в должности заместителя начальника паровозной службы и начальника отделения в Саратове.

В 1944 году Николая Павловича назначают заместителем начальника Северной железной дороги.

За самоотверженный труд в годы войны и *«за выполнение заданий по воинским перевозкам»* Н.П. Стельмакова Верховный Совет СССР награждает орденами и медалями: в 1942 г. медалью «За трудовую доблесть», в 1943 г. орденом Трудового Красного Знамени, в 1945 г. медалями «За освобождение Советского Заполярья» и «За победу над Германией».

В 1947 году Николая Павловича направляют на учебу в Академию железнодорожного транспорта, по окончании которой Министерство путей сообщения в августе 1949 года назначает его начальником Омской железной дороги.

В конце 40-х – начале 50-х годов одной из главных задач Омской железной дороги, как и других дорог сети, стало сооружение новых линий и увеличение пропускной способности уже имеющихся. Достигалось это, прежде всего, реконструкцией железнодорожного пути, заменой деревянных шпал, дефектных и остродефектных рельсов на главном ходу и на станционных путях. В связи с этим проводились большие работы по усилению мощности пути и его переустройству с использованием тяжелых типов рельсов и щебеночного балласта. Дорожные работы пошли гораздо быстрее, когда стал использоваться путеукладочный кран инженера Платова. Стельмаков приложил много усилий к его внедрению на дороге.

Широкое внедрение путеукладчиков Платова с созданием для них сначала временных, а затем и постоянных звеносборочных баз сделало путевые машинные станции производственными предприятиями индустриального типа. Сборка путевой решетки в стационарных условиях дала возможность повысить уровень механизации путеукладочных работ, повысить их качество и одновременно улучшить условия труда и жизни путейцев. Впоследствии парк дорожно-ремонтных машин постоянно пополнялся, а уровень механизации путевых работ соответственно повышался.

Монтеры механизированных дистанций пути уделяли большое внимание текущему содержанию пути: проверке его сооружений и устройств, контролю состояния рельсовой колеи, планово-предупредительному ремонту.

Стало наконец-то развиваться станционное хозяйство, без которого невозможно было

увеличить пропускную и провозную способность магистрали.

Очень часто Николай Павлович бывал в Барабинске, где курировал работу связистов Барабинской дистанции связи. Для увеличения пропускной и провозной способности главного хода Транссиба они сделали очень много.

С целью улучшения оперативной работы поездных диспетчеров на участке Барабинск–Чулымская впервые на сети дорог страны все локомотивы (паровозы) были оборудованы радиостанциями типа ЖР-1. На участке был организован цех поездной радиосвязи, а также радиопроводной канал «локомотив — диспетчер».

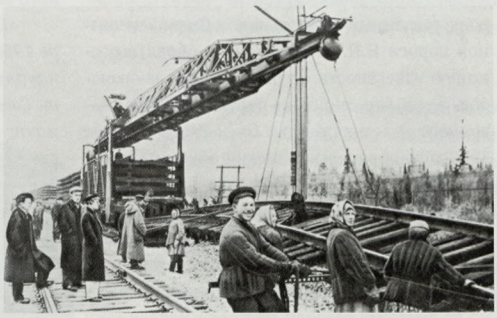
Как и в предыдущие годы существования Транссиба, главной тяговой силой на магистрали в годы четвертой пятилетки оставался паровоз. Кроме того, приходилось помогать паровозами и оборудованием, а также направлять кадры в восстанавливаемые депо в европейской части страны, но никто не снимал с работников паровозного хозяйства и ответственности за укрепление собственной ремонтной базы. А это десятки основных и оборотных депо, складов топлива, трансформаторных подстанций, пунктов водоснабжения.

В послевоенные годы широкое распространение получил опыт машиниста Барабинского депо В.И. Голенкова. В своей работе Владимир Иванович использовал целый комплекс различных приемов, начиная с качественного ухода за паровозом и умелой подготовки его к рейсу и кончая применением передовых методов эксплуатации машины (кольцевые рейсы, скоростная экипировка, вождение поездов без остановок для дополнительного набора воды, экономия топлива и т.д.). Охотно делился машинист своим опытом не только с учениками и помощниками, но и со всеми железнодорожниками.

На столе начальника дороги лежала газета со статьей Голенкова, в которой Николай Павлович подчеркнул важные места и показывал их своим посетителям и особенно гостям из Москвы, как образец истинного радения о дороге:

«Хорошо ухаживая за паровозом, увеличивая его пробег, мы одновременно успешно решаем и другую задачу: сохраняя локомотив, добиваемся, чтобы он как можно больше совершал полезной работы», — писал Голенков.

Результаты работы барабинского машиниста действительно впечатляли: его паровоз проходил от 350 до 450 километров в сутки и на 2–5 часов сокращал время оборота. Благодаря этому методу вес поезда в 1951 году по сравнению с 1947 годом поднялся с 1963 до 2108 тонн, а пробег между плановыми ремонтами увеличился с 42 до 53 тысяч километров.



Укладка звена на призму путеукладчиком Платова

Метод В.И. Голенкова был одобрен коллегией Министерства путей сообщения и рекомендован для внедрения на всей сети железных дорог. Его применение экономило одной только Омской железной дороге за год до девяти миллионов рублей!

За высокие показатели в четвертой пятилетке и усовершенствование методов, способствовавших увеличению пробега паровозов, Голенкову была присуждена Сталинская премия.

Тогда же широкое распространение на сети дорог получает движение машинистов-«пятисотников», принявших эстафету от Голенкова и соревновавшихся за достижение пятисоткилометрового пробега локомотива в сутки.

Новые подходы к работе искали и находили путейцы. Выполнение профилактических работ зимой считалось едва ли возможным,

пока дорожный мастер Вагайской дистанции Омской железной дороги А. Удалов впервые не организовал планово-предупредительный ремонт пути в зимнее время. Это дало прекрасный результат: путь был исправен круглый год, и к летним планово-предупредительным работам стали приступать загодя. Вскоре опыт дорожного мастера распространился по всем железным дорогам страны. А. Удалову в 1951 году присудили Сталинскую премию, наградили орденом Ленина и знаком «Почетному железнодорожнику».

Но не обходилось и без неприятностей. 27 марта 1951 года в газете «Правда» была опубликована корреспонденция «Так ли надо исправлять ошибки?». В рубрике «Партийная жизнь» проходных статей не бывает. Инцидент, связанный с начальником Омской железной дороги Н.П. Стельмаковым, обрел всесоюзную известность. Суть материала заключалась в том, что секретарь партийного бюро вагонного участка станции Омск Рябов в конце 1950 года обратился в Омский обком партии с письмом, в котором сообщал о недостойном поведении начальника Омской дороги. В письме приводился такой факт: начальник дороги обязал руководителей Омского пассажирского депо произвести ремонт персонального вагона по высшему разряду, не предусмотренному сметой и без разрешения соответствующих органов. Вагон в течение трех с половиной месяцев несколько раз перекрашивался, все металлические части, включая подножки, были покрыты никелем, для салона выткали специальный ковер. На ремонт вагона ушло несколько тысяч рублей, и ушло незаконно.

Стельмаков направил в пассажирское депо одну за другой две комиссии, которые составили «независимые» акты проверки стоимости ремонта вагона, по которым выходило, что виноват в перерасходе на ремонт вагона не начальник дороги, а депо. Через два с половиной месяца после обсуждения в обкоме секретарь обкома Ладейщиков обвинил Рябова в клевете, предложил снять того с работы и объявить ему выговор. Райком поддержал это обвинение. Это решение вызывало недовольство среди коллег Рябова, и они настояли на пересмотре дела.

На повторном заседании обвинение с Рябова было снято, а начальнику дороги Стельмакову решили *«за неправильное реагирование на критику секретаря парторганизации и бесконтрольность работы аппарата поставить на вид»*.

Естественно, после публикации в «Правде» этой статьи бюро Омского обкома ВКП(б) обсудило корреспонденцию и признало изложенные в ней факты правильными и *«за грубый зажим критики, за высокомерие и чванство»* объявило Стельмакову строгий выговор.

Отреагировал на корреспонденцию и министр путей сообщения Б. Бещев. 12 апреля 1951 года он издает приказ за № 89 М «Об излишествах, допущенных при ремонте служебного вагона на Омской железной дороге».

«Проверкой подтвердилось, что в декабре 1950 г. в вагонном депо Омск, по указанию начальника Омской железной дороги т. Стельмакова, был произведен средний ремонт служебного вагона № 1. При ремонте выполнен ряд дополнительных работ, не предусмотренных правилами среднего ремонта.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. За допущенное излишество в ремонте служебного вагона № 1 начальнику Омской железной дороги т. Стельмакову объявить строгий выговор.

2. Начальнику Главного управления вагонного хозяйства МПС т. Курочкину и начальнику Главного управления заводами по ремонту подвижного состава МПС т. Парамонову капитальный и средний ремонт служебных вагонов начальников округов и дорог производить только на заводах.

Министр ПС Б. Бещев».

Через месяц Омский обком ВКП(б) поставил вопрос перед руководством МПС об освобождении Стельмакова от обязанностей начальника Омской железной дороги. А министр направляет в ЦК ВКП(б) на имя Пономаренко П.К. письмо, в котором просит освободить Стельмакова от обязанностей начальника Омской железной дороги, «в связи с переходом его на другую работу», а на его место просит утвердить Г.П. Даниленко, только что окончив-

шего Академию железнодорожного транспорта. Просьба Бещева была удовлетворена, и 28 июля 1951 года вышел соответствующий приказ министра путей сообщения СССР за № 139.

«1. Освободить т. Стельмакова от обязанностей начальника Омской железной дороги.

2. Назначить т. Даниленко Г.П. начальником Омской железной дороги.

Министр ПС Б. Бещев».



Н.П. Стельмаков. 1950 г.

15 октября директора-полковника Стельмакова Н.П. назначают ревизором по безопасности движения Министерства путей сообщения.

Работая в аппарате главного ревизора МПС, Стельмаков в начале декабря 1951 года подал заявление на имя Б. Бещева с просьбой о снятии наложенного на него строгого выговора. К указанному заявлению Стельмаков приложил письменное сообщение Омского обкома ВКП(б) о том, что в результате проверки, произведенной Министерством Госконтроля СССР, виновность его не установлена и наложенное партийное взыскание снято.

По этому заявлению Главное управление кадров МПС подготовило предложение министру, который своим приказом № 379 от 13 декабря 1951 года снял ранее наложенное на Стельмакова взыскание — строгий выговор.

Проходит несколько месяцев, и Николай Павлович Стельмаков награждается за выслугу лет орденом Трудового Красного Знамени. Всего за время работы на транспорте Н.П. Стельмаков имел шесть правительственных наград и значок «Почетному железнодорожнику».

После этого Стельмаков работал ревизором МПС по безопасности движения, заместителем начальника технического отдела Московско-Курско-Донбасской железной дороги. Потом главным инженером Московского отделения Горьковской железной дороги.

Стельмаков всегда совмещал основную работу с большой партийной и общественной деятельностью. В Омске, например, он был членом пленума обкома КПСС (1950–1951 гг.), а в Москве его выбрали депутатом Московского областного совета депутатов трудящихся (1951–1952 гг.).

Последний по времени найденный в архивах документ — «Справка на тов. Стельмакова Николая Павловича, представляемого для назначения на должность начальника Московского отделения Горьковской железной дороги от 01.02.1954 г.».

«Тов. Стельмаков технически грамотный командир, имеет практический опыт руководящей работы и хорошую техническую подготовку, знает хозяйство и кадры Московского отделения, уделяет внимание внедрению передовых методов труда, провел большую работу по разработке и внедрению новой технологии на отделении. Свою производственную деятельность сочетает с научной работой, занимаясь на заочном отделении аспирантуры МЗМИИТа.

Руководством дороги и партийной организацией характеризуется положительно.

Решением бюро Московского горкома КПСС от 22.2.1954 г. т. Стельмаков утвержден в должности начальника Московского отделения Горьковской железной дороги.

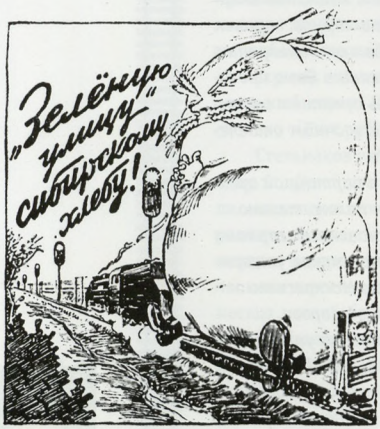
Начальник управления руководящих кадров МПС П. Волков».

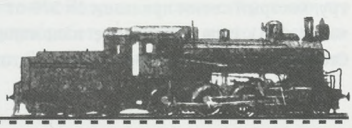


Родился 5 мая 1912 года на станции Кульбакино Одесской железной дороги (Октябрьский район Николаевской области) в семье рабочих.



- Июль 1927 г. – ноябрь 1931 г. – кочегар, помощник машиниста, паровозный машинист депо станции Николаев Одесской железной дороги.
- Ноябрь 1931 г. – январь 1932 г. – техник отдела тяги 4-го эксплуатационного района (станция Знаменка) Одесской железной дороги.
- Январь 1932 г. – январь 1933 г. – инженер 4-го эксплуатационного района Одесской железной дороги.
- Январь–июль 1933 г. – начальник отдела технической учебы и технической пропаганды 4-го эксплуатационного района (станция Знаменка Одесской железной дороги).
- Июль 1933 г. – ноябрь 1934 г. – мастер паровозного депо (станция Николаев Одесской железной дороги).
- Сентябрь 1934 г. – август 1940 г. – студент Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, паровозный факультет.
- Август 1940 г. – июль 1941 г. – начальник службы подвижного состава Латвийской железной дороги (г. Рига).
- Июль–октябрь 1941 г. – начальник группы подвижного состава Управления НКПС по Северо-Западной железной дороге (УПС-9).
- Октябрь 1941 г. – март 1942 г. – заместитель уполномоченного НКПС по Северо-Западной железной дороге и по Северо-Западному фронту (УПС-9).
- Март 1942 г. – март 1944 г. – первый заместитель начальника паровозной службы Куйбышевской железной дороги (г. Куйбышев).
- Март 1944 г. – август 1945 г. – начальник службы подвижного состава Латвийской железной дороги (г. Ржев – оперативная группа, г. Рига – Управление Латвийской железной дороги).
- Август 1945 г. – сентябрь 1949 г. – начальник паровозной службы Куйбышевской железной дороги (г. Куйбышев).
- Сентябрь 1949 г. – июль 1951 г. – слушатель Академии железнодорожного транспорта (г. Москва).
- **Июль 1951 г. – май 1954 г. – начальник Омской железной дороги.**
- Май 1954 г. – июль 1958 г. – первый заместитель начальника Балтийской железной дороги, заместитель начальника Латвийской железной дороги (г. Рига).
- 1957–1962 гг. – слушатель Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта.
- Июль 1958 г. – октябрь 1959 г. – начальник транспортного отдела Совнархоза Латвийской ССР (г. Рига).
- Октябрь 1959 г. – март 1966 г. – председатель технико-экономического совета Совнархоза Латвийской ССР (г. Рига).







Георгий Петрович Даниленко

Начальник Омской железной дороги
с июля 1951 г. по май 1954 г.

ТРИ ДИПЛОМА С ОТЛИЧИЕМ

7 июля 1951 года министр путей сообщения Б. Бещев направил письмо на имя секретаря ЦК ВКП(б) Пономаренко с просьбой освободить Н.П. Стельмакова от обязанностей начальника Омской железной дороги в связи с переходом на другую работу, а начальником Омской дороги утвердить Георгия Петровича Даниленко:

«Тов. Даниленко технически грамотный и способный командир, имеет опыт руководящей работы, хорошо знает хозяйство железнодорожного транспорта. Руководство Омской железной дорогой обеспечит».

Начальник Управления руководящих кадров МПС В. Филатов дополняет соответствующей справкой:

«Г.П. Даниленко, рождения 1912 года, украинец, член ВКП(б) с 1938 года, инженер паровозного хозяйства. На железнодорожном транспорте работает с 1927, на руководящей работе с 1940 года в должностях: начальника службы подвижного состава, заместителя уполномоченного по Северо-Западному фронту, заместителя начальника и начальника паровозной службы. В текущем году окончил Академию железнодорожного транспорта.

Тов. Даниленко технически грамотный и инициативный командир, хорошо знает хозяйство железнодорожного транспорта, обладает организаторскими способностями и волевыми качествами.

За период пребывания в Академии, тов. Даниленко много работал над повышением своих технических знаний, отлично учился, был активен в общественной жизни, пользовался авторитетом.

Управление руководящих кадров МПС считает, что по опыту работы, деловым и политическим качествам тов. Даниленко с обязанностями начальника Омской железной дороги справится.

Личное согласие тов. Даниленко имеется.

Начальник управления
руководящих кадров МПС В. Филатов.
Июль 1951 г.».

К должности начальника дороги Георгий Петрович шел 24 года, начав трудиться на железнодорожном транспорте паровозным кочегаром на станции Николаев. И с первого же своего рабочего дня поставил себе целью выучиться «на инженера», научиться разбираться в паровозах и всем хитросплетении больших и



Локомотивное депо станции Московка

малых дел на железной дороге. Тем более, отец постоянно говорил, что только грамотный, «ученый» человек может стать истинным хозяином любого механизма, а уж тем более такой махины, как паровоз.

Отец Георгия Петровича происходил из крестьян-бедняков, с 12 лет вынужден был работать по найму батраком, потом рабочим на николаевском заводе «Наваль». А как только началось строительство железнодорожного участка Николаев–Херсон, пришел на транспорт, сначала рабочим на строительстве участка, а потом, когда дорогу ввели в эксплуатацию, путевым рабочим. Дошел до бригадира пути и даже до дорожного мастера.

Сам Георгий, освоив в паровозном депо профессию паровозного кочегара, далее работает помощником машиниста и, наездив необходимый километраж и сдав экзамен на право самостоятельного управления паровозом, становится машинистом. Работу он совмещал с учебой в Николаевском паровозном техникуме.

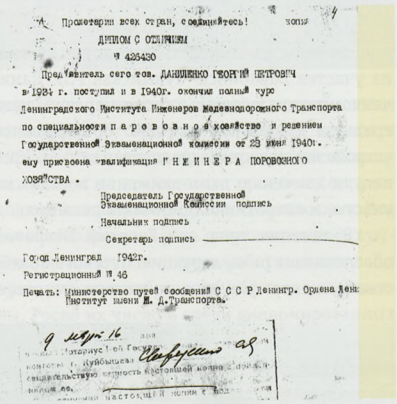
В конце 1931 года его командировали в управление 4-го эксплуатационного района (станция Знаменка Одесской железной дороги), где он работал техником отдела тяги. Потом был выдвинут инженером, позднее назначен на руководство самостоятельным отделом технической учебы и технической пропаганды эксплуатационного района.

В июле 1933 г. при реорганизации районов он возвращается в депо Николаев и работает мастером. Постоянная тяга к получению новых знаний приводит Даниленко в 1934 году в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, который он оканчивает с отличием в предвоенном 1940 году.

Учеба в институте не ограничивалась одними аудиторными и лабораторными занятиями. Дважды Даниленко выполнял поручения НКПС. В зиму 1936–1937 г. по оказанию помощи в работе депо Унеча Белорусской железной дороги, а в зиму 1939–1940 г. обеспечивал продвижение поездов для нужд Финляндского фронта. За выполнение последнего задания он был награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

После окончания института молодого специалиста (уже с весьма солидным производственным опытом) направляют на только что организованную после восстановления советской власти в Латвии Латвийскую железную дорогу. На этой дороге Георгий Петрович работает начальником службы подвижного состава (паровозное и вагонное хозяйство).

С началом Великой Отечественной войны Даниленко обеспечивал эвакуацию подвижного состава с населением и оборудованием. После эвакуации дороги по решению правительства и приказу НКПС на Северо-Западном фронте создается управление уполномоченного НКПС по Северо-Западному фронту (УПС-9), где Георгий Петрович работает сначала начальником группы подвижного состава, а позже заместителем уполномоченного НКПС по Северо-Западному фронту.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь! копия

ДИПЛОМ С ОТЛИЧИЕМ

№ 425430

Предъявитель сего тов. ДАНИЛЕНКО ГЕОРГИЙ ПЕТРОВИЧ в 1934 г. поступил и в 1940г. окончил полный курс Ленинградского Института Инженеров Железнодорожного Транспорта по специальности паровозное и вагонное хозяйство и решением Государственной Экзаменационной комиссии от 25 июня 1940г. ему присвоена квалификация ИНЖЕНЕРА ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА.

Председатель Государственной Экзаменационной Комиссии подпись

Начальник подпись

Секретарь подпись

Город Ленинград 1942г.

Регистрационный № 46

Печать: Министерство путей сообщений С С С Р Ленингр. Ордена Ленина Институт имени М. Д. Транспорта.

9 марта 16

Копия диплома с отличием, выданного Г.П. Даниленко в ЛИИЖТе в 1942 г.

В марте 1942 года в связи с реорганизацией УПС, Даниленко был командирован на напряженно работающую Куйбышевскую железную дорогу на должность первого заместителя начальника паровозной службы.

В 1944 году с началом наступления Советской Армии по приказу НКПС возвращен в оперативную группу Латвийской железной дороги (г. Ржев) и вместе с войсками вошел на территорию Латвийской ССР, восстанавливая хозяйство дороги и обеспечивая нужды перевозок прибалтийских фронтов.

В 1945 г. по указанию транспортного отдела ЦК КПСС и по приказу НКПС для укрепления руководства паровозной службы Куйбышевской дороги направлен начальником паровозной службы, где работал в течение пяти лет.

В 1949 году МПС командирует Г.П. Даниленко на учебу в Академию железнодорожного транспорта, которую он оканчивает с отличием в 1951 году и тут же получает назначение на Омскую железную дорогу — начальником дороги.

Впервые на сети железных дорог страны, на участке Барабинск–Чулымская Г.П. Даниленко начал внедрять диспетчерский контроль за движением поездов. Оригинальное устройство позволяло диспетчерам фиксировать по свечению ламп движение поездов на участке и оперативно принимать решения.

В течение трех лет Георгий Петрович обеспечивает реконструкцию путевого хозяйства и электрификацию ее первых участков,



Дизельный поезд Д1 на линии местного пассажирского сообщения

не отвлекаясь, разумеется, от главного — выполнения большой эксплуатационной работы. Переход на электротягу в Сибири начался еще до Великой Отечественной войны. После войны перевод железных дорог Сибири на прогрессивные виды тяги продолжился. Еще в 1947 году были начаты работы по электрификации участка Инская–Чулымская протяженностью в 143 километра, а в 1948 году СМП-108 треста Омсктрансстрой приступил к строительству Барабинской ГРЭС. Без нее невозможна была электрификация самого грузонапряженного участка в мире от Чулымской до Омска.

В 1951 году начались строительно-монтажные работы по электрификации участка Чулымская–Барабинск протяженностью 174 км. При монтаже контактной сети впервые применяется метод раскатки проводов «понизу», разработанный отделом электрификации Омской железной дороги. Новая технология монтажа контактной сети сокращала продолжительность «окон» в графике движения поездов. В апреле 1954 года на этом участке прошел первый поезд с электровозом. Провел его лауреат Сталинской премии, депутат Верховного Совета РСФСР В. Голенков. 12 мая электрифицированный участок был сдан в постоянную эксплуатацию, а за ним и участок от Барабинска до Татарской. А годом раньше, в 1953-м, был сдан еще один участок Куломзино–Московка (ныне Карбышево–Московка).

22 мая 1954 года Григорий Петрович, за три дня до перехода на Балтийскую железную дорогу, принимает участие во вводе в эксплуатацию первой очереди Барабинской ГРЭС. Параллельно в те же дни трест Запсибтрансстрой разворачивает строительство тяговых подстанций, монтаж контактной сети.

Уходил Георгий Петрович с дороги, когда она от Омска до Новосибирска была уже почти полностью электрифицирована. Причем на электрической тяге шли поезда не только пассажирские и грузовые, но и пригородные.

В связи с электрификацией в начале 1950-х годов развернулись большие работы по реконструкции магистральной линии связи. Отечественная, послевоенного выпуска, аппаратура для технологических связей на электрифицированных участках оказывалась непригодной, и ее приходилось менять.

Электрификация и связанный с ней рост технического прогресса на железнодорожном транспорте привели к серьезным качественным изменениям в кадровом составе самих железнодорожников. На Омской дороге общая численность работников массовых профессий основных служб увеличилась более чем на 10 тысяч человек. Железнодорожники стали перерабатывать дополнительно огромное количество грузов. Омская магистраль ежегодно сверх плана перевозила десятки, а затем и сот-

ни тысяч тонн. Не в последнюю очередь это было связано с изменением структуры производственного персонала дорог.

С началом электрификации на дороге число работников локомотивной службы стало снижаться. Резко уменьшилось количество машинистов и помощников машинистов паровозов, поездных кочегаров. Зато численность работников в службе электрификации выросла почти в пять раз. Механизация погрузочно-разгрузочных работ на дороге привела к сокращению числа грузчиков на 60 процентов. С увеличением веса грузовых поездов и объемов операций по обработке маршрутов увеличилось количество осмотрщиков вагонов (на 47 процентов) и составителей (на 92 процента).



Прежнее здание вокзала станции Омск (реконструировано в 2005 году)

Оснащение железнодорожного транспорта современной техникой, механизация и автоматизация породили ряд новых профессий железнодорожников и сделали ненужными некоторые старые. Сократились или исчезли вовсе профессии, связанные с ручным трудом, а вместо них появились другие, связанные с техническим обслуживанием машин и механизмов: водители автопогрузчиков на товарных дворах, мотористы на механизированных дистанциях пути, механики балластировочных машин и т.д. С внедрением автоматического торможения исчезла профессия кондуктора-тормозильщика, механизация сортировочных горок привела к ликвидации тяжелого и опасного труда башмачников.

Новые виды тяги требовали новых профессий: машинистов электровозов и тепловозов, их помощников, монтеров контактной сети, тяговых подстанций. Внедрение современных средств связи на линиях вызвало увеличение числа работников службы сигнализации и связи.

Начавшийся в послевоенный период технический прогресс способствовал ускоренному росту инженерной прослойки на железнодорожном транспорте. Правда, потребность в инженерах и техниках на Омской дороге в 1950-е годы была удовлетворена едва наполовину. В то же время число практиков в руководящем аппарате дороги снижалось, и все больше возрастала роль дипломированных руководителей. Около трети работников службы пути на железной дороге составляли женщины. Росло их число и среди дипломированных специалистов.

Переход на прогрессивные виды тяги (прежде всего — электрическую) серьезно отразился на жизнедеятельности железных дорог и потребовал от транспортников совершенно иных подходов к работе, новых методов и технологических приемов, а также особого отношения к более мощной и совершенной современной технике. Главными же условиями скоростного вождения тяжеловесных поездов для всех машинистов сибирских дорог были «заповеди» старшего машиниста электровозного депо Инская И. Сазонова:

«— отказ от помощи толкача;

— строгий учет конкретных обстоятельств вождения;

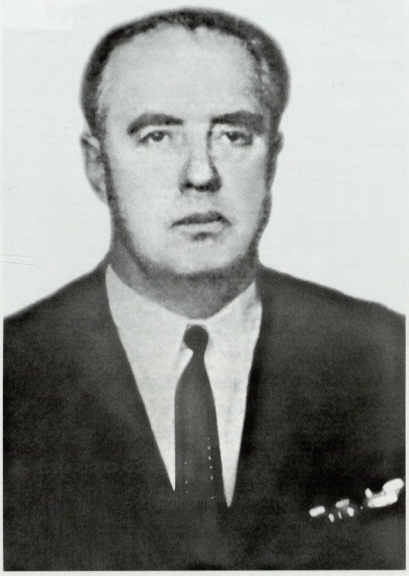
— повышение силы тяги электровоза по сцеплению;

— максимальное использование мощности тяговых двигателей;

— правильное применение ослабленного поля тяговых двигателей;

— умелое управление песочницами и, наконец,

— качественный уход за электровозом».



Г.П. Даниленко. 1952 г.

В 1954 году, крупные изменения произошли в структуре строительства на транспорте. Бывший Главжелдорстрой НКПС выделился в самостоятельное Министерство транспортного строительства, а в Министерстве путей сообщения появилось Главное управление капитального строительства, под начало которого были переданы все строительно-монтажные конторы, переименованные в дорожные строительные тресты. В связи с этой реорганизацией значительно возросли объемы работ, стройучастки пополнились новыми техническими средствами, транспортом и т.д.

Сегодня уже не восстановить все причины, по которым весной 1954 года министр ПС обратился в ЦК КПСС с просьбой (№ 2119 пр. от 15 апреля 1954 г.):

«Министерство путей сообщения просит:

1. Освободить тов. Даниленко Г.П. от обязанностей начальника Омской железной дороги, как не обеспечивающего работу.

2. Утвердить тов. Голикова К.Н. начальником Омской железной дороги. <...>

Министр путей сообщения Б. Бещев».

Очевидно было одно — Омская дорога «провалилась» с перевозками. Реконструкции и новации — это, конечно, хорошо, но они, как правило, дают эффект в будущем, а в настоящем надо было справляться с планами перевозок.

Г.П. Даниленко переводят на Балтийскую железную дорогу, первым заместителем начальника дороги. В справке на него указывается, что *«тов. Даниленко технически грамотный командир, имеет опыт руководящей работы, хорошо знает хозяйство железнодорожного транспорта. Однако, работая начальником Омской железной дороги, не справился с возросшим объемом работы, в связи с чем был освобожден от занимаемой должности.*

Руководство Балтийской железной дороги поддерживает кандидатуру т. Даниленко на должность первого заместителя начальника дороги.

Назначение т. Даниленко на указанную должность согласовано с секретарем ЦК КП Латвии тов. Калнберзиным.

Начальник управления руководящих кадров МПС П. Волков».

После разделения Балтийской железной дороги на три дороги: Литовскую, Эстонскую и Латвийскую Георгий Петрович работает на Латвийской железной дороге заместителем начальника дороги.

В 1957–1962 годах он — слушатель Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта (тепловозы и тепловозное хозяйство). Это его третье высшее образование и третий «красный» диплом. С лихвой перекрыл он нереализованную тягу к учебе отца и свою собственную. Знал три языка: читал и свободно переводил на немецком, украинским владел свободно, а на латышском мог читать и изъясняться.

С середины 1958 года Даниленко возглавляет транспортный отдел Совнархоза Латвийской ССР (г. Рига), а с октября следующего года до марта 1966-го (до реорганизации системы управления) он — председатель технико-экономического совета Совнархоза Латвийской ССР (г. Рига).

За период работы на железнодорожном транспорте и в совнархозе административных и партийных взысканий Г.П. Даниленко не имел. В комсомоле, и затем в партии он постоянно выполнял множество общественных поручений. В комсомоле его неоднократно избирают секретарем комитета комсомола паровозного депо, факультета, секретарем комитета комсомола ЛИИЖТа, членом бюро РК ВЛКСМ, неосвобожденным заместителем секретаря РК ВЛКСМ Октябрьского района г. Ленинграда.

Партийные поручения еще более ответственны: член бюро и секретарь партбюро паровозного факультета ЛИИЖТа, член парткомов управлений дорог (Куйбышев, Омск), член райкомов и горкомов КПСС (Омск, Рига), член Омского обкома КПСС и кандидат в члены бюро обкома. От Омской областной партийной организации Даниленко посылают делегатом на XIX съезд КПСС. В совнархозе последние четыре созыва был членом парткома и заместителем секретаря парткома по идеологической работе, членом идеологической комиссии Рижского городского комитета партии.

Неоднократно Георгий Петрович избирался депутатом районного, городского и областного Советов депутатов трудящихся. Являлся членом президиума республиканского правления общества «Знание» и заместителем председателя правления, членом президиума республиканского совета НТО.

За сорок лет работы на железнодорожном транспорте Даниленко много раз награждался орденами и медалями. У Георгия Петровича два ордена Трудового Красного Знамени (1945, 1953), орден Красной Звезды (1945), орден «Знак Почета» (1942); 4 медали: «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «Двадцать лет Победы над Германией». Дважды награждали Даниленко Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Латвийской ССР. Награжден он также знаками «Почетный железнодорожник», «Отличный восстановитель», дважды «Отличный паровозник».



Омск 50-х годов. Улица Партизанская

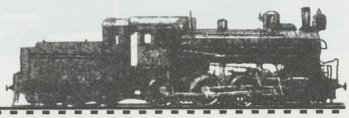






Родился 18 мая 1910 г. на станции Грязи Юго-Восточной железной дороги (Липецкая область).

- Сентябрь 1924 г. – февраль 1928 г. – учащийся школы ФЗУ железнодорожников станции Грязи Юго-Восточной железной дороги.
- Февраль 1928 г. – январь 1930 г.– слесарь, бригадир, мастер паровозного депо станции Грязи Юго-Восточной железной дороги.
- Январь 1930 г. – октябрь 1931 г. – помощник машиниста, машинист паровоза паровозного депо Грязи Юго-Восточной железной дороги.
- Октябрь 1931 г. – октябрь 1934 г. – машинист, техник, инженер, старший инженер депо Омск Омской железной дороги.
- Октябрь 1935 г. – окончил Томский электромеханический институт железнодорожного транспорта (Омский филиал).
- Октябрь 1935 г. – декабрь 1935 г. – старший инженер локомотивного отдела паровозной службы Омской железной дороги.
- Декабрь 1935 г. – март 1937 г. – служба в рядах РККА (сержант, младший лейтенант 21-го строительного железнодорожного полка особого корпуса железнодорожных войск).
- Март 1937 г. – май 1939 г. – начальник локомотивного отдела паровозной службы Омской железной дороги.
- Май 1939 г. – сентябрь 1943 г. – начальник паровозного депо Барабинск Омской железной дороги.
- Сентябрь 1943 г. – май 1945 г. – начальник паровозной службы Омской железной дороги.
- Июнь 1945 г. – сентябрь 1947 г. – начальник паровозного депо Омск Омской железной дороги.
- Сентябрь 1947 г. – октябрь 1950 г.– начальник Омского отделения Омской железной дороги.
- Октябрь 1950 г. – июль 1952 г.– слушатель Академии железнодорожного транспорта.
- Июль 1952 г. – июнь 1953 г. – заместитель начальника Омской железной дороги.
- Июнь 1953 г. – май 1954 г. – первый заместитель начальника Омской железной дороги.
- **Май 1954 г. – сентябрь 1957 г. – начальник Омской железной дороги.**
- Сентябрь 1957 г. – январь 1963 г. – секретарь Омского обкома КПСС.
- Январь 1963 г.– ноябрь 1964 г. – первый секретарь Омского промышленного обкома КПСС.
- Декабрь 1964 г. – январь 1968 г. – второй секретарь Омского обкома КПСС.
- Январь 1968 г. – июнь 1973 г. – председатель исполкома Омского областного Совета депутатов трудящихся.
- 1973–1979 гг. – персональный пенсионер союзного значения.
- Умер 9 декабря 1979 г.





Константин Николаевич Голиков

Начальник Омской железной дороги
с мая 1954 г. по сентябрь 1957 г.

...ПЛЮС ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ

Свой трудовой путь Константин Николаевич Голиков заканчивал, уходя с поста председателя Омского облисполкома, успев до этого более десяти лет потрудиться на партийной работе. Но память о себе он оставил, прежде всего, как железнодорожник, связав большую часть жизни с Западной Сибирью, с Омской дорогой. Здесь он делал когда-то первые самостоятельные шаги руководителя производства, а годы спустя возглавил одну из самых грузонапряженных в мире стальных магистралей.

Большой вклад К.Н. Голиков внес в развитие железнодорожного транспорта, в первую очередь — Омской магистрали. Плодотворный труд Константина Николаевича отмечен многими государственными наградами.

К.Н. Голиков родился 18 мая (по старому стилю) 1910 года на станции Грязи Юго-Восточной железной дороги, которая по существующему тогда административному делению относилась к Липецкому уезду Воронежской губернии (в настоящее время — Липецкая область). Отец, Николай Филиппович, работал в депо машинистом паровоза, поэтому без преувеличения можно сказать, что железная дорога с пеленок вошла в жизнь Константина Николаевича, стала для него чем-то родным и близким.



К.Н. Голиков. 1942 г.

Окончив семилетку, К.Н. Голиков в 1924 году поступил в школу фабрично-заводского ученичества при депо станции Грязи. Здесь он получил специальности слесаря и помощника машиниста, и в 1928 году после окончания ФЗУ поступил на работу в местное депо. Начинал слесарем. Но за три года, которые он провел в депо, прошел не одну ступень: работал и бригадиром, и мастером, и помощником машиниста, и машинистом паровоза.

В сентябре 1931 года К.Н. Голиков переехал жить в Омск.

Вечерами учился, а днем работал в паровозном депо Омск. Здесь тоже пришлось перепробовать за три года разные профессии: от помощника машиниста и машиниста до старшего инженера по ремонту и даже начальника отдела труда и заработной платы. Весь этот разнообразный производственный опыт в недалеком будущем ему очень пригодился.

В октябре 1935 года Константин Николаевич получил диплом инженера-механика тягового хозяйства в Омском филиале Томского электромеханического института железнодорожного транспорта. Его направили в распоряжение Управления Омской железной дороги на должность старшего инженера локомотивного отдела паровозной службы. Но задержался он здесь совсем недолго: через месяц его призвали в армию. Служил на Дальнем Востоке, в Приморье, командиром отделения в строительном железнодорожном полку особого корпуса железнодорожных войск, сначала сержантом, потом получил звание младшего лейтенанта.

В марте 1937 года, демобилизовавшись, К.Н. Голиков вернулся в Омск, с которым отныне будет связана вся его дальнейшая жизнь. С этого времени начинается его быстрый карьерный рост.

К.Н. Голиков снова в локомотивном отделе, но теперь уже возглавляет его. А через два года, в мае

1939-го, Константина Николаевича назначают начальником паровозного депо Барабинск.

За четыре года работы здесь К.Н. Голиков сумел доказать, что он не только высококвалифицированный специалист, прекрасно знающий сложное локомотивное хозяйство, ремонт и эксплуатацию паровозов, хороший добросовестный исполнитель, но и самостоятельный руководитель, обладающий серьезными организаторскими и административными способностями.

Весомым доказательством тому стали первые трудовые награды К.Н. Голикова. В 1940 году Наркомат путей сообщения отметил его знаком «Почетному железнодорожнику», а в 1942-м указом Президиума Верховного Совета СССР *«за перевыполнение производственных заданий по перевозкам»* К.Н. Голикова наградили орденом Трудового Красного Знамени.

Ценность этой награды весомей еще и оттого, что получена она в самый тяжелый год Великой Отечественной войны.

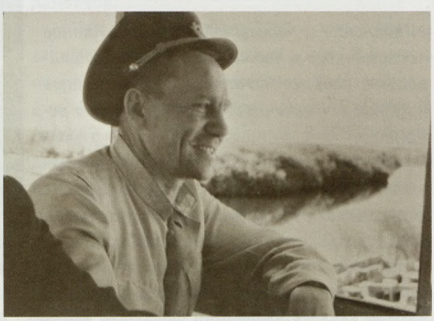
Война заставила железнодорожников перестраивать всю свою работу. Грузонапряженность участков Барабинск–Омск и Барабинск–Чулымская, и без того самая высокая на сети дорог, с началом войны резко возросла. Огромные трудности возникали из-за того, что железным дорогам Западной Сибири предстояло, кроме воинских перевозок на запад, осуществить значительные эвакуационные перевозки на восток. Тем не менее начальник депо Барабинск К.Н. Голиков сумел мобилизовать своих подчиненных на самоотверженный ударный труд в сложных условиях военного времени и обеспечить бесперебойную работу всех цехов и служб предприятия.

Для него самого это постоянное перенапряжение стоило пошатнувшегося здоровья. Руководство Омской железной дороги справедливо посчитало, что Константину Николаевичу *«в связи с болезнью необходимо переменить место работы»*, его назначили заместителем начальника паровозной службы Омской дороги.

В этой должности К.Н. Голиков пробыл до последних дней Великой Отечественной войны, заслужив еще две государственные награды. В июле 1945 года указом Президиума Верховного Совета СССР *«за образцовую работу и перевыполнение производственных заданий по перевозкам»* К.Н. Голиков был удостоен ордена Ленина и медали «За доблестный труд в годы войны 1941–1945 гг.». Тогда же начальник дороги премировал его карманными часами и наградил значком «Отличный паровозник».

С июня 1945 года Константин Николаевич снова возглавил паровозное депо. Теперь уже — Омское.

Директор-подполковник тяги К.Н. Голиков принял это предприятие в нелегкое время. Первые послевоенные годы были исключительно напряженными в жизни западносибирских железных дорог. С окончанием войны началось восстановление разрушенного хозяйства на недавно оккупированных врагом территориях. Огромную роль в этом сыграла Сибирь.



К.Н. Голиков в кабине тепловоза. 1946 г.

Рекомендуя Н.К. Голикова на должность начальника депо Омск, руководитель Омской железной дороги Пушков в ходатайстве наркому путей сообщения, в частности, подчеркивал: *«Работу начальника депо… обеспечит»*. И не ошибся. В меру отпущенных ему возможностей Константин Николаевич действительно ее обеспечивал, как бы тяжело ему порой ни приходилось. Что подтверждают и результаты его аттестации:

«Тов. Голиков пользуется большим авторитетом среди всего коллектива депо, сумел организовать коллектив предприятия на



К.Н. Голиков. 1947 г.

выполнение и перевыполнение всех планов подъемочного и промывочного ремонта паровозов, добился значительного снижения в простое подъемочного и промывочного ремонта».

Так что, по всей видимости, «работу начальника депо» К.Н. Голиков обеспечивал неплохо. Об этом говорит и то, что менее чем через два года он пошел на повышение. В сентябре 1946 года постановлением Совета Министров СССР («Об организации на железных дорогах отделений железных дорог») на Омской магистрали создали Петропавловское, Омское, Барабинское, Славгородское и Ишимское отделения. А в августе 1947-го приказом министра путей сообщения к этому времени уже директор-полковник К.Н. Голиков назначается начальником Омского отделения Омской железной дороги.

Ему всего 37 лет, но он, как говорится в его аттестациях и характеристиках, *«энергичный, дисциплинированный и волевой командир, опытный руководитель, обладающий организационными способностями», который «производственные вопросы решает продуманно и оперативно»*. Он технически образован, имеет опыт работы в тяжелейших условиях, умеет обеспечивать слаженность и четкость всех звеньев производственного процесса. А потому и назначение это — совершенно логичный со стороны руководства дороги и МПС шаг.

Железнодорожный транспорт страны окончательно перешел на мирные рельсы. Началась реконструкция стальных сибирских магистралей, остро встал вопрос о строительстве дополнительных железнодорожных линий, разгружающих главный ход Омск–Новосибирск, проводились большие работы по усилению мощности пути, большое внимание уделялось его текущему содержанию и планово-предупредительному ремонту. Развивалось и станционное хозяйство. Шла, правда, пока в основном реконструкция старых станций. Из новых на Омской дороге до 1950 года появилась только одна — Московка. Обновлялось вагонное хозяйство, внедрялись средства механизации. Изменения происходили и в других хозяйствах железнодорожных служб.



К.Н. Голиков беседует на рабочем месте диспетчера Горового накануне отъезда на XX съезд КПСС. 5 февраля 1956 г.

К.Н. Голиков и на новом месте почти три года успешно подтверждал свою репутацию технически грамотного, хорошо знающего железнодорожное хозяйство, умеющего организовать людей на выполнение производственных заданий руководителя. Уже через год после вступления в должность он добился улучшения работы по ряду плановых показателей. В частности, значительно снизились убытки от несохранности грузов. Более чем наполовину сократились хищения грузов. Перевыполнено плановое задание по погрузке. Отделение лучше, чем в прошлые годы провело

подготовку к зиме. Повысилась дисциплина среди командного состава.

Однако не все в работе начальника отделения К.Н. Голикова шло гладко. В характеристике, данной ему Омским горкомом ВКП(б), говорится, например, что *«задания по выгрузке, приему и сдаче вагонов, отправлению и проследованию поездов по расписанию, участковой и технической скорости недовыполнены»*, *«неудовлетворительно еще поставлена организация труда, особенно кондукторских и составительских бригад, не на высоком уровне находится трудовая дисциплина, что приводит к частым случаям крушений, аварий и брака»*, что *«тов. Голиков недостаточно еще уделяет внимания сам лично и не предъявляет должной требовательности к руководителям служб в части технической учебы рабочих и инженерно-технических кадров»*, что на отделении *«недостаточно поставлена еще техническая пропаганда и экономическое образование руководящего состава служб»*. Вместе с тем, отмечалось, что *«тов. Голиковым принято и принимается ряд мероприятий к дальнейшему улучшению работы Омского отделения, в осуществлении которых т. Голиков проявляет энергию и настойчивость»*.

О том, что труд начальника Омского отделения Омской железной дороги, несмотря на отдельные промахи и недостатки, ценится по-прежнему высоко, подтверждал врученный ему в 1951 году *«за безупречную долголетнюю работу на железнодорожном транспорте»* второй орден Трудового Красного Знамени.

В должности начальника Омского отделения К.Н. Голиков проработал до октября 1950 года. Дальше его путь лежал в столицу. Появилась возможность продолжить образование, и Константин Николаевич не преминул ею воспользоваться, поступив учиться в Академию железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения. Почти два года он прожил с семьей в Москве. Учился добросовестно, имел только отличные оценки. В июле 1952 года, окончив академию, К.Н. Голиков вернулся в Омск.

Сразу последовало новое назначение — заместителем начальника Омской железной дороги. К.Н. Голиков и в этом качестве умело координирует подведомственные ему службы, лишний раз доказывая, что он хороший организатор производства. Уже через год, в июне 1953-го, Константин Николаевич поднимается еще на одну ступеньку по служебной лестнице — становится первым заместителем начальника Омской железной дороги, а признанием его производственных заслуг становится еще одна государственная награда — второй орден Ленина.

В мае 1954 года приказом министра путей сообщения Константин Николаевич Голиков назначается начальником Омской железной дороги. Его первым заместителем стал легендарный советский железнодорожник Б.К. Саламбеков.

Чем примечательны 1950-е годы в жизни западносибирских железных дорог? В первую очередь началом их массовой электрификации. В 1953 году сдается участок Куломзино (ныне Карбышево)–Московка. В 1954-м поезда на электрической тяге пошли от Чулымской до Барабинска и от Барабинска до Татарской. В 1956 году электрификацию железных дорог страны признали на XX съезде КПСС первоочередной и приоритетной задачей транспортников, и темпы работ в этом направлении значительно возросли. На электрическую тягу перевели западные участки Омской железной дороги: Омск–Исилькуль, Омск–Называевская.



К.Н. Голиков на первомайской демонстрации. Омск, 1956 г.

К сентябрю 1959 года Транссибирская магистраль в пределах границ нынешней Западно-Сибирской железной дороги была полностью переведена на электрическую тягу.

Большой размах приняло и сооружение железнодорожных магистралей, в том числе линии Омск–Карасук. Активно строились и вторые пути на уже действующих магистралях, а также дополнительные станционные пути. Одновременно продолжалась реконструкция путевого хозяйства, где для повышения мощности пути использовались более тяжелые типы рельсов, пути укладывались на щебеночное основание, шло оборудование современными видами связи и т.д.

Связанная с электрификацией реконструкция самым непосредственным образом



К.Н. Голиков и директор нефтезавода Малунцев обсуждают план строительства нефтегородка. 1959 г.

коснулась паровозных депо. Они преобразовывались в электровозные, оснащались современным оборудованием, осваивались прогрессивные технологии и методы ведения работ по ремонту и эксплуатации локомотивов. Ярким примером такого «перевоплощения» в образцы современных предприятий железнодорожного транспорта стало депо Московка на Омской железной дороге.

Не стояло на месте и вагонное хозяйство. В 1956 году открылось вагонное депо на станции Московка, резко улучшившее обслуживание подвижного состава на самом грузонапряженном участке главного хода Транссиба.

Широко использовались на Омской дороге новаторские методы. Так, на Ишимском отделении было организовано соревнование за стопроцентное следование поездов по графику. Постоянно возраставший объем погрузки вызывал острую нехватку вагонов, в связи с чем на Омской и Томской магистралях стало широко практиковаться неоднократное использование вагонов под грузовые операции в течение суток. Новые подходы находили путейцы. В частности, они опровергли «теорию» о невозможности выполнения профилактических путевых работ в зимних условиях.

Высоких показателей достигла служба движения Омской магистрали. В социалистическом соревновании железных дорог Сибири и Урала она заняла в 1955 году третье место.

В середине 1950-х годов Омская железная дорога под руководством К.Н. Голикова работала достаточно успешно, хотя по ряду позиций и отставала от соседней Томской.

В 1957 году железнодорожная карьера Константина Николаевича Голикова фактически закончилась, жизнь пошла совсем по другому руслу. Как хорошо подготовленного специалиста и опытного организатора, его выдвинули на партийную работу. На VI пленуме Омского обкома КПСС в июле 1957 года Голикова избрали секретарем и членом бюро обкома партии, а в сентябре приказом министра путей сообщения СССР «в связи с переходом на другую работу» освободили от занимаемой должности.

Вряд ли такой поворот в судьбе К.Н. Голикова для всех тех, кто работал с ним, явился неожиданным. С общественной и партийной работой Константин Николаевич был связан долгие годы. Более того, она стала его второй жизнью.

В 1940 году в паровозном депо Барабинск К.Н. Голиков вступил в ряды ВКП(б). С тех пор во всех партийных характеристиках подчеркивалось, что он *«...дисциплинированный коммунист, активно участвует в партийно-политической жизни, регулярно выступает*

перед работниками дороги с политическими и техническими докладами».

Одними докладами дело, конечно, не исчерпывалось. Список выборных должностей К.Н. Голикова не менее внушителен, чем послужной. Еще до перехода на партийную работу Константин Николаевич избирался и депутатом Омского городского и областного Советов, и членом парткома Управления Омской железной дороги, Ленинского райкома, горкома КПСС и Омского обкома КПСС.

Общественная деятельность К.Н. Голикова неотделима от производственной. И авторитет железнодорожного руководителя, безусловно, отражался на его партийном и общественном влиянии. В январе 1956 года на IX Омской областной партийной конференции Константина Николаевича выбрали делегатом XX съезда КПСС с правом решающего голоса, оказав тем самым доверие не просто хорошему коммунисту, а человеку, способному участвовать в выработке важнейших для страны экономических и политических решений.



К.Н. Голиков. 70-е годы

В обкоме КПСС К.Н. Голиков в основном курировал работу промышленности и транспорта, в том числе железнодорожного. Не случайно третьим орденом Ленина Константина Николаевича наградили в 1959 году *«за достигнутые успехи в развитии железнодорожного транспорта»*. За заслуги в деле подъема промышленного производства области он получил в 1961 году третий орден Трудового Красного Знамени. А вот четвертым наградили, как явствует из записи в его партийной учетной карточке, *«за успехи, достигнутые при строительстве и освоении новых производств по выпуску минеральных удобрений, сырья для них и других важных продуктов химической промышленности РСФСР»*. И вполне естественно, что в 1963 году, когда произошло разделение на сельскохозяйственные и промышленные обкомы КПСС, промышленный возглавил, став его первым секретарем, К.Н. Голиков.

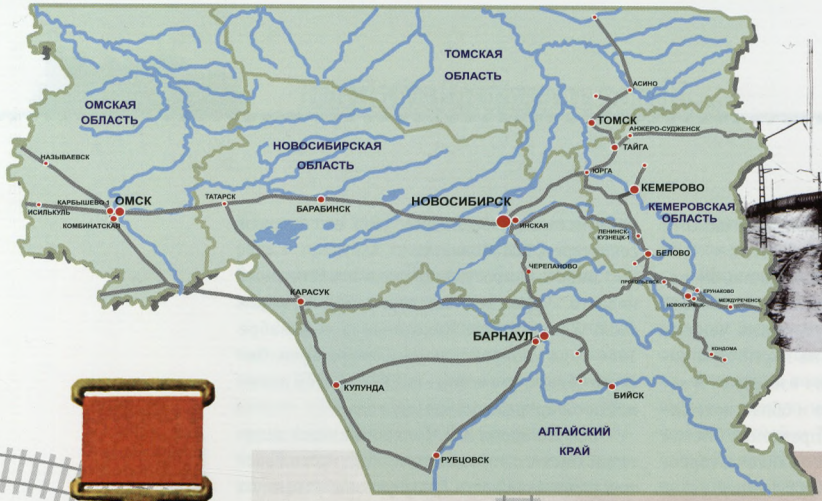
Впрочем, просуществовало нововведение недолго. Через год все вернулось на круги своя. Константина Николаевича в декабре 1964 года избирают вторым секретарем Омского областного комитета КПСС. В этой должности он проработал четыре года.

Все это время К.Н. Голиков являлся депутатом Омского городского и областного Советов, продолжал вести большую общественную работу. Три раза (в 1963, 1967 и 1971 годах) избирался депутатом Верховного Совета РСФСР по Омской области. Был также делегатом XXIII и XXIV съездов КПСС.

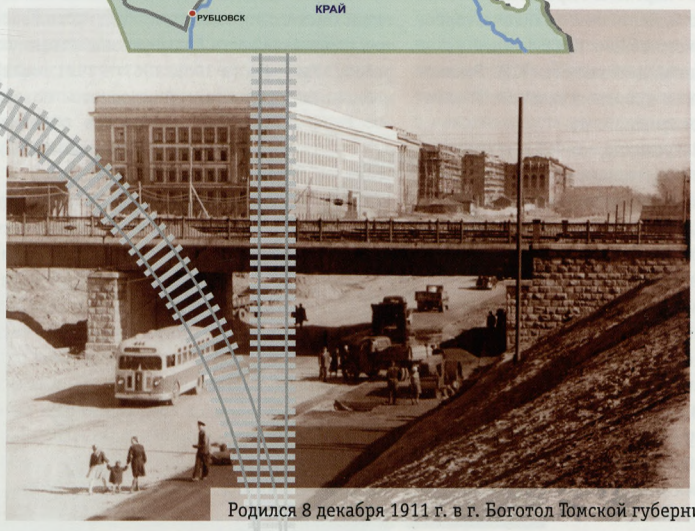
В январе 1968 года К.Н. Голиков избирается председателем исполкома Омского областного Совета депутатов трудящихся. Теперь в сфере его внимания весь сложный хозяйственный механизм области. Заниматься приходилось не только промышленностью, но и сельским хозяйством. Делом не совсем для Константина Николаевича привычным. Но он и здесь оказался на высоте. Ему удалось организовать работу так, что хозяйства области не только выращивали высокие урожаи, но и собирали их с минимальными потерями. Шестой орден Трудового Красного Знамени вручили К.Н. Голикову в 1972 году *«за успехи, достигнутые в увеличении производства и продажи государству зерна, других продуктов земледелия и проявленную трудовую доблесть на уборке урожая»*.

В 1973 году Константин Николаевич вышел на пенсию, а спустя шесть лет, в декабре 1979 года, его не стало.

К.Н. Голиков прошел большой, нелегкий и славный трудовой путь. Но чем бы ни приходилось заниматься Константину Николаевичу, на первом месте оставалась у него железнодорожная магистраль. И в ее истории имя его останется навсегда.





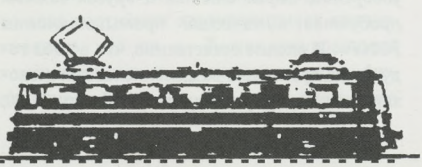


Родился 8 декабря 1911 г. в г. Боготол Томской губернии.

.

- 1928–1931 гг. – рабочий по загрузке угля в паровозы, токарь.
- 1931–1936 гг. – студент Томского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта.
- Июль 1936 г. – февраль 1939 г. – мастер, заместитель начальника по ремонту депо Боготол Красноярской железной дороги.
- 1939–1941 гг. – начальник Красноярского паровозного депо Красноярской железной дороги.
- 1941–1948 гг. – начальник паровозной службы Красноярской железной дороги.
- 1948 г. – заместитель начальника Амурской железной дороги.
- Январь 1949 г. – август 1955 г. – заместитель начальника Томской железной дороги.
- **Август 1955 г. – май 1961 г. – начальник Томской железной дороги.**
- **Май 1961 г. – июль 1973 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги.**







Николай Порфирьевич Никольский

Начальник Томской железной дороги
с августа 1955 г. по май 1961 г.
Начальник Западно-Сибирской железной дороги
с мая 1961 г. по июль 1973 г.

МАГИСТРАЛЬ ЕГО ЖИЗНИ

В Новосибирске, на фасаде здания Управления Западно-Сибирской железной дороги установлена мемориальная доска. На ней барельеф лица мужественного, целеустремленного человека и надпись: «В этом здании с 1949 по 1973 год работал видный организатор железнодорожного транспорта, Герой Социалистического Труда Николай Порфирьевич Никольский».

Он прожил яркую, полнокровную жизнь. При нем Западно-Сибирская железная дорога достигла небывалых по тем временам высот и стала современной магистралью, мировым лидером железнодорожных перевозок.

Н.П. Никольский родился 8 декабря 1911 года в небольшом городке Боготол Мариинского уезда Томской губернии. Было в семье, кроме него, еще две сестры. Отец, Порфирий Львович, пройдя огонь Первой мировой и гражданской войн, работал до самой пенсии в местном депо: сначала слесарем, потом кочегаром, помощником машиниста. Так что смело можно утверждать, что железнодорожное будущее Николая Порфирьевича предопределило уже само его происхождение.



Н.П. Никольский в 1932 г.



ВСЕСОЮЗНЫЙ ЛЕНИНСКИЙ КОММУНИСТИЧЕСКИЙ СОЮЗ МОЛОДЕЖИ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

КОМСОМОЛЬСКИЙ БИЛЕТ

№ 2742505

Фамилия Никольский

Имя и отчество Ник

Год рождения 1911

Год и мес. утвержд. членом 20/V 1926 г.

Наименование комитета, выдавшего билет Томский Горком

Секретарь комитета

2 Апреля 193 1 г.

Комсомольский билет

Заветной мечтой родителей было дать высшее образование детям, особенно сыну, на которого они возлагали большие надежды. Но время было голодное, отец, единственный кормилец, едва мог прокормить семью из пяти человек. Прекрасно понимая это, Николай после семилетки в 1928 году пошел работать в депо Боготол, где трудился его отец. Был сначала рабочим по загрузке угля в паровозы, потом в Нижнеудинской школе ФЗУ выучился на токаря.

Мечта продолжить ученье юношу не оставляла. Но вот беда: средней школы он так и не окончил. Тем не менее Николай упросил начальство депо дать ему направление в Томский электромеханический институт инженеров транспорта. И здесь ему повезло — как ни удивительно, его зачислили студентом на паровозный факультет. Сегодня такое кажется невероятным, а тогда подобные чудеса случались. Помогло то, что отец был большевиком с дореволюционным стажем и красным партизаном. Да и индустриализация по стране шла, а с нею культурная революция широким фронтом разворачивалась — позарез требовались молодые подготовленные кадры. Поэтому нередко на студенческие скамьи садились ребята, не сумевшие получить полного среднего образования.

Это не значит, что и дальше продолжались какие-то поблажки. Как раз наоборот. Николаю приходилось осваивать одновременно и курс средней школы, и специальные дисциплины, поэтому учиться было вдвойне тяжело. Просиживал за учебниками дни и ночи, отказываясь от многих соблазнов юности — кино, танцев… Уже тогда главным его

девизом становится: «Вперед, только вперед!» Оттуда, из студенческой юности Н.П. Никольского, идут его фантастическое упорство, трудолюбие и неиссякаемая воля к победе, которыми будет отмечена вся его дальнейшая жизнь.

В 1936 году он успешно заканчивает институт и, получив диплом инженера-механика паровозного хозяйства, направляется Наркоматом путей сообщения в Боготол.



Николай Никольский – студент. 1936 г.

Новая встреча с родными местами… А в Боготоле не хватает специалистов, изношенное оборудование давно устарело, паровозы по многу дней простаивают на ремонте. Все это нелегким бременем ложится на плечи молодого инженера. Но трудолюбия, энергии, желания работать у молодого специалиста с избытком. Начав с должности мастера, Н.П. Никольский вскоре становится заместителем начальника депо по ремонту.



Н.П. Никольский с отцом. 1940 г.

Надо сказать, что начинать свою служебную карьеру Н.П. Никольскому пришлось в сложное время. Продолжалась охота на «врагов народа», а таковыми в ту пору могли стать любой и каждый. Из восьми мастеров паровозного депо Боготол на свободе к концу 1937 года оставался только один. Были арестованы и начальник депо, и начальник Боготольского отделения Красноярской железной дороги. Когда же Николай Порфирьевич попытался отстаивать товарищей, в райкоме партии ему пригрозили, что и его может постигнуть та же участь.

В феврале 1939 года Н.П. Никольский приезжает в качестве делегата краевой партконференции в Красноярск. В Боготол он уже не возвращается. В порядке партийной дисциплины ему приказывают принять паровозное депо Красноярска.

Сказать, что дела шли тут неважно — значит ничего не сказать. Положение в депо к тому времени сложилось просто катастрофическое: массовая течь паровозных котлов, нечем водить поезда, вот-вот остановится движение на магистрали. Начальники здесь больше года не держались. «Этому надо положить конец!» — сказали Н.П. Никольскому в райкоме партии.

Надо — значит надо. Принял депо, прошелся по цехам. Шел и слышал шепоток в спину: «Жидковат… Тоже долго не протянет…» Обидно стало. Решил показать всем им, кто есть кто. И сразу же «нашла коса на камень». Не с того конца заехал новый начальник: добиваться успеха он поначалу взялся ужесточением требований и наказаний, не попытавшись как следует вникнуть в суть сложившегося положения. И очень скоро почувствовал, как вырастает между ним и машинистами, бригадирами стена отчуждения. Более того, на одной из планерок устроили ему форменный экзамен и, что называется, «посадили в калошу», признав малокомпетентным в тонкостях практического вождения паровозов, а стало быть, и не имеющим морального права учинять с них за это

повышенный спрос. Подсыпал соли на рану друг отца, старый машинист Селивестров. «Придется сказать отцу, чтобы он обтер тебе молоко на губах. Не с того начинаешь, Николай, — рубанул он Никольскому напрямик. — Ты найди ключики к сердцам людей, они тебе горы свернут. И учиться тебе надо практической езде… С тобой ничего не случится, а дело выиграет».

Невольно вспомнились Н.П. Никольскому тогда слова еще одного мудрого человека — институтского профессора Карташова, внушавшего ему, студенту: «Учтите, юноша, диплом — еще не инженер, инженером станете, когда в кресле машиниста дырки на локтях протрете, километрам счет потеряете».

В общем, внял Николай Порфирьевич советам бывалых людей, сменил на время кабинет на кабину паровоза. Поездил пару недель дублером сначала с одним опытным машинистом, потом столько же — с другим. Досконально изучил паровоз «ФД», научился водить его по тяжелейшим профилям Красноярской железной дороги. И дело от этого действительно только выиграло. Во всяком случае, многое он за это время успел понять и для себя уяснить. В частности, как решить злополучную проблему ликвидации течи в паровозных котлах.

Не один, правда, до этого дошел. Деповские кулибины помогли: подсказали идею применять вместо клепки для ремонта трубчатых связей паровоза сварку. Предложение по тем временам было революционное. Наркомат путей сообщения его даже обсуждать отказался. На свой страх и риск молодой начальник депо с единомышленниками, которых у него становилось все больше, взялись доказывать собственную правоту. Доказали, добились практической реализации своей идеи. И вскоре в Красноярске напрочь забыли, что такое течь паровозных котлов. А на груди Н.П. Никольского засиял первый в его жизни орден — Трудового Красного Знамени, которого он был удостоен *«за отличную организацию труда и успехи, достигнутые коллективом предприятия»*.

Красноярское паровозное депо стало важной вехой на трудовом пути Н.П. Никольского. Именно здесь познал он с помощью старших товарищей важнейшие основы управления производственным коллективом, здесь постиг простую, но непреложную и путеводную истину для руководителя любого ранга: с наскока, с кондачка дела не сделаешь; только глубокое изучение сути вопроса может принести успех в деле и уважение подчиненных.

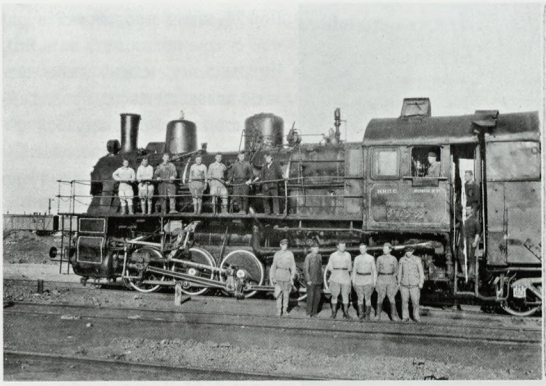
В 1941 году в связи с назначением начальником паровозной службы Красноярской железной дороги Н.П. Никольский оставил депо.

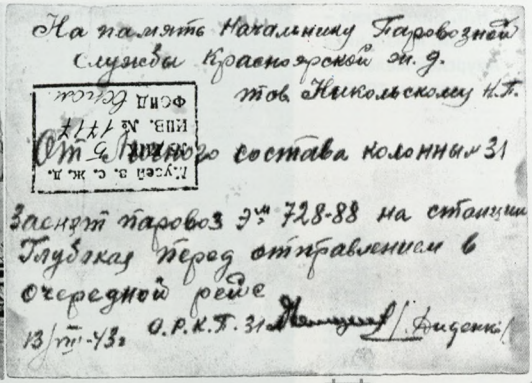


Н.П. Никольский – начальник паровозного депо станции Красноярск. 1939 г.



Удостоверение к значку «Почетному железнодорожнику». 1943 г.




На память Начальнику Паровозной службы Красноярской эк. д. тов. Никольскому Н.П. от Бригады состава колонны № 31

Экспл. № 1717

Засадил паровоз Э № 728-88 на станции Глубокая перед отправлением в очередной рейс

13/III-43г. О.Р.К.Т. 31 /Фидель/

Семь лет возглавлял он эту службу. Шли тяжелые годы Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления народного хозяйства. Работал самоотверженно, не жалея времени и сил, заряжая подчиненных своей энергией, неиссякаемым трудолюбием. А еще — инженерной точностью и обстоятельностью. Уж если он брался за решение проблемы, то досконально изучал ее, вникал во все тонкости, заранее определял будущий экономический эффект и практическую пользу. И это тоже станет важной особенностью его управленческого стиля. В 1945 году за четкое обеспечение воинских перевозок Николай Порфирьевич был награжден орденом Красной Звезды.

В 1948 году Н.П. Никольский с женой и двумя дочерьми отправился в дальневосточный город Свободный. Здесь находилось Управление Амурской железной дороги, первым заместителем начальника которой он был назначен. Проработал здесь Николай Порфирьевич всего год. А в январе 1949-го был уже в Новосибирске, получив назначение на должность заместителя начальника Томской железной дороги.

Масштабы работы увеличились, хлопот заметно прибавилось, но подход к делу, основанный на желании до всего доходить своим умом, собственными ощущениями, остался. Потому и не вылезал из командировок. Однажды начальник дороги П.Г. Муратов спросил его:

— Сколько дней ты, Николай Порфирьевич в нынешнем году в общей сложности провел в командировках?

— Сто двадцать, Петр Григорьевич. А что, еще куда-то надо по-быстрому?

Треть года в командировках! А ведь год еще не закончился. Сразу после того разговора Н.П. Никольский отправился в Тайгу.

На участках, обслуживаемых паровозами депо Тайга, системой стали «растяжки» поездов. Зимой, в морозы, они были особенно опасны. Стоило «растянуться» одному составу, как за ним вскоре выстраивалась целая очередь маршрутов. Смазка в обездвиженных буксах смерзалась так, что приходилось раскачивать составы тремя паровозами, пытаясь сдвинуть их с места.

Приехав в Тайгу, Н.П. Никольский собрал наиболее опытных машинистов и лишний раз убедился, как полезно бывает посоветоваться с рядовыми тружениками. Мнения о причинах растяжек были разные, но большинство сходилось в том, что паровозы «ФД» надо заменить менее мощными локомотивами серии «Л» — «Лебедянками» (конструктора Лебедянского), которые на здешнем профиле пути не будут пробуксовывать. Николай Порфирьевич решил самолично на деле убедиться, правы ли практики. С этой целью он попросил Управление дороги прислать в Тайгу пару «Лебедянок». Когда прицепили состав, поднялся в кабину паровоза и сам проехал по всему перегону раз, другой. Действительно — идут составы



Н.П. Никольский – зам. начальника Амурской железной дороги. 1948 г.

без сучка и задоринки, как часы. Убедившись в правоте опытных машинистов, стал добиваться смены паровозного парка в депо Тайга.

И добился. Хотя сильно рисковал. Министерство настороженно отнеслось к его затее. Но все-таки дало разрешение на замену сначала десяти машин, а потом и всего парка. Предупредив, правда, о строгой персональной ответственности. Однако этого как раз, если был убежден в своей правоте, Николай Порфирьевич никогда не боялся. Паровозы в Тайге заменили, и показатели круто пошли вверх. Через три месяца депо завоевало переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза.

Этот случай еще больше укрепил авторитет Н.П. Никольского как прекрасного специалиста и организатора, волевого, твердого человека, решительного в отстаивании своих позиций. И как руководителя, умеющего прислушаться к голосу подчиненных, к мнению рядовых работников магистрали.

Впрочем, Николаю Порфирьевичу в жизни было к кому прислушиваться, присматриваться, на кого равняться. Начиная с собственного отца, Порфирия Львовича, который до самой своей кончины оставался для сына добрым наставником и советчиком, или его друга — дяди Коли Селивестрова. Было чему поучиться Н.П. Никольскому и у некоторых командиров железнодорожного производства. В первую очередь, у П.Г. Муратова, с которым Николай Порфирьевич проработал в одной связке целых пять лет. Н.П. Никольскому, можно даже сказать, повезло, что он продолжительное время был «правой рукой» этого образованного интеллигентного руководителя, чутко реагирующего на все новое в технике и производстве. Благодаря П.Г. Муратову, Николай Порфирьевич и сам стремился быть, как говорится, на острие технического и научного прогресса. И многое из того, что прорастет на дороге в будущем, засевалось уже тогда, во времена П.Г. Муратова. Да, в сущности, все пять лет работы с П.Г. Муратовым Н.П. Никольский под его руководством тем и занимался, что подготавливал Томскую магистраль к техническому, технологическому и экономическому прорыву. И когда в августе 1955 года Петр Григорьевич Муратов пошел на повышение, вопроса о том, кем его заменить, не вставало — конечно же, Никольским!

Новоиспеченному начальнику не требовалось знакомиться с дорогой, «входить» в дела, тратить время на раскачку. Достаточно было перейти из кабинета в кабинет, чтобы продолжить давно знакомую работу. Наверное, поэтому остаток 1955 года пролетел незаметно, без обычной реорганизационной аппаратной суеты, связанной с приходом «новой метлы». И год, и 5-ю пятилетку, которую он завершал, доработали достойно, придя к финишу с хорошими показателями. Пятилетний план выполнили досрочно, к 25 декабря. Одного только угля по сравнению с предыдущей пятилеткой было отгружено в полтора раза больше. И топлива свыше двухсот тысяч тонн сэкономили. Наиболее отличившимся трудовым коллективам Томской дороги присуждаются переходящие знамена Совета Министров СССР, ВЦСПС и МПС.

Но немало еще оставалось нерешенных проблем. А впереди вставали новые, не менее сложные задачи.

1956 год, давший старт 6-й пятилетке, как для всей страны, так и для ее железнодорожного транспорта, стал поистине переломным. В этом году правительство приняло решение о прекращении производства паровозов. А на XX съезде КПСС электрификация железных дорог была признана первоочередной и приоритетной задачей транспортников. В феврале того же года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог на период с 1956 по 1970 годы», в соответствии с которым предполагалось перевести на электрическую тягу почти сорок тысяч километров железных дорог. К 1971 году протяженность электрифицированных линий должна была возрасти в девять раз.

Грандиозность поставленной задачи резко увеличивала и рост темпов по переводу дорог на электрическую тягу. Особенно высок был он в Западной Сибири. В одном из своих выступлений тех лет Н.П. Никольский заявил: «Электрификация Томской магистрали — наше кровное дело». И то, что говорилось это не для красного словца, подтверждал стремительный ход электрификации. В 1957 году вошли в строй электрифицированные участки Томской дороги Белово–Промышленная и Болотная–Тайга, в 1958-м — Новосибирск–Болотная, а в 1959-м — Тайга–Мариинск. К сентябрю 1959 года Транссибирская магистраль в пределах границ нынешней Западно-Сибирской железной дороги была полностью переведена на электрическую тягу.

Успешно внедрялась и тепловозная тяга. В ноябре 1958 года в депо Рубцовка поступил первый тепловоз. И очень скоро первые тепловозы пошли на участке Кулунда–Ленькі– Ребриха. Каждый следующий год прибавлялись десятки и сотни километров железных дорог, обслуживаемых тепловозами. Забегая вперед, скажем, что к середине 1970-х вся поездная работа на Западно-Сибирской железной дороге выполнялась прогрессивными видами тяги.

В 1956-м еще больший, чем в первые послевоенные годы, размах приняло сооружение новых железнодорожных магистралей. В 1959 году поезда пошли от Омска до Карасука, и завершились путеукладочные работы на участке Карасук–Камень-на-Оби. Полностью вся линия от Омска до Среднесибирской была сдана в эксплуатацию и переведена на тепловозную тягу несколько позже, в 1962 году. К тому же времени относится и строительство линии Междуреченск–Новокузнецк. А всего с 1951 по 1961 год (десятилетия работы Н.П. Никольского на высших командных должностях Томской магистрали) на дороге было построено 1250 километров новых линий. При этом активно строились вторые пути на линиях уже действующих, а также дополнительные станционные пути.

Перевод на прогрессивные виды тяги требовал скорейшего технического перевооружения. Реконструировалось путевое хозяйство, где стали использоваться более тяжелые типы рельсов, железобетонные шпалы, щебеночное основание, за счет чего повышалась мощность пути. Шло оборудование участков автоблокировкой, современными видами связи. На смену паровозам на дорогу приходили мощные электровозы и тепловозы. Все это



1 мая 1955 г. Н.П. Никольский – пятый слева в праздничной колонне



Заместитель начальника Томской железной дороги. 1952 г.

позволяло поднять среднюю скорость на электрифицированных участках для пассажирских поездов до 96, а грузовых — до 82 километров в час. Не стояло на месте и вагонное хозяйство. В 1955 году железнодорожники Томской перешли на новую технологию осмотра и ремонта вагонов на пунктах техосмотра и в поездах. А 1957 году пункты техобслуживания вагонов были преобразованы в вагонные депо с одновременной их реконструкцией. В связи с электрификацией и теплофикацией паровозные депо тоже преобразовывались — в электровозные и тепловозные, оснащались современным оборудованием. Осваивались прогрессивные технологии и методы производства работ по ремонту и эксплуатации локомотивов. Уровень механизации в лучших локомотивных депо Томской железной дороги Инская и Белово к концу 6-й пятилетки доходил до 80 процентов.

Естественно, что организовывал и направлял этот процесс на Томской магистрали ее начальник, Н.П. Никольский. И не просто в силу своих должностных обязанностей, но и как говорится, по зову творческой души, жадного и неистощимого инженерного интереса ко всему новому, на которое имел прямо-таки поразительный нюх. Николай Порфирьевич и сам стоял у истоков и способствовал практическому воплощению некоторых ценных начинаний, получивших впоследствии широкое применение на сети дорог. Таких, например, как обслуживание электровозов неприкрепленными бригадами.

Однажды, будучи в Новосибирске проездом, министр путей сообщения Б.П. Бещев поделился с Н.П. Никольским своим открытием:

— А знаешь, Николай Порфирьевич, что я обнаружил во время общения с авиаторами? Оказывается, пилоты летают на незакрепленных машинах…

Сказал и отбыл в Монголию. А «информация к размышлению» крепко засела в голове начальника дороги.

После одного из совещаний с работниками локомотивного хозяйства он пригласил в кабинет начальника электровозного депо Белово В.А. Баулина и предложил обдумать идею перехода на способ обслуживания электровозов неприкрепленными бригадами. Идея вызвала в депо неоднозначное отношение. Она, конечно, сулила большой экономический эффект, но и требовала очень серьезного подхода к реализации. В том числе и психологического. В самом деле, как же так — электровоз и вдруг без хозяина, ничей. Тем более что печальный опыт подобной работы на паровозах в 30-х годах — тогда это называлось «обезличкой» — уже был, и его запретили применять на всех дорогах страны. И все-таки большинство коллектива депо идею одобрило. Решение было принято. Н.П. Никольский направил в министерство письмо с просьбой дать разрешение на проведение эксперимента.

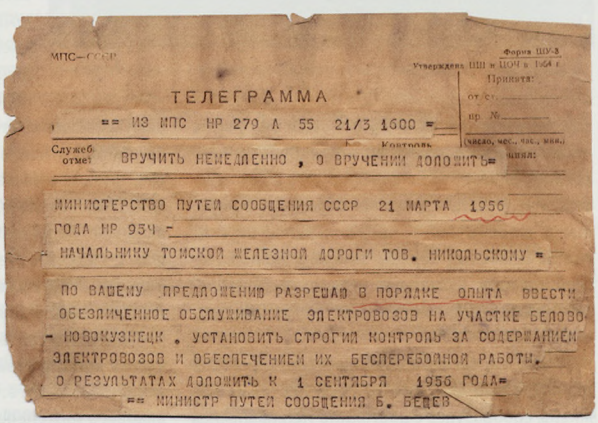
21 марта 1956 года была получена телеграмма от министра: *«По вашему предложению разрешаю в порядке опыта ввести обезличенное обслуживание электровозов на участке Белово–Новокузнецк, установить строгий контроль за содержанием электровозов и обеспечением бесперебойной работы. О результатах доложите 1 сентября 1956 г.».*

Эксперимент начался. Н.П. Никольский лично следил за подготовкой к первым рейсам по-новому, вникал во все мелочи, с нетерпением ждал первых результатов. А они сначала были не очень утешительными. На электровозах стали разворовывать инструмент, ухудшился уход за машинами, увеличилось число неисправностей электровозов в пути следования. Противники «обезлички» ликовали и надеялись, что эксперимент вот-вот прекратится. Но они плохо знали начальника дороги, никогда не бросавшего дела на полпути. По его требованию в депо были приняты активные меры по улучшению качества ремонта и обслуживания электровозов, начал действовать цех-пункт круглосуточного техосмотра электровозов после каждого рейса, и положение стало улучшаться.

В сентябре 1956 года Н.П. Никольский докладывал министру: *«Четырехмесячный опыт эксплуатации электровозов по новой системе в локомотивном депо Белово показал, что эта система имеет ряд положительных и отрицательных сторон»*. К положительным он относил улучшение качественных показателей работы локомотивов, условий труда и отдыха локомотивных бригад, к отрицательным — *«снижение культурного состояния парка электровозов»*. Последнее начальник дороги считал следствием допущенных ошибок в решении организационных вопросов, заверял, что они уже устраняются, и просил разрешения продолжить эксперимент. *«Резюмируя все сказанное,* — заканчивал Н.П. Никольский свое письмо в МПС, *— можно сделать вывод, что система обслуживания электровозов без прикрепления электровозных бригад вполне жизнеспособна и при правильной организации ее введения может обеспечить высокие эксплуатационные показатели по использованию электровозов при хорошем техническом и культурном состоянии...»*

Эксперимент продолжился до лета 1957 года, а потом опыт беловчан взялись перенимать другие депо. Переход на обслуживание сменными бригадами позволил только на дорогах Западной Сибири сократить парк электровозов на десять процентов. Ускорилось продвижение пассажирских поездов, улучшился режим работы машинистов электровозов. И вот уже почти полвека локомотивные бригады на всех российских железных дорогах продолжают оставаться сменными. Сегодня этот метод внесен во все учебники по эксплуатации железных дорог.

Опыт обслуживания сменными бригадами несколько позже особенно пригодился при организации работы электровозов на длинных тяговых плечах (еще одно новшество западносибирских железнодорожников того времени). В 1958 году коллективы депо Московка и Барабинск впервые в отечественной практике внедрили новый метод эксплуатации электровозов на длинных тяговых плечах. Эти депо стали обслуживать локомотивы на так называемом «большом кольце» от Исилькуля до Чулымской сменными локомотивными бригадами. После объединения Омской и Томской железных дорог тяговое плечо



МПС—СССР

Форма ШУ-3
Утверждена ШИ и ШОТ в 1954 г.

ТЕЛЕГРАММА

Принята:
от ст.
пр. №
(число, мес., час., мин.)

== ИЗ МПС НР 279 А 55 21/3 1600 =

Служеб. отмет. Контроль

ВРУЧИТЬ НЕМЕДЛЕННО , О ВРУЧЕНИИ ДОЛОЖИТЬ=

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР 21 МАРТА 1956 ГОДА НР 954 =

НАЧАЛЬНИКУ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ТОВ. НИКОЛЬСКОМУ =

ПО ВАШЕМУ ПРЕДЛОЖЕНИЮ РАЗРЕШАЮ В ПОРЯДКЕ ОПЫТА ВВЕСТИ ОБЕЗЛИЧЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭЛЕКТРОВОЗОВ НА УЧАСТКЕ БЕЛОВО - НОВОКУЗНЕЦК , УСТАНОВИТЬ СТРОГИЙ КОНТРОЛЬ ЗА СОДЕРЖАНИЕМ ЭЛЕКТРОВОЗОВ И ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ИХ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ РАБОТЫ. О РЕЗУЛЬТАТАХ ДОЛОЖИТЬ К 1 СЕНТЯБРЯ 1956 ГОДА=

== МИНИСТР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ Б. БЕЩЕВ

Телеграмма министра путей сообщения Б.П. Бещева. 1956 г.

удлинилось до Новосибирска и Инской, достигнув 785 километров. Еще более протяженным стало тяговое плечо, обслуживавшее пассажирские поезда, которое составило 1543 километра от Кургана до Мариинска.

Этот опыт был одобрен июльским Пленумом ЦК КПСС (1960 г.) и стал основой эксплуатационной работы на сети дорог.

Вот какие далеко идущие последствия имела всего только одна творческая инициатива, в практической реализации которой самое активное участие принял Н.П. Никольский. А сколько их еще будет впереди!

«Быть руководителем, — считал Н.П. Никольский, — *значит каждодневно искать возможности эффективнее, с наименьшими затратами осуществлять перевозки, интенсивнее использовать основные фонды, больше получать прибыли. Прибыль — это богатство магистрали. Ну а чтобы она росла, надлежит не вообще, не как-нибудь, а конкретно, глубоко знать технику, ее возможности, умело соизмерять капитальные затраты и отдачу, то есть учитывать окупаемость вложений, хорошо владеть экономической наукой»*. Сказанные несколько десятилетий назад, эти слова особенно актуально звучат сегодня.



Начальник дороги поддерживал постоянную связь с производственниками

Что касается владения экономической наукой, то ее Н.П. Никольский постигал всю жизнь, сообразуясь с постоянно меняющимися требованиями жизни. И постигал иной раз весьма своеобразно.

Так, стремясь как можно глубже познать экономику железнодорожного транспорта, Николай Порфирьевич, став начальником Томской, попросил поставить его на партучет в финансовую службу дороги, где, как в зеркале, отражаются финансово-экономические итоги деятельности всех хозяйств магистрали. *«Коммунисты службы*, — говорил он, — *открывают мне глаза на такое, чего не найдешь в балансе, сообщают интересные факты, которые дают пищу для размышления. А потом идеи свои в жизнь через руководителей соответствующих служб проводишь»*.

Н.П. Никольский хорошо понимал, что эффективность производства в огромной мере зависит от качества управления, и немало сил отдавал совершенствованию работы командного состава. Управление дороги, считал он, должно быть подлинным штабом технической мысли, а не канцелярией для сбора и размножения бумаг. Приказы, которые он подписывал, разрабатывались самым тщательным образом. Но и после этого Николай Порфирьевич просиживал, бывало, над ними часами, уточняя и внося поправки. Зато каждый приказ становился по-настоящему действенным инструментом управления, нацеливающим на решение конкретных задач. Проводимые начальником дороги совещания тоже отличались глубоким проникновением в суть обсуждаемых вопросов, умением развертывать целую программу действий как на ближайшее время, так и на дальнюю перспективу. Сократилась устаревшая с годами отчетность, повысилась персональная ответственность командного и рядового состава. Людям теперь предоставлялось больше самостоятельности, поощрялась творческая инициатива, четко определялись обязанности каждого: от начальника службы до рядового инженера.

Но это касалось не только управленческого аппарата. Любая творческая инициатива, обусловленная несомненной экономической целесообразностью, Н.П. Никольским поддерживалась. Так, например, случилось с почином машиниста П.Д. Шолкина, взявшего обязательство водить большегрузные поезда весом в пять тысяч тонн и более, которому затем последовали большинство его коллег. Так было, когда в поисках улучшения технологии ремонта вагонов инженерно-технические работники Новосибирского вагонного депо совместно с передовиками производства придумали и разработали новый, так называемый поточно-позиционный метод ремонта вагонов, позволявший на тех же производственных площадях и при той же рабочей силе значительно увеличить ежемесячный выпуск вагонов и повысить производительность труда. В 1955 году была поддержана инициатива коллектива локомотивного депо станции Белово о массовом применении впервые на сети рекуперативного торможения.

Не сбрасывая, конечно, со счетов моральную и идеологическую стороны дела, прежде всего с позиций экономической целесообразности, относился Николай Порфирьевич и к различным формам социалистического соревнования, которое рассматривал как важный дополнительный рычаг вскрытия внутренних резервов и возможностей трудовых коллективов. Поэтому проведение трудовых соревнований носило на дороге неформальный характер. Особенно массовым стало движение за коммунистический труд. Причем первые бригады, начавшие бороться за звание коммунистических, появились на магистрали в 1958 году, сразу же за бригадами родины почина на станции Москва-Сортировочная. К концу 6-й пятилетки отряд ударников коммунистического труда насчитывал уже более шести с половиной тысяч железнодорожников разных профессий. Их высокопроизводительный труд оборачивался тысячами тонн сверхплановых грузов и миллионами рублей прибыли.

План 6-й пятилетки по важнейшим показателям Томская железная дорога выполнила и перевыполнила. Государство по достоинству оценило как труд многотысячного коллектива, так и организующую и направляющую работу ее главного руководителя. Только орденами Ленина было награждено двадцать железнодорожников магистрали. А десяти наиболее отличившимся Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1959 года за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта присвоили звание Героя Социалистического Труда. Был в этом «золотом» списке и начальник Томской железной дороги Николай Порфирьевич Никольский.

Чуть ли не на следующий день после опубликования указа позвонил ему из Красноярска старик Селивестров.

— Теперь, Николка, ты наиглавнейший экзамен сдал. Так держать!

— Так это благодаря вашим урокам, дядя Коля. Без них, как вы любите говорить, кишка не сдюжила бы. С меня причитается.

— Привози, коли так. Звезду окропить — святое дело.

Обычный обмен словами, пусть даже идущими от сердца. И как же был удивлен и обрадован старик, когда через пять дней после этого разговора на пороге дома появился Николай Порфирьевич.

КАНДИДАТЫ НАРОДА

Николай Парфирьевич Никольский



Николай Парфирьевич Никольский родился в 1911 году в городе Боготоле в семье рабочего-токаря паровозного депо. По окончании средней школы он идет на производство, приобретает специальность токаря. Его все больше и больше интересует железнодорожное дело. Получив квалификацию токаря восьмого разряда, Николай Парфирьевич Никольский в 1931 году поступил в Томский институт инженеров железнодорожного транспорта и окончил его в 1936 году.

Молодой инженер-механик паровозного хозяйства, прошедший большую школу на производстве, с душой отдается любимому делу. Он работает в родном депо, где трудился его отец, красный партизан, где он сам начинал трудовую жизнь.

Через два года после окончания института Н. П. Никольский назначается начальником депо Боготол, затем начальником депо Кокшаровка. В период Отечественной войны 1941—1945 гг. т. Никольский руководит паровозной службой Красноярской железной дороги, а затем назначается заместителем начальника Амурской железной дороги. С 1949 года тов. Никольский работает заместителем начальника Томской железной дороги, а в 1955 году назначается ее начальником.

На этом посту Николай Парфирьевич показал себя инициативным и энергичным руководителем. Большое внимание уделяет он вопросам перспективного развития, увеличению пропускной способности и электрификации дороги.

Николай Парфирьевич принимает активное участие в общественной жизни коллектива и работе областной партийной организации. Он является членом Новосибирского обкома КПСС и депутатом областного Совета.

Н. П. Никольский награжден орденами Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, несколькими медалями и нагрудными значками Министерства путей сообщения.

На предвыборных собраниях рабочие и служащие станции Исянгил, колхозники сельхозартели имени Димитрова Ордынского района единодушно выдвинули Николая Парфирьевича Никольского кандидатом в депутаты Верховного Совета РСФСР по Исянгилскому избирательному округу № 458.

В день выборов — 1 марта 1959 года избиратели отдадут свои голоса за достойного кандидата нерушимого блока коммунистов и беспартийных — Николая Парфирьевича Никольского.

Н.П. Никольский выдвигается в депутаты. «Железнодорожник Кузбасса», 1959 г.

— Обратный рейс в Новосибирск у меня через три часа, дядя Коля, а надо еще до аэродрома доехать. Так что не будем терять времени.

И принялся выкладывать из разбухшего портфеля все необходимое для «святого дела»...

Но почивать на лаврах не пришлось. Николай Порфирьевич, конечно, и сам никогда бы не согласился на это в силу своего характера, не признающего состояния благодушного покоя. Да и жизнь железной дороги, дальнейшее ее развитие такой возможности не давали. Взяла старт новая пятилетка, точнее семилетка (с 1959 по 1965 годы), а это опять нескончаемая череда забот о выполнении и перевыполнении государственных планов, тысячах тонн перевезенного груза и т.д. Впереди железнодорожников ждали большие преобразования.

Согласно постановлению Совета Министров СССР от 6 мая 1961 года Омская и Томская дороги были реорганизованы в единую Западно-Сибирскую с местонахождением Управления в Новосибирске. Теперь по главному ходу Транссиба она протянулась от Исилькуля и Называевской на западе до Мариинска на востоке, обеспечивая самые мощные в СССР перевозки грузов и пассажиров. Параллельно Транссибу шли еще две широтные магистрали: Кулунда–Барнаул–Артышта–Междуреченск, а также Иртышское–Карасук–Среднесибирская. Кузнецкий угольный бассейн обслуживался преимущественно линией Обь–Инская–Проектная–Белово–Новокузнецк. Объединенная магистраль обслуживала в 1960-е годы Новосибирский, Кемеровский, Омский, Томский и Алтайский экономические и административные районы.

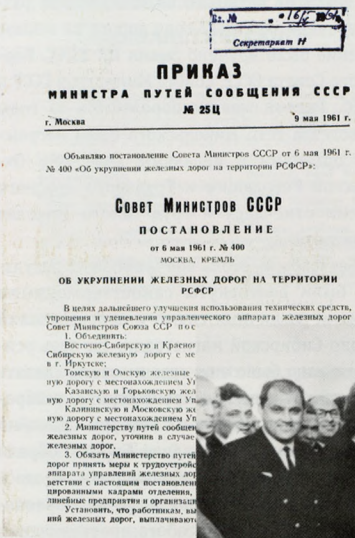
В зоне тяготения дороги были высоко развиты добыча угля и железных руд, черная металлургия, машиностроение, химическая, электротехническая и другие виды промышленности. Интенсивно развивалось и сельское хозяйство.

Обслуживая огромный экономически развитый регион, имея в своем составе сотни предприятий различного профиля, огромное количество разнообразной техники, развитую инфраструктуру и почти полторы сотни тысяч работников, Западно-Сибирская железная дорога являла собой, по сути, государство в государстве. Вопроса о том, кому его возглавить, не возникало. Н.П. Никольский взвалил на себя новую, теперь уже двойную ношу. Благо обе дороги были фактически сестрами-близнецами: гранича друг с другом, передавали по эстафете поезда, работали в похожих условиях, решали сходные задачи. Ну а главной особенностью объединенной на базе Томской и Омской дорог магистрали стало сочетание больших объемов грузовой работы со столь же значительными размерами транзитных перевозок.

Образование единой мощной Западно-Сибирской магистрали положительным образом сказалось на ее развитии, которое продолжилось в последующие пятилетки еще более бурными, чем прежде, темпами.

Не прекращалось, во-первых, строительство новых линий: таких как Кзыл-Ту–Иртышское, Артышта–Подобас, Асино–Белый Яр. Одновременно возникали сотни километров вторых и станционных путей.

Продолжался перевод на прогрессивные виды тяги. 29 сентября 1963 года начальник Западно-Сибирской железной дороги перерезал ленточку, открывая движение электропоездов на участке Артышта–Алтайская. А через месяц первый поезд с электровозом отправился из Барнаула в Новосибирск. Всего за семилетку было электрифицировано более 650 километров. Интенсивная электрификация продолжилась и в следующем пятилетии. С 1966 по 1970 годы было электрифицировано 720 километров линий, в их числе такие, как Тайга–Томск, Новокузнецк–Таштагол, Юрга–Топки–Ленинск-Кузнецкий. Участки с меньшими объемами перевозок переводились на тепловозную тягу. В целом о темпах и размахе железнодорожного строительства на Западно-Сибирской магистрали и переводе ее на прогрессивные виды тяги можно судить по следующим цифрам. Если на начало 1961 года дорога имела развернутую длину почти 7200, а эксплуатационную 4900 километров, из кото-



рых около полутора тысяч было электрифицировано, а без малого семьсот переведено на тепловозную тягу, то в 1971 году развернутая длина дороги составила уже более 8300, а эксплуатационная — свыше 5600 километров, из которых почти 3200 составляли электрифицированные участки и около полутора тысяч километров — участки, переведенные на тепловозную тягу. Уже к началу 1970-х годов весь грузооборот Западно-Сибирской железной дороги осуществлялся прогрессивными видами тяги. И если до 1960-х годов одной из важнейших задач являлась электрификация Транссиба в пределах Омской и Томской дорог, то после их объединения на повестку выдвинут был другой лозунг, ставший, по сути, руководством к действию: «Превратим Транссибирскую электрифицированную магистраль в образцовую!»

С переводом на прогрессивные виды тяги продолжалась реконструкция всех элементов железнодорожного хозяйства: строились тяговые подстанции, возникали новые электровозные и тепловозные депо, все больше становилось участков, где на щебеночное основание укладывались тяжелые типы рельсов, а также, оборудованных автоблокировкой; на многих станциях удлинялись пути, а стрелки и сигналы переводились на электрическую централизацию. С 1965 года стала вводиться диспетчерская централизация. Первой на сети железных дорог страны Западно-Сибирская магистраль стала дорогой сплошного централизованного руководства билетными кассами. Заметно оживилось строительство вокзальных зданий. За время работы Н.П. Никольского начальником объединенной магистрали на ней было построено множество железнодорожных объектов.

Под руководством Н.П. Никольского дорога добилась значительных успехов и в эксплуатационной работе. Благодаря «удлиненным плечам» (к середине 1960-х длина участка обращения локомотивов в пассажирском движении достигла 3100 километров от Мариинска до Кургана) и «незакрепленные» бригады здесь добились самого высокого на сети среднесуточного пробега локомотивов, а следовательно, и наибольшей перевозочной работы. Борьба за высокие среднесуточные пробеги сочеталась с массовым вождением большегрузных составов.

Бл. № 16/ 61
Секретариат Н

ПРИКАЗ
МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР
№ 25Ц

г. Москва 9 мая 1961 г.

Объявляю постановление Совета Министров СССР от 6 мая 1961 г. № 400 «Об укрупнении железных дорог на территории РСФСР»:

Совет Министров СССР
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 6 мая 1961 г. № 400
МОСКВА, КРЕМЛЬ

ОБ УКРУПНЕНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ РСФСР

В целях дальнейшего улучшения использования технических средств, упрощения и удешевления управленческого аппарата железных дорог Совет Министров Союза ССР пос

1. Объединить:

Восточно-Сибирскую и Красно
Сибирскую железную дорогу с ме
в г. Иркутске;

Томскую и Омскую железные
ную дорогу с местонахождением У

Казанскую и Горьковскую жел
ную дорогу с местонахождением Уп

Калининскую и Московскую же
ную дорогу с местонахождением Уп

2. Министерству путей сообщен
железных дорог, уточнив в случае
железных дорог.

3. Обязать Министерство путей
дорог принять меры к трудоустройс
аппарата управлений железных дор
ветствии с настоящим постановлен
цированными кадрами отделения,
линейные предприятия и организаци

Установить, что работникам, вы
ний железных дорог, выплачивают

В мае 1961 г. Томская и Омская дороги объединяются в Западно-Сибирскую



Н.П. Никольский с железнодорожниками. 1960 г.

К началу 1970-х годов Западно-Сибирская магистраль выполняла около девяти процентов грузооборота всех железных дорог нашей страны, более шестнадцати — грузооборота США и восемьдесят процентов грузооборота стран Западной Европы. А грузонапряженность Западно-Сибирской в два раза превышала среднесетевую и в двадцать(!) — железных дорог США. Не менее впечатляющими были и качественные показатели. Среднесуточная производительность вагона, например, на 42 процента превышала среднюю по сети, производительность локомотива — почти наполовину, а производительность труда более чем на пятьдесят процентов превзошла уровень железных дорог СССР и на 17 процентов — США.

В этой связи любопытный эпизод произошел во время визита в 1970 году в Новосибирск президента Франции Жоржа Помпиду. Сопровождавшие его специалисты-железнодорожники спросили Н.П. Никольского:

— Велик ли объем работы вашей дороги?

— В этом году 230 миллиардов тонно-километров, — был ответ.

— О! Колоссально! — воскликнули французы. — У нас вся сеть дает 68 миллиардов...

Работу Западно-Сибирской железной дороги высоко оценили не только иностранцы. 29 июля 1966 года указом Президиума Верховного Совета СССР она была удостоена высшей награды страны — ордена Ленина. Да и в дальнейшем магистраль работала не менее успешно. Во всяком случае, была в числе бессменных лидеров социалистического соревнования на сети дорог, о чем свидетельствуют многочисленные почетные грамоты, переходящие и памятные знамена и прочие знаки отличия, которыми удостаивали за ударный труд коллектив Западно-Сибирской магистрали ЦК КПСС, Совет Министров СССР, ЦК профсоюза, МПС и другие организации и ведомства разных уровней. А в 1972 году дороге на вечное хранение было вручено Знамя ЦК КПСС, Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС. Тысячи железнодорожников за годы руководства Н.П. Никольского были награждены орденами и медалями. Орденами Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени отмечался и труд самого Николая Порфирьевича.

Безусловно, столь впечатляющие результаты были достигнуты самоотверженными усилиями различных служб и подразделений Западно-Сибирской магистрали. Но ведь усилия эти надо было еще организовать, сделать так, чтобы гигантское производство, разбросанное на территории, на которой спокойно уместилась бы вся Западная Европа, обрело четкий эффективный рабочий ритм. И здесь роль Николая Порфирьевича трудно переоценить. Более того, без особого преувеличения можно считать счастливым историческим совпадением то, что именно на пороге кардинальной реконструкции и крутого ее подъема у руля крупнейшей магистрали страны появилась такая крупная и мощная фигура, как Н.П. Никольский. С другой стороны, именно здесь и именно тогда раскрылся в полной мере масштаб личности самого Николая Порфирьевича. И не случайно те восемнадцать лет, что стоял он у кормила сначала Томской, а потом и Западно-Сибирской железной дороги, работники магистрали назвали «эпохой Никольского».



На рабочем месте. 1960 г.

А ведь и в самом деле — эпоха! Одни только капиталовложения с 1956 по 1971 годы, направленные на реконструкцию и развитие магистрали на базе прогрессивных видов тяги, на оснащение ее современной техникой, составили почти миллиард рублей. Хотя, при



Продетарии всех стран, соединяйтесь!

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ДОРПРОФСОЖА ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

№ 92 (4885) Вторник. 4 августа 1959 г. Цена 15 коп.

Удостоены звания Героя Социалистического Труда

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1959 года за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития железнодорожного транспорта, присвоено звание ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА с вручением ордена ЛЕНИНА и золотой медали «СЕРП и МОЛОТ».

Дрофе Василию Григорьевичу — составителю поездов станции Новокузнецк-сортировочная.

Дудкину Степану Павловичу—бригадиру вагонного депо Тайга.

Кенну Петру Семеновичу — поездному диспетчеру Новосибирского отделения.

Загидуллину Зинатулле — путевому обходчику Барнаульской дистанции пути.

Колчеву Григорию Семеновичу—начальнику Новокузнецкого отделения.

Медведеву Виктору Михайловичу — сталевару Новосибирского стрелочного завода.

Никольскому Николаю Парфирьевичу —начальнику Томской ж. д.

Новоселову Ивану Иосифовичу—мастеру Барнаульского вагоноремонтного завода.

Павлову Александру Спиридоновичу — машинисту паровозного депо Барнаул.

Порошину Александру Петровичу — машинисту локомотивного депо Тайга.

Ушакову Григорию Алексеевичу — бригадиру дистанции контактной сети Беловского участка энергоснабжения.

Шолкину Павлу Дмитриевичу — машинисту-инструктору локомотивного депо Инская.

Герои Социалистического Труда

ПАВЛОВ А. С. — машинист паровозного депо Барнаул.

НИКОЛЬСКИЙ Н. П. — начальник Томской железной дороги.

ДУДКИН С. П. — бригадир вагонного депо Топки.

НАГРАЖДЕНИЕ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ СССР РАБОТНИКОВ ТОМСКОЙ МАГИСТРАЛИ

За достигнутые успехи в развитии железнодорожного транспорта Президиум Верховного Совета СССР Указом от 1 августа 1959 года наградил:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

Бабковского Филиппа Макаровича— старшего путевого рабочего Кулундинской дистанции пути.

Баранова Николая Дмитриевича — машиниста-инструктора паровозного депо Алтайская.

Дудина Петра Андреевича — бригадира вагонного депо Барнаул.

Сапунова Ефима Васильевича — машиниста локомотивного депо Рубцовск.

Зинкина Никиту Петровича — путевого обходчика Алтайской дистанции пути.

Зорину Елену Ивановну — старшего стрелочника станции Кулунда.

Ишимова Ивана Ивановича — слесаря паровозного депо Барнаул.

Комина Владимира Михайловича — начальника паровозного депо Барнаул.

Маслова Зиновия Михайловича — машиниста паровозного депо Тягун.

Скробота Евгения Семеновича — машиниста локомотивного депо Леньки.

Теплых Никифора Ивановича — осмотрщика вагонного депо Рубцовка.

Ткаченко Василия Семеновича —

всей важности денежных вливаний, сами по себе они едва ли могли стать двигателем прогресса. Успешное освоение новой техники и новых технологий связано было еще и с постоянным творческим поиском новых эффективных методов и приемов работы, которые соответствовали бы передовой технике, с поиском скрытых резервов производства. Неустанный поиск этот охватил в 1960-х — 1970-х годах все службы и подразделения огромного коллектива и стал своеобразной визитной карточкой дороги. Знаменательно, что и в указе о ее награждении было сказано, что высший орден страны вручается магистрали не только за *«достигнутые успехи»*, но и *«внедрение в производство передовых методов труда»*. А газета «Правда» тогда же, в середине 60-х годов прошлого века, назвала Западно-Сибирскую железную дорогу *«лабораторией передовых методов труда»*. Чтобы убедиться в справедливости такого определения, вспомним некоторые трудовые инициативы и почины, в горниле которых выковывались эти самые «передовые методы».

Министр путей сообщения Б.П. Бещев в интервью, опубликованном в январе 1965 года в газете «Гудок», отметил, что *«…новый порядок руководства эксплуатацией локомотивов, подсказанный передовым опытом коллектива Барабинского отделения, принес огромный выигрыш»*. О чем вел речь министр?

А дело в том, что работа электровозов на длинных тяговых плечах со сменными бригадами, начавшаяся в конце 1950-х годов, кроме непосредственного экономического эффекта, выявила дополнительные эксплуатационные ресурсы, послужила толчком к рождению новой инициативы. Барабинские железнодорожники решили добиваться того, чтобы локомотивы находились в «чистом» движении не менее тысячи минут в сутки, что, в свою очередь, позволяло довести среднесуточный пробег до тысячи километров и значительно увеличить производительность.

Но борьба за минуты не стала для барабинцев самоцелью. Ведь для достижения тысячеминутного рубежа требовалось, чтобы каждый поезд теперь шел с опережением графика, в связи с чем нужна была хорошая работа не только машинистов, но и всех служб, где бы тоже шли поиски новых приемов и методов труда. Лозунг «За тысячу минут!» сплотил воедино диспетчеров, машинистов, вагонников, путейцев, связистов — всех, кто обеспечивал



Н.П. Никольский (в центре) на перроне станции Новосибирск-Главный провожает фирменный поезд «Сибиряк».

бесперебойную работу транспортного конвейера. Почин барабинцев подхватили другие отделения дороги, и это не замедлило сказаться на общих результатах работы.

Нельзя не вспомнить и уникальный опыт поездного диспетчера Ф.К. Макаева, смена которого на практике внедряла новый порядок руководства эксплуатацией локомотивов и поездной работой, на основе которого барабинские железнодорожники и развернули соревнование «за тысячу минут».

Кстати говоря, в 1960-х годах диспетчеры дороги были застрельщиками и ряда других починов. Так, диспетчеры М. Шестаков, П. Енин, Е. Давыдок выступили инициаторами комплексного соревнования за экономию вагоночасов, в которое оказались вовлечены все службы: локомотивщики, вагонники, связисты, путейцы, энергетики. Это соревнование резко сократило время оборота вагона на всей Западно-Сибирской магистрали. Инициатива была рекомендована для распространения на сети дорог.

Совершенствовалась и технология перевозок. В 1961–1965 годах движенцы Новокузнецкого, Беловского и Новосибирского отделений в содружестве с работниками подъездных путей предприятий разработали и внедрили систему перевозок массовых грузов замкнутыми маршрутами по твердым ниткам графика. На основе этого опыта единый технологический процесс работы станций и подъездных путей предприятий был предусмотрен в Уставе железных дорог, утвержденном в 1964 году.

В том же году впервые на сети дорог были внедрены сквозные комплексные «окна» в графике движения поездов для производства ремонта и капитальных работ на целых направлениях.

Прекрасной иллюстрацией творческих поисков коллектива Западно-Сибирской железной дороги может служить и Всесоюзное соревнование за ускорение разгрузки вагонов, развернувшееся в 1967 году по почину железнодорожников-сибиряков.

Много ценных начинаний рождалось у вагонников. В октябре 1963 года в вагонном депо Тайга была проведена сетевая школа передового опыта, которой руководил Н.П. Никольский. Модернизировав предприятие, применив передовые технологии, депо резко сократило долю ручного труда. Опыт получил высокую оценку. А проведение школы в Тайге нацелило вагонные депо на поиски в области внедрения научной организации труда.

Самым ярким отражением всех этих поисков стал получивший в свое время широчайший резонанс опыт вагонного депо Московка. Его новаторы — конструктор И. Шаргин, главный инженер В. Федотовский, механик М. Антонов и др. — под руководством начальника предприятия Б. Сторчоуса впервые в мировой практике внедрили в 1965 году поточно-конвейерный метод ремонта ходовых частей и других узлов цистерн на базе автоматических и механизированных поточных линий. Прогрессивная технология и организация ремонтных работ основывалась на научной организации труда, четкой системе планирования. Опыт депо Московка имел важное государственное значение. Он был одобрен ЦК КПСС, а решением коллегии МПС от 12 февраля 1966 года принят для внедрения на всех железнодорожных предприятиях сети дорог. К началу 1970-х годов его внедрили 250 депо страны, в том числе и двадцать западносибирских. Сегодня он используется повсеместно.

Большое значение в деле комплексной механизации и автоматизации ремонта подвижного состава имело внедрение метода сетевого планирования производства, родившегося в вагонном депо Новосибирск и получившего наибольшее распространение в локомотивном и вагонном хозяйствах. Сетевой график позволил вести непрерывный контроль за ходом производственного процесса, его применение способствовало сокращению времени простоя в ремонте локомотивов и вагонов.

Примеров передового опыта и ценных начинаний в период руководства Н.П. Никольского Западно-Сибирской железной дорогой можно приводить еще очень много. Ни один год и даже месяц на магистрали (и это стало правилом) не обходился без чего-то нового, предложенного работниками дороги. И за каждым таким начинанием стоял Н.П. Никольский. В одних случаях он сам был автором оригинальных идей. Таких, например, как вождение локомотивов «в одно лицо». В других — всемерно поддерживал ценные начинания: скажем, того же опыта вагонного депо Московка. Как вспоминает бывший главный инженер Западно-Сибирской железной дороги, ныне председатель дорожного совета ветеранов П.Ф. Мысик, Николай Порфирьевич *«умел на лету оценить здравую идею. Всякая бюрократическая канитель, связанная с внедрением новинок, была исключена. Он многое держал на личном контроле: от технической проработки проекта до его практического воплощения»*.



Н.П. Никольский в цехах локомотивного депо

Творческую инициативу Николай Порфирьевич вообще всячески подогревал. И хотя работа отраслевых творческих групп и конструкторских бюро велась на дороге и до Н.П. Никольского, при нем уже организовались и стали действовать межотраслевые творческие группы и бюро, объединяющие рационализаторов, изобретателей, инженерно-технических работников всех служб и отделов. Одним из плодов такого содружества стало создание на станции Барабинск самоходной вагоноремонтной машины и новой технологии работы пунктов технического осмотра, позволявшие осуществлять наиболее трудоемкие операции по ремонту вагонов непосредственно на станционных путях.

Немало новшеств, благодаря Н.П. Никольскому и с его подачи, было внедрено также в организацию перевозки и обслуживания пассажиров. Так, по его инициативе появились на дороге фирменные поезда, отличавшиеся скоростью, четким соблюдением графика, безопасностью, повышенным комфортом. Летом 1965 года Николай Порфирьевич лично проводил от станции Новосибирск-Главный в первый рейс поезд «Сибиряк». Получили признание у пассажиров и появившиеся следом фирменные поезда «Томич», «Алтай», «Иртыш» (в дальнейшем число их увеличилось). От соответствующих служб Н.П. Никольский постоянно требовал повышения культуры обслуживания пассажиров, максимального удовлетворения их спроса. И для этого в его «эпоху» сделано было очень много. Большие удобства создавала широко внедренная диспетчеризация продажи билетов, когда с любой промежуточной станции пассажир мог получить место в проходящем поезде. А на вокзале Новосибирск-Главный стало практиковаться руководство продажей билетов из единого центра. Впервые на сети дорог была внедрена радиосвязь билетных касс с бригадирами пассажирских поездов, находящихся в пути. Авто-



матизировали справочно-информационную службу. Улучшения коснулись также организации пригородных перевозок, хранения и доставки багажа, питания пассажиров в поездах и на вокзалах и многого другого.

При Н.П. Никольском Западно-Сибирская железная дорога стала лидером на сети не только в эксплуатационной работе, но и в научно-техническом развитии. На ней проходили многочисленные сетевые школы передового опыта, она принимала у себя делегации других железных дорог, не раз ее опыт заслушивался на заседаниях коллегии МПС, публиковался на страницах газеты «Гудок» и отраслевых журналов. Ряд предприятий магистрали стали в 1960-е годы участниками ВДНХ, завоевывали там медали и дипломы.

Опыт работы руководимой им дороги постоянно анализировал и сам Н.П. Никольский. Так, в своей книге «Золотые россыпи», вышедшей в свет за год до его кончины в Новосибирске, Николай Порфирьевич, оценивая трудовые усилия многотысячного трудового коллектива, писал: *«Достижение таких высоких объемов перевозок при столь эффективном использовании транспортных средств и затрат труда — это прежде всего результат роста уровня сознания, квалификации, творческой инициативы и активности железнодорожников в борьбе за изыскание и мобилизацию новых резервов производства, вскрываемых и приводимых в действие в процессе социалистического соревнования»*. Чем не исчерпывающая формула успеха!

Любопытно еще одно высказывание Н.П. Никольского. Определяя значимость опыта вагонного депо Московка, Николай Порфирьевич писал, что он *«ценен не только производственным результатом. Здесь рельефно выявились черты руководителей нового типа, которые, сочетая глубокую организаторскую работу с научным предвидением, сумели так мобилизовать коллектив, что на каждом рабочем месте была осуществлена научная организация труда»*.

Слова эти в полной мере относятся и к самому Н.П. Никольскому, который как раз и олицетворял собой такого вот «руководителя нового типа» — широко образованного, эрудированного, талантливого, прогрессивно мыслящего, умеющего смотреть и в корень, и в далекую перспективу, «воевать не числом, а умением». А еще — руководителя, знающего настоящую цену кадрам, способным управлять современным высокотехнологичным производством. Последнее достаточно красноречиво подчеркивает такой факт: если в 1955 году на одной только Томской дороге было 1280 работников административно-управленческого аппарата, то через десять лет их число (несмотря на объединение двух дорог) сократилось на 530.

Подготовке, воспитанию и развитию кадров Н.П. Никольский уделял особое внимание. Ведь производственные успехи западносибирских железнодорожников во многом были связаны с повышением их образовательного и профессионального уровня. И не раз в докладах и выступлениях Николая Порфирьевича звучала мысль о том, что *«надо организовать учебу железнодорожников, чтобы каждый работник транспорта овладел минимумом экономических знаний, был знаком с устрой-*

ством и эксплуатацией новой техники, которой оснащается дорога».

В первое послевоенное десятилетие (до 1956 года) учебных заведений на дороге строилось мало. Но с приходом к руководству Н.П. Никольского картина существенно меняется. До середины 1970-х годов на магистрали было несколько десятков общеобразовательных школ почти на двадцать тысяч мест. Еще более тридцати тысяч молодых людей могли получить аттестаты без отрыва от производства в 36 школах рабочей молодежи, которые имелись практически на всех крупных станциях. Действовала также система учебно-консультационных пунктов. Учеба проводилась даже в поездах — в так называемых «школах на колесах», когда вместе с поездной бригадой отправлялись один-два учителя, проводившие занятия с проводниками по школьной программе. По числу ШРМ Западно-Сибирская магистраль занимала одно из ведущих мест на сети дорог. Более того, в проходившем в эти годы Всесоюзном смотре «Каждому молодому труженику — среднее образование» Западно-Сибирская дорога стала победительницей. Тогда же, в 60-х годах, возник на магистрали и новый тип общеобразовательного учреждения — школы-интернаты, которые избавляли железнодорожников, занятых разъездной, сменной или круглосуточной работой, от массы проблем и давали их детям полноценное среднее образование. О качестве школьного образования на Западно-Сибирской железной дороге говорит тот факт, что в начале 70-х и в последующие годы на магистрали появилась целая плеяда преподавателей, носящих звание «Заслуженный учитель РСФСР».

Хорошие возможности имелись и для получения среднетехнического и высшего образования. Достаточно сказать, что только за десятилетие с 1961 по 1971 годы без отрыва от производства на магистрали было подготовлено девятьсот инженеров и более пяти тысяч техников, благодаря чему их общее количество увеличилось почти вдвое. А более 120 тысяч человек за тот же период повысили свою квалификацию или получили новую профессию на различных курсах. Все это становилось прочной базой для профессионального роста, позволяло осваивать новую технику и технологию, новые методы труда.

Но все это без постоянного персонального внимания начальника магистрали, человека образованного и всесторонне развитого, прекрасно понимавшего, с чего начинается по-настоящему квалифицированный труд железнодорожника, без его теплого отношения к педагогам, их проблемам и заботам, вряд ли было бы возможно. Н.П. Никольский не пропускал ни одного августовского (перед началом учебного года) вседорожного учительского совещания. Однажды, получив из отдела учебных заведений пригласительный билет на какой-то педагогический форум, Николай Порфирьевич с добрым укором заметил: «Приглашают, видите ли, в гости… А я на дороге не гость. Поэтому просто обязан быть!»

Н.П. Никольского часто видели в различных учебных заведениях дороги. А когда учительница начальных классов школы на станции Шелковичиха А.В. Куприянова первой на магистрали была удостоена почетного звания «Заслуженный учитель РСФСР», высокую награду вручил ей сам Николай Порфирьевич в присутствии всего своего дорожного «генералитета» — заместителей, начальников служб, отделов, руководителей дорпрофсожа. При этом начальник дороги нашел для скромной учительницы теплые, проникновенные слова, которыми подчеркнул высокую значимость труда педагога.

Но не одни лишь педагоги чувствовали заботу начальника дороги. Очень многое делая для развития производства, Н.П. Никольский никогда не забывал и о социально-бытовой сфере, которая образованием для него, разумеется, не ограничивалась. Достаточно вспомнить, что только жилья при Н.П. Никольском было построено свыше миллиона двухсот тысяч квадратных метров. А еще — более семидесяти детских учреждений, столько же столовых, почти две сотни магазинов девять больниц, четыре поликлиники. Строились физкультурно-спортивные сооружения (именно при нем начала создаваться база для биатлона, ставшая сегодня одним из лучших в

мире биатлонных комплексов), загородные базы отдыха и пионерские лагеря, лечебно-оздоровительные профилактории, клубы… По инициативе Н.П. Никольского, к примеру, началось строительство Дворца культуры железнодорожников.

Дело не только в каких-то конкретных социально-бытовых объектах и метрах жилой площади. Бывая в коллективах предприятий дороги по делам производственным, Николай Порфирьевич всегда интересовался здоровьем и самочувствием работников, морально-психологическим климатом, условиями труда и отдыха, профессионального роста. Он умел располагать людей к откровенности, искренности, и такие встречи и беседы становились для него важным источником информации к размышлению и дальнейшим действиям, направленным на улучшение качества жизни



Н.П. Никольский на даче

работников магистрали. На это и командиров подразделений постоянно нацеливал, подчеркивая, что *«одной из центральных задач является забота о дальнейшем улучшении условий труда и быта железнодорожников»*, что *«необходимо, чтобы хозяйственные руководители в своей повседневной работе этим вопросам уделяли большое внимание»*.

Наряду с руководством крупнейшей в стране железной дорогой Н.П. Никольский вел большую государственную и общественную работу: он избирался депутатом Верховных Советов СССР и РСФСР, делегатом нескольких съездов КПСС, неоднократно был депутатом Новосибирского областного Совета депутатов трудящихся.

На себя при таком сверхжестком ритме жизни времени почти не оставалось. Приходилось жертвовать многим, отказываться от многих житейских благ. Выручала воля, умение организовывать свой труд и досуг. Он прекрасно понимал, что за ним, первым лицом на дороге, наблюдают десятки тысяч глаз, и если стиль его работы и жизни импонирует подчиненным, они невольно ему стараются подражать. И действительно, командиры служб, отделений, предприятий учились у Н.П. Никольского деловитости, требовательности, вниманию к людям. Многому, очень многому учились они у него…

Николай Порфирьевич, впрочем, не был ходячей добродетелью. Имелись и у него свои чисто человеческие слабости. Мог вспылить, погорячиться, «завестись», как говорили сослуживцы. Мог строго наказать недисциплинированного или нерадивого работника. Больше всего не терпел лжи, попыток свалить свою вину на другого, спрятаться за чужую спину. Но и наказывал без злобы, оскорблений, без мстительного камня за пазухой. Умел делать это так, что наказанный не держал на него обиды.

В редкие минуты отдыха Николай Порфирьевич спешил к семье: к жене Нине Константиновне, дочерям Вике и Инне, к внукам, которых безмерно любил. И открывался в домашней обстановке еще одной неожиданной гранью — эстетической.

Он обладал прекрасным слухом, играл на пианино и гитаре. Любил старинные русские романсы, и они неплохо звучали в его исполнении. Хорошо и с удовольствием рисовал. Особенно пейзажи и животных. Когда дочь Инна читала вечерами внучке Николая Порфирьевича сказки, он тут же иллюстрировал их забавными рисунками. Любил русскую классику — Пушкина, Есенина, Толстого, много знал стихов. Был заядлым хоккейным болельщиком. Знал всех ведущих игроков сборной, аккуратно вел таблицу каждого мирового первенства, вместе с младшей дочерью Инной просиживал у телевизора за полночь, когда



Н.П. Никольский (справа) на вокзале Новосибирск-Главный с руководителями области В.А. Филатовым, А.П. Филатовым, первым секретарем Новосибирского обкома КПСС Ф.С. Горячевым. 1971 г.

играла советская сборная. И такой же страстью, как и хоккей, были для Николая Порфирьевича цветы. Он разводил их на даче: розы, гладиолусы, тюльпаны. Луковицы, семена, саженцы присылали ему коллеги из разных городов страны. Когда у Николая Порфирьевича родилась внучка, ему рано утром надо было лететь на коллегию МПС в Москву. И все-таки нашел возможность заехать в роддом. Проснувшись, молодая мама увидела на прикроватной тумбочке букет очаровательных розовых тюльпанов и поняла, что это — отец!

Говорят: талантливый человек талантлив во всем. Всего полной мерой было отпущено Н.П. Никольскому. Кроме здоровья. 62 года успел прожить он, из которых 45 было отдано железнодорожному транспорту.

«Осиротев» со смертью Николая Порфирьевича Никольского, Западно-Сибирская железная дорога, тем не менее, не сбилась с дыхания, не застопорила ход. Отлаженный механизм продолжал четко работать. И в этом не было ничего удивительного. Н.П. Никольский оставил после себя весь сложнейший комплекс магистрали в отличном состоянии. Уникальность Николая Порфирьевича как крупномасштабного руководителя и хозяйственника состояла еще и в том, что, умея смотреть в будущее, он исподволь многие годы пестовал преемника, по опыту зная, как важно, чтобы им не стал человек со стороны. Таким достойным своего учителя преемником стал проработавший много лет в разных должностях и на разных участках Западно-Сибирской магистрали Иван Ефимович Трубников.

Кроме него, Н.П. Никольский воспитал целую плеяду руководителей разного ранга: заместителей начальника дороги А.А. Шепелева, В.Б. Николаева (будущего ее начальника), П.Т. Семешко, Н.А. Акулинина, начальников служб В.Г. Замуру, П.В. Самарского, А.А. Иноземцева, начальников отделений дороги Д.А. Булгакова, Г.С. Колчева, Н.А. Кузнецова и др. А ряд специалистов, работавших в свое время под крылом Николая Порфирьевича, стали впоследствии видными деятелями отрасли и МПС. Такие, например, как В. Скворцов — бывший начальник Свердловской железной дороги, или А.Н. Бевзенко — первый заместитель министра путей сообщения.

Эпоха Никольского завершилась, но напряженная жизнь Западно-Сибирской железной дороги, которой Николай Порфирьевич отдал всего себя, продолжилась, унося в будущее память о нем.



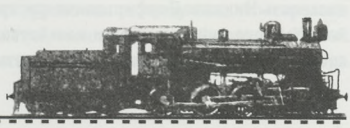




Родился 25 декабря 1907 г. в г. Тифлисе (ныне Тбилиси).

- 1924–1925 гг. – рассыльный финансовой инспекции Народного комиссариата финансов Грузии.
- 1925–1926 гг. – счетовод Единого рабочего кооператива.
- 1926–1930 гг. – практикант и помощник машиниста паровоза локомотивного депо Тифлис Закавказской железной дороги.
- Сентябрь 1930 г. – июль 1935 г. – студент Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта.
- Сентябрь 1935 г. – январь 1936 г. – инженер технического бюро депо Ленинград-Пассажирский-Московский Октябрьской железной дороги.
- Январь–июнь 1936 г. – мастер депо Ленинград-Пассажирский-Московский.
- Июнь 1936 г. – декабрь 1937 г. – заместитель начальника депо Ленинград-Пассажирский-Московский.
- Декабрь 1937 г. – май 1939 г. – начальник депо Ленинград-Пассажирский-Московский.
- Май 1939 г. – февраль 1942 г. – заместитель начальника Октябрьской железной дороги.
- Февраль 1942 г. – июнь 1946 г. – начальник Октябрьской железной дороги.
- Июнь 1946 г. – ноябрь 1947 г. – начальник Северо-Западного округа железных дорог.
- Ноябрь 1947 г. – август 1950 г. – начальник Приволжского округа железных дорог, член коллегии МПС.
- Август 1950 г. – февраль 1954 г. – главный инженер Фаянсовского отделения Московско-Киевской железной дороги.
- Февраль 1954 г. – сентябрь 1957 гг. – первый заместитель начальника Омской железной дороги.
- **Сентябрь 1957 г. – май 1960 г. – начальник Омской железной дороги.**
- Май 1960 г. – май 1961 г. – начальник Красноярской, а с мая 1964 г. – объединенной Восточно-Сибирской железной дороги.
- Май 1964 г. – август 1968 г. – начальник Главного управления вагонного хозяйства Министерства путей сообщения СССР.
- Август 1968 г. – июль 1978 г. – персональный пенсионер союзного значения, заместитель руководителя отделения Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта.
- Умер 1 июля 1978 г.







Борис Константинович Саламбеков

Начальник Омской железной дороги
с сентября 1957 г. по май 1960 г.

«ДОРОГИ ЖИЗНИ»

Жизненный путь Бориса Константиновича Саламбекова начался в Тифлисе. Здесь 25 декабря 1907 года он родился в армянской семье. Отец, Константин Антонович, служил счетоводом, а позже бухгалтером в администрации грузинской столицы. Мать ушла из жизни, когда мальчику было всего полтора года. Отец женился во второй раз, и они с мачехой воспитывали пятерых сыновей. Семья ютилась в небольшом домике на Вагонной улице.



Борис Саламбеков – студент первого курса ЛИИЖТа. Декабрь 1930 г.

Прожить было нелегко, и еще не окончившему школу Борису пришлось устраиваться на работу. В шестнадцать лет он стал рассыльным в финансовой инспекции Народного комиссариата финансов Грузии, а через год — счетоводом Единого рабочего кооператива и поступил в вечерний промышленно-экономический техникум, который, совмещая учебу с работой, окончил в 1926 году.

Борису хотелось учиться дальше, его привлекала железная дорога, но в те времена для служащего это было почти невозможно. Вузы были открыты, прежде всего, пролетариату. И Борис устроился практикантом в паровозное депо Тифлис Закавказской железной дороги. Здесь же через некоторое время получил права помощника машиниста паровоза. После четырех лет работы в депо Борис смог, наконец, осуществить свою мечту и в 1930 году поступил в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта имени Я.Э. Рудзутака на механический факультет.

Учился успешно, активно участвовал в работе научно-технического общества. В июле 1935 года, завершив обучение, Б.К. Саламбеков получил диплом инженера-механика паровозного хозяйства, а с ним и направление в депо Ленинград-Пассажирский-Московский Октябрьской железной дороги.

Трудиться начал с должности инженера технического бюро и быстро проявился как человек ответственный, дисциплинированный, требовательный к себе и другим. Через год, успев поработать мастером, молодой инженер стал заместителем начальника депо. И сразу же развернул борьбу за культуру производства, за порядок во всем, начиная с тради-



ДИПЛОМ
С ОТЛИЧИЕМ
№ 215021

Пред'явитель сего тов. Саламбехов Борис Константинович в 1930 г. поступил и в 1935 г. окончил полный курс Ленинградского Института Инженеров желдор. транспорта по специальности Паровозное хозяйство

и решением Государственной Экзаменационной Комиссии от 1 июля 1935 г. ему присвоена квалификация Инженера по Паровозному хозяйству

Ректор Ленинград 1935 г.

Регистрационный № 1231

Диплом с отличием Б.К. Саламбекова. 1935 г.

ционных для паровозных депо грязи и луж мазута под ногами. Проявилась в нем и новаторская жилка. В конце 1937 года Б.К. Саламбекова назначили начальником депо Ленинград-Пассажирский-Московский.



Б.К. Саламбеков – начальник паровозного депо. 1937 г.

Возглавив его, Б.К. Саламбеков вплотную занялся решением задачи сокращения времени простоя паровозов в подъемочном ремонте и осуществил ряд мероприятий по улучшению ремонта паровозов: весь парк локомотивов в депо перевел на твердую смазку, оборудовал секционными кольцами и др. В конце зимы 1938 года появились первые обнадеживающие результаты. Однако анализ показал, что без коренного изменения технологии ремонта достигнуть успеха не удастся. Самым узким местом и продолжительным по времени был ремонт деталей и узлов. И тогда решили паровозы ремонтировать поточным методом на основе предварительной подготовки деталей и организации взаимозаменяемости наиболее изнашиваемых узлов и деталей. Новая система подъемочного ремонта пассажирских паровозов, которую в июне 1938 года внедрили в депо, обеспечивала значительное сокращение простоя паровозов в ремонте, резко улучшала его качество.

Работа привлекла внимание инженерно-технической общественности, была замечена и по достоинству отмечена в НКПС. Как гласил приказ Наркомата путей сообщения от 9 октября 1938 года, за *«образцовую организацию подъемочного ремонта паровозов, введение в этой области нового метода ремонта, сокращающего простои паровозов на подъемке вдвое ниже нормы, за хорошее руководство стахановским движением»* Б.К. Саламбеков был награжден знаком «Почетному железнодорожнику». Новая организация ремонта паровоза стала внедряться и в других депо сети железных дорог страны.

В мае 1939-го Борис Константинович был назначен заместителем начальника Октябрьской железной дороги. В том же году за большие достижения в работе, разработку и эффективное внедрение нового метода ремонта паровозов Б.К. Саламбеков был награжден высшей государственной наградой — орденом Ленина.

В общем, жизнь Бориса Константиновича складывалась благополучно, но началась Великая Отечественная война…

С самого начала войны Октябрьская дорога стала прифронтовой. Уже 2 июля 1941 года на нее были сброшены первые бомбы. В первые два месяца боевых действий дорога и, в частности, Ленинградский железнодорожный узел выполняли огромные и разносторонние работы: срочные оперативные воинские перевозки, эвакуацию имущества, оборудования и людей из Прибалтики, Ленинградской области и Ленинграда. Изменилось и традиционное направление грузопотоков.

В начале августа, когда бомбардировки стали особенно интенсивными, руководить магистралью из Ленинграда стало невозможно. Тогда было решено создать Южную группу управления Октябрьской железной дорогой с центром в городе Бологое. До февраля 1942 года ею руководил Б.К. Саламбеков. Он и его сотрудники очень много сделали для обеспечения деятельности этого важного железнодорожного узла и примыкающих к нему направлений. Работать приходилось под беспрерывными бомбежками и артиллерийскими обстрелами. Нередко начальник группы стано-

Отражение воздушного налета зенитным расчетом бронепоезда

вился для своих подчиненных примером истинного героизма.

На станции Красненка Октябрьской дороги вражеский бомбардировщик поджег состав с боеприпасами. В вагонах начали рваться снаряды. Оказавшийся в это время на станции Б.К. Саламбеков велел машинисту вспомогательного паровоза отцепить часть еще не охваченного пожаром состава и отвести в безопасное место. Но перепуганный машинист отказался. Тогда Борис Константинович вскочил в будку паровоза и рванул реверс... Сам потом удивлялся, как ему удалось проскочить мимо полыхающих и взрывающихся вагонов, отцепить целые, не тронутые пока огнем, а потом отогнать их на соседнюю станцию. Более трех десятков вагонов с боеприпасами спас он тогда! А пожар мог перекинуться и на соседние пути, где стояли составы с горючим, продуктами.

30 августа 1941 года враг вышел к Неве и перерезал железнодорожную связь Ленинграда со страной. 8 сентября был взят Шлиссельбург (Петрокрепость). Началась знаменитая Ленинградская блокада.

Огромный Ленинградский железнодорожный узел оказался практически полностью изолирован от сети железных дорог Советского Союза. Лишь Бологовское отделение оставалось связанным с Калининской и Ярославской железными дорогами. Оно и обеспечивало значительные воинские перевозки для Калининского, Западного, Ленинградского и Волховского фронтов. Несмотря на неоднократные попытки гитлеровцев, Бологовский узел так и не был занят противником.

В сентябре Южная группа управления получила задание как можно быстрее пропустить из района Валдая через Бологое в сторону Калинина сто эшелонов с войсками и техникой. Эшелоны благополучно миновали Бологое, но вскоре подверглись бомбардировке. Две мощные бомбы замедленного действия попали в земляное полотно. Движение застопорилось. У опасного места скопилось более тридцати составов. Прибывшие подрывники решили уничтожить бомбы на месте.



Узнав о случившемся, Б.К. Саламбеков немедленно выехал на место происшествия. Изучив обстановку, принял решение — бомбы не трогать. На их обезвреживание потребовалось бы не менее суток, а такая задержка поездов на участке грозила новым налетом вражеской авиации — стоящие «друг другу в затылок» составы являлись прекрасной мишенью. Да и каждый час простоя эшелонов с боевой техникой и свежим пополнением для передовой был крайне нежелателен. Борис Константинович нашел выход: дерзкий и рискованный, но в сложившейся обстановке, пожалуй, наиболее приемлемый. Он распорядился высадить людей из эшелонов и отправить их пешком через лес километра за полтора от опасного места, а поезда без людей провести над бомбами до места сбора, где потом снова произвести посадку и следовать дальше до места назначения.

Только вот как приказать машинистам сделать это? Для каждого из них такой рейс мог оказаться последним. Тогда Борис Константинович сам сел на первый паровоз и провел его на глазах у машинистов над бомбами: с невысокой скоростью, соблюдая все меры

предосторожности. Риск оправдался! Вдохновленные мужеством и бесстрашием начальника, машинисты последовали его примеру.

Зимой 1941–42 года начала действовать Ладожская автомобильная трасса, проложенная по льду озера — знаменитая «Дорога жизни». День и ночь по ней в сторону Ленинграда шли тяжелогруженые машины. На восточном берегу Ладожского озера росли штабеля из боеприпасов и продовольствия, сырья для предприятий.

Именно в это время, в феврале 1942-го, начальником Октябрьской дороги был назначен Б.К. Саламбеков. Ему предстояло в исключительно трудных условиях организовать поставки продовольствия, топлива, военных грузов в Ленинград и к передовой линии фронта. Особая сложность состояла в том, что до войны перевозки на Финляндском направлении имели преимущественно пригородно-курортный характер. На берегу Ладожского озера одиноко стояла маленькая станция, почти не имевшая путевого развития, складского и грузового хозяйства. Требовалось в кратчайшие сроки превратить ее и Ириновскую линию в железнодорожный узел, способный принять, погрузить и отправить многие тысячи тонн грузов для блокадного Ленинграда и фронта.

Б.К. Саламбеков привлек для решения этой сложной задачи лучшие кадры железнодорожников. На снегу и болоте были проложены рельсы, а на пустынном берегу озера выстроены депо, мастерские, жилье.

История войн до тех пор не знала прецедентов, когда лишь небольшая и слабая часть железнодорожной магистрали при полном отсутствии каких-либо иных коммуникаций смогла бы обеспечивать всем необходимым и целый фронт, на котором не утихали бои, и огромный город. Да и самим железнодорожникам никогда еще не приходилось решать задач такой сложности. Однако под руководством Б.К. Саламбекова они их с честью решали! Хотя проблемы возникали одна за другой.

К концу января 1942 года городской водопровод, снабжавший водой паровозы на Ладожском узле, прекратил ее подачу. Паровозы остались без воды. Тогда на помощь железнодорожникам пришли городские пожарные команды. Свинченные шланги протянули от проруби на Неве до деповских путей, находящихся от речного берега в нескольких сотнях метров. Пожарные подавали воду в котлы паровозов, уходивших к берегам Ладоги.

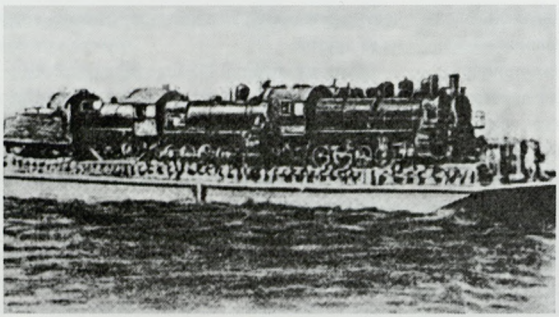
Быстро иссякали и запасы топлива. Надежд на получение угля с Большой земли не было. Требовалось создать собственную топливную базу для обеспечения локомотивов. По свидетельству самого Б.К. Саламбекова, единственная для этого возможность заключалась в использовании небольших лесов, прилегавших к Ленинграду с севера и северо-востока. Здесь, в районе платформы Каменка, было решено начать лесоразработки силами самих железнодорожников. «Блокадной кочегаркой» прозвали эти разработки. Все работники узла, независимо от профессии и занимаемой должности, по-



Выгрузка продовольствия для осажденного Ленинграда

очередно работали на лесозаготовках. Пример показал сам начальник дороги. Тогда же были сформированы специальные поезда-вертушки для вывоза торфа к электростанциям.

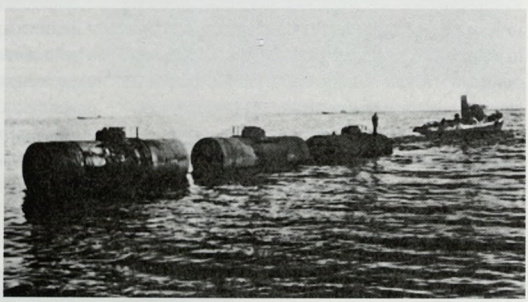
В ноябре 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение построить зимой 1942–43 года наряду с автодорогой еще и



Паром с паровозами из Ленинграда на Большую землю

железнодорожную ледовую переправу через Ладожское озеро. Но в это время обстановка под Ленинградом коренным образом изменилась: усилиями войск Ленинградского и Волховского фронтов в районе Шлиссельбурга на южном побережье Ладожского озера блокада была прорвана. Вдоль берега образовался коридор шириной восемь-одиннадцать километров, по которому была восстановлена сухопутная связь Ленинграда со страной. Теперь встала задача обеспечения железнодорожной связи.

Цистерны «плывут» через Ладожское озеро



Сразу после прорыва блокады ГКО принял постановление «О строительстве новой железнодорожной линии Жихарево–Шлиссельбург Октябрьской железной дороги». На сооружение 33-километровой трассы отводилось всего двадцать дней. В связи с этим возведение свайно-ледовой переправы решили прекратить и все силы, материалы и оборудование направить на строительство новой линии. Кроме самой линии, требовалось еще построить километровый «низководный» мост через Неву и несколько переходов через мелкие водные преграды.

Линия проходила в пяти-шести километрах от противника, и строителям не давал покоя артиллерийский и минометный огонь. Гибли люди, разрушалось уже построенное. Но ни снаряды, ни бомбы не могли остановить героическую работу железнодорожников. Из-за сверхсжатых сроков линия прокладывалась по крайне облегченным техническим условиям. Для экономии времени пришлось укладывать путь (шпалы и рельсы) прямо на снег. Хорошо промерзшая болотистая почва стала его основанием. (Зато летом на этих же болотистых местах вода стояла выше головки рельса). Но, несмотря ни на что, «Дорога Победы» (так ее называли ленинградцы) была построена, и 7 февраля 1943 года жители северной столицы встречали на Финляндском вокзале первый поезд с Большой земли.

Гитлеровцы не раз пытались разрушить «Дорогу Победы» и задержать движение. Ее бомбила фашистская авиация, охотившаяся буквально за каждым поездом, она простреливалась немецкой артиллерией. Вражеские позиции местами находились всего в трех-четырех километрах от железнодорожного полотна. Это заставляло днем прекращать движение, а ночью удавалось пропускать не более пяти-шести поездов, что было крайне недостаточно. В интересах фронта и города требовалось резко увеличить пропускную способность.

И тогда Б.К. Саламбеков в силу сложившихся обстоятельств и в интересах дела пошел на нарушение должностной инструкции. Дело в том, что безопасность движения требует беспрекословного выполнения одного из основных правил на транспорте: поезд может

выйти со станции только в том случае, если перегон свободен от других поездов. Борис Константинович вопреки этому правилу ввел на самом опасном участке «Дороги Победы» новый, поточный (его еще называют «пакетный») метод продвижения поездов. Суть его была в следующем. Подготовленный заранее на исходной станции «пакет» поездов должен был в течение ночи проскочить единым потоком через весь опасный участок. Поезда шли без сигнальных огней гуськом на расстоянии всего нескольких сот метров друг от друга. Одну ночь — в Ленинград, другую — из него. Решение было очень рискованным, но оно оправдывалось резким увеличением пропускной способности линии. За короткую предвесеннюю ночь в одну сторону проходило до 35 поездов. Одновременно увеличивался вес поездов. За время эксплуатации этой трассы весовая норма выросла почти вдвое.

Б.К. Саламбеков следил за продвижением каждого состава. Часто его видели здесь же, на линии, где он руководил восстановлением разрушенных вражескими снарядами и бомбами мостов и, иной раз под огнем, командовал продвижением поездов. Случались, конечно, и ЧП, и даже крушения, но потери в них по сравнению с общим объемом перевезенных грузов за год (около 150 тысяч вагонов) были ничтожны.

Авторитетом Б.К. Саламбеков и на «Дороге жизни», и на «Дороге Победы» пользовался огромным. Одно из красноречивых подтверждений тому можно найти в очерке известного советского прозаика А.Б. Чаковского «Начальник дороги».

Будучи в 1942 году в районе станции Ладожское Озеро, где грузы с Большой земли загружались в вагоны, военный корреспондент обратил внимание на невысокого щуплого человека в тонкой железнодорожной шинели, обросшего черной щетиной, который отчитывал шофера. Тот бросил машину, ушел погреться, а продукты растащили. Каждое слово железнодорожника било, как хлыст. Чуть позже журналист оказался в землянке, где услышал много разных историй про какого-то Бориса Константиновича. Как, например, летел он на самолете с продуктами через озеро, а когда пришлось совершить вынужденную посадку, всю ночь простоял в одной шинельке, охраняя груз. Как неоднократно рисковал жизнью, стремясь обеспечить Ленинград боеприпасами и продовольствием. Узнал корреспондент и о том, что превращением станции Ладожское Озеро в мощный узел руководит тоже таинственный Борис Константинович. Примеров мужества и героизма этого человека приводилось множество. Говорили о нем с большой теплотой. За полчаса пребывания в землянке железнодорожников журналисту стало ясно, что неизвестный ему Борис Константинович, которого никто не называл по должности, пользуется здесь огромным авторитетом и любовью. И лишь расставаясь с обитателями землянки, автор очерка понял, что речь шла о том самом человеке, отчитывавшем шофера, который и был Борисом Константиновичем Саламбековым — начальником Октябрьской железной дороги.

В июле-августе 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов нанесли немцам тяжелое поражение, а в середине сентября овладели Синявинскими высотами, откуда противник обстреливал «Дорогу Победы». Управление Октябрьской дороги особое внимание теперь уделяло восстановлению «Дороги Победы», страдавшей от многочисленных артналетов. По приказу Б.К. Саламбекова были созданы восстановительные летучки и аварийные бригады, обслуживавшие каждый километр пути.

Героический труд тысяч железнодорожников и восстановителей Октябрьской магистрали был отмечен медалями «За оборону Ленинграда». А ее начальник Б.К. Саламбеков за *«исключительные заслуги перед государством в деле обеспечения перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени»* в числе 127 железнодорожников был удостоен Президиумом Верховного Совета СССР 5 ноября 1943 года звания Героя Социалистического Труда.



Начальник Октябрьской железной дороги

Высоко оценивая его эффективную работу по организации, эксплуатации и обеспечению перевозок в блокадный Ленинград, Народный комиссариат путей сообщения во время битвы за Днепр направил Б.К. Саламбекова в конце ноября 1943 года в командировку своим уполномоченным, чтобы наладить продвижение поездов с Московско-Киевской и Южной дорог на Юго-Западную. И Борис Константинович оказал большую помощь прифронтовым магистралям.

Середина января 1944 года ознаменовалась мощным наступлением Ленинградского, Волховского и 2-го Прибалтийского фронтов, поддерживаемых Балтийским флотом. В ходе операции наши войска полностью освободили Ленинград от блокады. Неоценимый вклад в эту победу внесли работники Октябрьской магистрали, которые обеспечили наступавшие войска всем необходимым. Это и не удивительно, поскольку эксплуатация линии Ленинград–Шлиссельбург–Волховстрой к этому времени была полностью освоена и налажена. Ну а о том, насколько успешно решались железнодорожниками связанные с этим историческим наступлением задачи, можно судить хотя бы по тому, что за работу в январе 1944 года Октябрьская железная дорога получила переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

И еще дважды в 1944 году железнодорожники Октябрьской участвовали в боевых оперативных заданиях советского командования по перевозкам, связанным с большими наступательными операциями. Кроме разгрома немцев под Ленинградом, Октябрьская дорога выполняла роль основной коммуникации при прорыве долговременных оборонительных линий финнов на Карельском перешейке и в освобождении Прибалтики от фашистов. В обеих операциях вновь был успешно применен под руководством Б.К. Саламбекова «пакетный» метод продвижения поездов.

29 января 1944 года Совинформбюро сообщило, что Октябрьская железная дорога полностью освобождена от фашистских захватчиков. Настала пора думать о будущем. Впрочем, и Б.К. Саламбеков, и руководители служб еще до начала наступления под Ленинградом готовились к возрождению магистрали. Третья часть дорожного пути была взорвана, пятая — разобрана и увезена, полностью разрушено более двух десятков депо, около трехсот вокзалов, две с половиной тысячи жилых домов, большое количество других сооружений. Противник, кроме того, оставил после себя тысячи мин. Огромные разрушения дополнялись тридцатиградусными морозами и февральской пургой.

Но, несмотря на все это, менее чем через месяц, 23 февраля 1944 года, из Ленинграда в сторону Москвы прошел первый грузовой поезд. А уже 20 марта Б.К. Саламбеков вручил маршрутный лист машинисту, который вел экспресс «Красная стрела» в свой первый после блокады рейс в столицу. В тот же момент с Ленинградского вокзала Москвы отправился в рейс другой состав «Красной стрелы» в сторону Ленинграда. 21 марта 1944 года оба поезда одновременно остановились у платформ вокзалов в Ленинграде и Москве. После трехлетнего перерыва «Красная стрела» стала регулярно совершать рейсы между двумя столицами.

Коллектив Октябрьской дороги, руководимой Б.К. Саламбековым, тем временем восстанавливал участки, освобождаемые советскими войсками, вводил их в эксплуатацию,

обеспечивая как воинские, так и народно-хозяйственные перевозки. О том, насколько успешно все это делалось, свидетельствует и то, что Октябрьская буквально на глазах становилась первоклассной железнодорожной магистралью. В конце войны и в первые два послевоенных года она восемь раз награждалась переходящими Красными знаменами Государственного Комитета Обороны, Наркомата путей сообщения и ВЦСПС. А в 1945 году Знамя ГКО оставлено у нее на вечное хранение.

Заслуги самого Бориса Константиновича в военные годы, кроме звания Героя Социалистического Труда, были отмечены также орденами Трудового Красного Знамени, Отечественной войны I степени, медалями «За оборону Ленинграда» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» 1941– 1945 гг.»



Б.К. Саламбеков на станции

1946-й стал для Б.К. Саламбекова годом тяжелых расставаний. Сначала с женой Магдалиной. Еще в 1942-м, в блокадном Ленинграде, она заболела туберкулезом легких. Детей у них не было. А в июне 1946 года пришла пора расставаться Борису Константиновичу и с Октябрьской магистралью, которой отдал он более двенадцати лет жизни…

Его назначают начальником только что созданного Северо-Западного округа, куда вошли девять железных дорог, в том числе и Октябрьская, и членом коллегии МПС. А незадолго до этого Б.К. Саламбеков был избран депутатом Верховного Совета СССР по Выборгскому округу.

Борис Константинович целиком отдался новой работе. За год с небольшим он успел прекрасно зарекомендовать себя, показать, как говорилось в официальной характеристике, *«знающим и всесторонне развитым командиром транспорта»*. Когда потребовалось укрепить руководство Приволжского округа железных дорог, сомнений в отношении Б.К. Саламбекова не возникло. В ноябре 1947 года он становится его начальником.

Но и связей с Ленинградом Борис Константинович не прерывает. Он выезжал туда для встреч с избирателями по Выборгскому округу, а также со своими коллегами по многолетней работе на Октябрьской дороге.

К несчастью, мимо внимания «компетентных органов» это не прошло. И когда в 1949 году возникло так называемое «Ленинградское дело», в круг причастных попал и Б.К. Саламбеков. В числе главных фигурантов этого дела были А.А. Кузнецов и М.И. Родионов, с которыми Борис Константинович, работая на Октябрьской дороге, имел деловые служебные контакты.

В июле 1950 года решением Комитета партийного контроля *«за ряд грубых хозяйственных ошибок, допущенных в период работы в Ленинграде»*, Б.К. Саламбеков был переведен из членов КПСС в кандидаты. Одновременно его освободили от должности начальника Приволжского округа железных дорог и в августе 1950 года назначили главным инженером Фаянсовского отделения Московско-Киевской железной дороги.

В этот трудный период жизни Бориса Константиновича поддержали первый секретарь Куйбышевского обкома партии А.М. Пузанов и министр путей сообщения Б.П. Бещев. И в январе 1952-го его вновь приняли в члены КПСС *«с восстановлением партийного стажа»*. Правда, оставив в прежней должности.

Три с половиной года, до февраля 1954-го, Б.К. Саламбеков добросовестно трудился главным инженером Фаянсовского отделения. Его высокое звание и прошлые заслуги не со-



Б.К. Саламбеков. 1960 г.

здавали барьера между ним и коллективом. Он оставался самим собой: скромным, исключительно трудолюбивым, добросовестным, дисциплинированным, требовательным к себе и подчиненным, которым охотно передавал свои знания и огромный опыт, добиваясь улучшения работы отделения.

Все это создавало Борису Константиновичу большой авторитет и уважение. Тем не менее коллеги видели и понимали, что руководителю такого масштаба, как Б.К. Саламбеков, тесно в рамках заурядного отделения дороги. И не случайно в характеристике на него руководители Фаянсовского отделения в начале 1954 года приходили к выводу, что он *«заслуживает выдвижения на руководящую работу с большим объемом работы»*.

9 февраля 1954 года Б.К. Саламбекова назначили заместителем начальника Омской железной дороги.

В это время на Омской дороге шла реконструкция пути, который переводился на щебеночное основание на грузонапряженных направлениях. Летом реконструкцию вели на участке Омск–Татарская. В связи с этим, остро встала проблема «окон» для проведения путевых работ. Осложнялась она тем, что начались массовые перевозки для освоения целинных и залежных земель, и вводить «окна» стало практически невозможно. В результате простаивали рабочие и техника, выполнение плана реконструкции пути шло с большим отставанием. Стали искать иные способы организации движения поездов при проведении путевых работ. И нашли.

Выручили активно подключившийся к поискам Б.К. Саламбеков и сам рельеф местности на реконструируемом участке. По опыту эксплуатации «Дороги Победы» Борис Константинович помнил, что тогда нередко устраивали обходы барьерных участков и открывали временное движение этим обходам до окончания восстановления или сооружения барьерных объектов. На участке Омск–Татарская путь проходил по малопересеченной местности, с небольшой высотой земляного полотна, и устройство здесь временных обходов было несложным.

Так и поступили. В начале сентября 1954 года начали сооружение первого обхода. Земляное полотно легко возводили бульдозеры. Путь на обходе укладывали путеукладчиком и балластировали местным грунтом или шлаком. Для регулирования движения поездов по обходу на нем оборудовали двузначную автоблокировку с красным и желтым огнями. Скорость движения поездов по обходу установили 25 километров в час.

Это решение позволяло вести реконструкцию сначала на одном пути перегона, а потом и на втором без ограничения времени работ для пропуска поездов. Путевые работы велись в полной безопасности, улучшалось их качество. Реконструированный путь сдавали сразу после выполнения всех основных и отделочных работ, движение поездов по нему открывалось без ограничения скорости. После окончания работ на одном перегоне путь обхода перекладывали на следующий. Такой метод позволил сконцентрировать технику путе-



В.Козлов. Вид на площадь Ленина, Юбилейный и Комсомольский мосты

вых машинных станций в одном месте, что дало значительный экономический эффект. Только 1954 году на Омской дороге с помощью обходов реконструировали более тридцати километров пути без перерыва в движении поездов и сэкономили более пятнадцати миллионов рублей.

11 сентября 1957 года Б.К. Саламбеков был назначен начальником Омской железной дороги. Это совпало с внедрением на магистрали новых видов тяги — тепловозной и электрической. Началось техническое перевооружение транспорта. Для его осуществления требовалась большая работа по освоению новой техники и подготовке кадров всех уровней.

В опубликованной в сентябре 1958 года в газете «Гудок» статье «Новой технике — новые кадры» Б.К. Саламбеков писал: *«Умело внедрять, успешно осваивать новую технику могут только кадры, хорошо подготовленные, правильно расставленные и понимающие свою ответственность перед государством. Поэтому работе с кадрами, их воспитанию у нас уделяется большое внимание».*

Действительно, учиться теперь приходилось всем: машинистам, работникам локомотивных депо и ремонтных предприятий, руководителям, связанным с эксплуатацией новой техники. Буквально за год с паровозной на электровозную и тепловозную специальность было переквалифицировано полторы тысячи человек. А всего на различных курсах без отрыва от производства прошли соответствующую подготовку более пяти с половиной тысяч работников дороги различных массовых профессий.

Борис Константинович, как уже бывало не раз, и здесь показал личный пример. В 1956 году он стал студентом-заочником Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта по специальности «электрификация железнодорожного транспорта», а в 1959-м, защитив с отличием диплом, получил квалификацию инженера-электромеханика.

Техническая реконструкция Омской железной дороги, оснащение ее мощными электровозами и тепловозами, устройствами автоматики и телемеханики, другими видами новой техники позволили значительно увели-



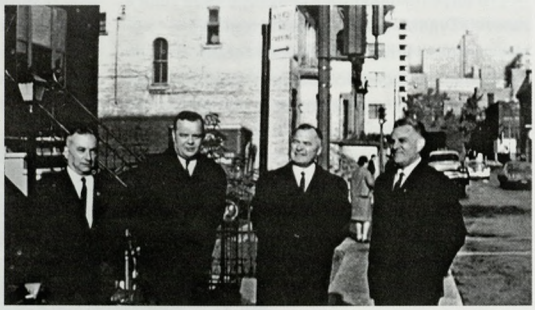
Б.К. Саламбеков на первомайской демонстрации. г. Омск, 1960 г.



Б.К. Саламбеков с группой делегатов XXI съезда КПСС. 1959 г.

чить пропускную и провозную способность, снизить себестоимость перевозок, поднять производительность труда. К 1959 году на дороге уже около семидесяти процентов перевозок выполнялось электровозами, двадцать пять — тепловозами и лишь десять — паровозами.

Но сразу стало ясно, что использованию электрической тяги в полной мере мешают старые методы эксплуатации локомотивов. Поэтому с переходом на электротягу была организована кольцевая езда без захода электровозов в основные депо Барабинск и Московка. Для дальнейшего повышения эффективности работы электровозов решили перейти на обслуживание их сменными (неприкрепленными) бригадами и значительно удлинить тяговые плечи. Появилось так называемое «большое кольцо» (Чулымская–Исилькуль и Чулымская–Называевская) протяженностью 1268 и 1285 километров.



Советская делегация на Всемирной выставке транспорта в Канаде. Б.К. Саламбеков, Б.А. Шелков, Б.П. Бещев, Л.А. Карпов. 1967 г.

С января 1958 года новая система начала внедряться на дороге. Она была одобрена Министерством путей сообщения. 1 апреля с учетом наработанного опыта весь электровозный парк магистрали перевели на обслуживание сменными локомотивными бригадами.

Внедрение нового способа эксплуатации электровозов потребовало перестройки работы всех подразделений дороги, прежде всего, движенцев и вагонников. Началась целенаправленная работа по снижению себестоимости перевозок. Для выявления резервов во всех хозяйственных подразделениях по инициативе Б.К. Саламбекова провели экономические конференции, рекомендации которых обобщили на аналогичной дорожной. На основе этих обобщений составили общедорожный план снижения себестоимости перевозок Омской магистрали на 1959–1965 годы.

Важное место в этой работе отводилось повышению эффективности использования локомотивного парка. В результате среднесуточный пробег электровозов в грузовом движении был доведен до семисот километров. В 1960 году грузовые поезда по Омской дороге следовали по 160–170 километров без остановок.

Значительные перемены произошли и в организации ремонта локомотивов. Увеличились их межремонтные пробеги. Значительную экономию локомотивному хозяйству давала механизация и автоматизация производственных процессов на ремонте электровозов и тепловозов, снижение расхода электроэнергии и топлива.

Свои пути снижения затрат находили и работники других служб: вагонники, путейцы, связисты… В целом, целенаправленная работа в этом направлении привела к снижению себестоимости и получению 85 миллионов сверхплановой прибыли за один только 1959 год.



Мемориальная доска на здании Омского государственного университета путей сообщения

1959-й стал для Б.К. Саламбекова поистине счастливым годом. К этому времени Омская магистраль вышла в число передовых на сети железных дорог страны. Плодотворный труд Б.К. Саламбекова на Омской железной дороге был отмечен еще одной наградой — на груди Бориса Константиновича засверкал третий орден Ленина. В том же 1959 году Б.К. Саламбекова — члена Омского обкома партии, депутата областного Совета — избрали делегатом XXI съезда КПСС.

Но Бориса Константиновича Саламбекова ждала уже новая сибирская магистраль. Приказом МПС 11 мая 1960 года его назначают начальником Красноярской железной дороги. Мотивы назначения вполне понятны. Красноярцы переходили на электрическую тягу, а Б.К. Саламбеков уже успел заявить о себе как о крупном специалисте в данной области. Через год Красноярская дорога вошла в состав объединенной Восточно-Сибирской.

На Восточно-Сибирской дороге Б.К. Саламбеков проработал до 1964 г., успешно решив все проблемы «переходного периода». После этого его назначают начальником Главного управления вагонного хозяйства МПС.

В августе 1968 года Б.К. Саламбеков по состоянию здоровья оставил работу в Министерстве путей сообщения и стал персональным пенсионером союзного значения.

Но к спокойной безмятежной жизни Борис Константинович не привык, и, когда ему предложили стать заместителем руководителя автотормозного отделения Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, он с радостью согласился. Хотя и шутил частенько по поводу новой своей работы: «Всю жизнь двигал, а сейчас торможу». Однако шутки шутками, но как раз в это время началось создание новой вагонной лаборатории для особо тяжелых поездов и скоростных испытаний, и Б.К. Саламбеков принял в этом самое деятельное участие.

В декабре 1977 года Борис Константинович отметил свое 70-летие. Он получил массу поздравлений от коллег и друзей. Особенно много пришло их от тех, с кем работал на Омской и Восточно-Сибирской дорогах. Это и понятно. Благодаря Б.К. Саламбекову, смело выдвигавшему талантливых молодых специалистов на ответственные посты, обе эти магистрали стали настоящей кузницей руководящих кадров для железнодорожного транспорта страны. Достаточно вспомнить будущего министра путей сообщения Г.М. Фадеева, который начинал свой трудовой путь маневровым диспетчером на станции Тайшет как раз в то время, когда у штурвала Восточно-Сибирской дороги стоял Б.К. Саламбеков.

70-летний юбилей оказался для Б.К. Саламбекова последним. После него он прожил всего полгода. 1 июля 1978 года Борис Константинович на своей даче в Рублево рано утром пошел прогуляться к речке. По дороге упал и больше не встал. Приехавшие врачи «скорой помощи» констатировали инфаркт. Пятый по счету…

Жизненный путь одного из выдающихся деятелей отечественного железнодорожного транспорта, так много сделавшего для его развития и процветания, завершился. Но осталась немеркнущая память о нем.



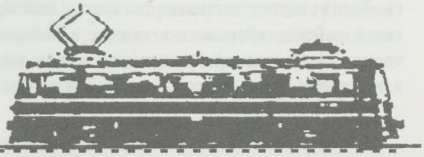




Родился в 1908 году в деревне Никулино Бузулукского района, Оренбургской области.

- 1925 г. – окончил семилетнюю школу в г. Куйбышеве.
- 1925–1928 гг. – студент Куйбышевского железнодорожного техникума.
- 1928–1929 гг. – помощник машиниста паровозного депо Уфа Уфимской железной дороги.
- 1929–1931 гг. – машинист паровозного депо Уфа Уфимской железной дороги.
- 1931–1932 гг. – заместитель начальника паровозного депо Ульяновск Уфимской железной дороги.
- 1932–1933 гг. – член президиума и заведующий отделом Уфимского райпрофсожа Уфимской железной дороги.
- 1933–1936 гг. – паровозный мастер депо Уфа Уфимской железной дороги.
- 1936 г. – май 1937 г. – паровозный мастер, заместитель начальника паровозного депо Абдулино Уфимской железной дороги.
- Май–сентябрь 1937 г. – помощник дорожного ревизора НКПС по безопасности движения Куйбышевской железной дороги.
- Август 1937 г. – февраль 1938 г. – дорожный ревизор НКПС по безопасности движения на Ярославской железной дороге.
- Февраль 1938 г. – март 1943 г. – заместитель начальника Северной железной дороги (г. Вологда).
- Март–август 1943 г. – заместитель начальника Московско-Курской железной дороги.
- Август 1943 г. – август 1944 г. – первый заместитель начальника Горьковской железной дороги.
- Август 1944 г. – февраль 1948 г. – начальник Горьковской железной дороги.
- Февраль 1948 г. – июль 1950 г. – студент Московского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта.
- Июль 1950 г. – 1951 г. – заместитель начальника Юго-Восточной железной дороги (г. Воронеж).
- 1951 г. – июль 1959 г. – начальник Печорской железной дороги (г. Котлас, г. Архангельск).
- Июль 1959 г. – октябрь 1960 г. – первый заместитель начальника Северной железной дороги (г. Ярославль).
- **Октябрь 1960 г. – июль 1961 г. – начальник Омской железной дороги.**
- С июля 1961 г. – заместитель начальника Приволжской железной дороги.







Константин Петрович Быков

Начальник Омской железной дороги
с октября 1960 г. по июль 1961 г.

ВТОРЫХ РОЛЕЙ НЕ БЫВАЕТ

Константин Быков родился в 1908 году в Оренбургской губернии. Годы лихолетья и гражданской междоусобицы по причине малолетства не оставили в его памяти особо тяжелых зарубок, хоть и раскололи страну надвое, и в центре раскола тогда были и Петроград, и его родная деревня Никулино, что под Бузулуком, помнящим другую, крестьянскую смуту времен Емельяна Пугачева.

Мать всю жизнь была домохозяйкой, непосильные тяготы тех времен рано подкосили ее здоровье, и в 1919 году она умерла. Отец Кости, хоть и занимался в молодые годы крестьянским трудом, как устроился в 1912 году на станции Куйбышев сторожем, так и проработал в этой должности 17 лет, пока в 1929 году не вышел по инвалидности на пенсию. Проболев после этого четыре года, он скончался.

Константин в 1925 году окончил семилетку и поступил в Куйбышевский железнодорожный техникум. Учеба давалась относительно легко, и все преподаватели с удовольствием ставили ему хорошие отметки. В 1926 году Быкова принимают в комсомол.

Три года пролетели быстро, сданы последние экзамены, защищен проект. Управление Уфимской дороги командирует выпускника в депо Уфа. С дипломом техника его назначают на первых порах помощником машиниста паровоза, а через некоторое время, убедившись, что выпускник силен не только в теоретических вопросах, но и в практических, начальство переводит его на более высокую служебную ступень, которая вообще-то для очень многих железнодорожников является последней и самой желанной, — машиниста локомотива. Машинистом Быков проработал около двух лет. За это время его приняли кандидатом в члены ВКП(б), а затем, после успешного прохождения кандидатского срока, в мае 1931 года в члены партии. Этот факт биографии совпал у Константина Петровича с первым назначением его на руководящую должность — заместителя начальника Ульяновского паровозного депо Уфимской железной дороги.

Успешная деятельность Быкова как на производственном поприще, так и на общественном быстро делает его заметной фигурой не только в паровозном депо, но и в профсоюзной организации дороги. В июле 1932 года его выбирают членом президиума Уфимского райпрофсожа.

В 1933 году, после решения ЦК ВКП(б) и СНК СССР о перестройке работы железнодорожного транспорта, Быкова, как специалиста, перебрасывают в Уфимское депо паровозным мастером, которым он и проработал до 1936 года. Затем его «в целях укрепления руководства депо» переводят в паровозное депо Абдулино Уфимской железной дороги, где его также сначала используют на должности мастера, а затем назначают заместителем начальника депо.

«Много времени и сил отдавая хозяйственной работе» (практически это означало — все время, кроме сна, и даже часть сна), Быков умудряется еще заниматься и партийной, и общественной работой. Нет месяца, чтобы он не выполнял какое-либо поручение партийной или профсоюзной организации, а вдобавок и какой-нибудь общественной (их тогда было много). Константин Петрович — к нему уже все обращаются уважительно по имени-отчеству — и член месткома, и член бюро комитета ВЛКСМ, и руководитель спортивной организации «Легкая кавалерия», и внештатный инспектор РКИ, и пропагандист кандидатской школы и школы истории ВКП(б)…

Словом, жизнь была насыщенной до предела, и в связи с этим наполнена и смыслом, и радостью. Во всяком случае, редкие минуты отдыха и праздничного веселья запомнились Константину Петровичу на всю жизнь особой молодой остротой, которой в последующие годы, увы, уже не было. Тогда и встретил он будущую свою жену Анну Федоровну, с которой создал дружную семью.

С мая по сентябрь 1937 года Быков работает помощником дорожного ревизора НКПС по безопасности движения Куйбышевской же-

лезной дороги, изучает тонкости новой ответственной профессии, а после обретения необходимых навыков в течение полугода исполняет обязанности дорожного ревизора НКПС по безопасности движения на Ярославской железной дороге.

В феврале 1938 года его переводят в Вологду на Северную железную дорогу, на которой он работает пять лет. Великую Отечественную войну Быков встречает заместителем начальника дороги, членом партбюро объединенной



парторганизации Северной и Горьковской железных дорог.

У Константина Петровича судьба сложилась так, что он шесть раз работал заместителем начальников различных дорог, в том числе в 1943 году заместителем начальника Московско-Курской железной дороги, а в 1943–1944 годах — первым заместителем начальника Горьковской железной дороги. От работы заместителя очень сильно зависел «внутренний» порядок на дороге, и опыт Быкова в умении организовать и скоординировать деятельность основных ее служб воистину был неоценим.

В 1944 году ему доверяют высший пост на дороге и назначают начальником Горьковской железной дороги, которой он руководит четыре года. Здесь его избирают членом партийного бюро Горьковского железнодорожного райкома ВКП(б), а 21 декабря 1947 года депутатом Горьковского областного Совета депутатов трудящихся.

Война никого не обходит стороной, и Константину Петровичу пришлось очень много потрудиться «на войну». За труд в годы войны государство наградило Константина Петровича орденами Ленина и Трудового Красного Знамени — *«за образцовое выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам»*, пятью медалями: «За оборону Москвы», «За оборону Ленинграда», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Нарком путей сообщения наградил его знаком «Почетному железнодорожнику» и именными часами.

Лист автобиографии К.П. Быкова, написанной в 1950 г.

К.П. Быков в 1960 г.

Проверка монтажа контактного провода



В 1945 году постановлением Совета Министров СССР № 1934 Быкову присвоено звание генерал-директора тяги 3-го ранга.

В 1948 году К.П. Быков становится студентом Московского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта, получает специальность инженера-механика по паровозам и паровозному хозяйству и по окончании вуза в июле 1950 года направляется заместителем начальника Юго-Восточной железной дороги. В руках у него диплом с отличием, который дает ему возможность занимать любой руководящий пост без косых взглядов и кривотолков.

Из Воронежа в 1951 году Константин Петрович едет опять занимать начальственную должность теперь уже на Печорской железной дороге. На этой дороге Быков проработает восемь лет, одновременно являясь депутатом областного Совета (г. Архангельск) и Котласского городского Совета депутатов трудящихся, а также членом Архангельского обкома КПСС.

В эти годы его награждают еще двумя орденами — Ленина и Трудового Красного Знамени, избирают делегатом XX съезда КПСС.

С 1959 до ноября 1960 года Быков работает первым заместителем начальника Северной железной дороги, а 31 октября 1960 года становится начальником Омской железной дороги.

«За период работы в занимаемой должности проявляет себя грамотным руководителем и волевым командиром. Имеет организаторские способности и большой опыт руководящей работы. Повседневно воспитывает руководителей служб и предприятий дороги. В коллективе пользуется авторитетом. Тов. Быков К.П. принимает участие в общественной жизни, является членом пленума Кировского РК КПСС», — так характеризовали его начальник Северной железной дороги М. Маслюк, председатель дорпрофсожа Е. Лыпко и секретарь парткома управления дороги П. Шевченко 11 октября 1960 года.

31 октября 1960 года появляется приказ министра путей сообщения СССР № 222.

«Назначить т. Быкова Константина Петровича начальником Омской железной дороги, освободив его от обязанностей первого заместителя начальника Северной железной дороги.

Министр путей сообщения Б. Бещев».

Исполняющего обязанности начальника Омской дороги Максима Игнатьевича Шмонина, который до этого около 12 лет был заместителем начальника дороги, вернули на прежнее место первого заместителя. Сейчас можно только гадать, почему М.И. Шмонин так и остался на вторых ролях. Не исключено, что подводила Максима Игнатьевича недостаточная жесткость в руководящих действиях, как подмечается в одной из характеристик, он *«не проявлял необходимой требовательности к подчиненным и больше работал сам»*.

Однако судьба Шмонина, остававшегося в руководящей обойме «вечным вторым», стоит того, чтобы ему предоставить место в очерке, посвященном именно руководителю Омской железной дороги.

ШМОНИН МАКСИМ ИГНАТЬЕВИЧ

Исполняющий обязанности начальника Омской железной дороги (май 1960 г. — октябрь 1960 г.)

М.И. Шмонин родился 17 февраля 1900 года в селе Лунино Пензенской губернии, в крестьянской семье. В пятнадцать лет поступил учеником телеграфиста на станцию Лунино и до завершения своего трудового пути (а это без малого полвека) с железной дорогой уже не расставался. Менялись только места работы и должности. В 1916 году его назначили техническим конторщиком станции Руза-



Максим Игнатьевич Шмонин

евка, потом перевели весовщиком на станцию Танеевка. В 1918 году Максим — дежурный по станции на разъезде Медведовка Московско-Рязанской железной дороги, ставшей для него своеобразной стартовой площадкой.

На исходе гражданской войны в 1919 году Шмонина призвали в ряды Рабоче-крестьянской Красной Армии. Полгода он прослужил в штабе 9-й армии, а в апреле 1920-го снова вернулся на Московско-Рязанскую дорогу к прежним обязанностям дежурного по станции.

С 1924 до 1929 год М.И. Шмонин — освобожденный работник профсоюзных организаций станций Сызрань и Рузаевка. Вполне возможно, что он посвятил бы себя профсоюзной деятельности и в дальнейшем, но Максим Игнатьевич решил продолжить образование. В сентябре 1929 года его командируют на курсы среднего комсостава НКПС при Московском институте инженеров транспорта. Окончив курсы в 1931 году и получив специальность техника первого разряда по эксплуатации железных дорог, М.И. Шмонин остался в Москве. Работал заведующим отделом в МИИТе, потом начальником пассажирской части Московского отделения Московско-Рязанской железной дороги. Одновременно учился на вечернем отделении эксплуатационного факультета МИИТа. В январе 1935 года он стал дипломированным инженером железнодорожного транспорта и... распрощался с Москвой.

Теперь его путь лежал на восток, в Новосибирск. М.И. Шмонина направили на Томскую железную дорогу, где назначили на первых порах начальником пассажирской части Новосибирского отделения службы движения. В 1936 году М.И. Шмонин стал заместителем начальника пассажирской службы, а затем несколько месяцев исполнял обязанности начальника грузовой службы в Управлении Томской дороги. Успел он некоторое время поработать и старшим диспетчером Новосибирского отделения.

Это было интересное время многочисленных трудовых починов и инициатив. На железной дороге развивалось стахановско-кривоносовское движение. Одновременно с грузовыми увеличились пассажирские перевозки. С появлением крупнейшего тогда в стране вокзала Новосибирск-Главный (его первую очередь ввели в эксплуатацию в 1938 году) открылась новая страница в развитии пассажирского хозяйства и организации обслуживания пассажиров. Самое непосредственное и деятельное участие в этом принимал М.И. Шмонин.

С декабря 1938 по сентябрь 1941 года М.И. Шмонин работал в контрольно-инспекторской группе Управления Томской дороги. Сначала заместителем, а потом и начальником. На эту должность его назначили как специалиста, хорошо знавшего разные службы, досконально знакомого с правилами технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Немалую роль сыграли и личные качества Максима Игнатьевича, его добросовестность и честность, что в контрольных органах имеет особое значение.

В сентябре 1941 года М.И. Шмонин вернулся в службу движения, став начальником Новосибирского отделения. Здесь он трудился всю Великую Отечественную войну, в полной мере проявив себя умелым организатором, обеспечивая бесперебойную работу отделения даже в самые тяжелые периоды военного лихолетья. Новосибирское отделение явля-

лось одним из самых грузонапряженных и ключевых участков на сибирских стальных магистралях и от его четкой работы зависело очень многое.

Его самоотверженный и высокопрофессиональный труд в военную пору отмечен орденами «Знак Почета» (1942) и Отечественной войны II степени (1944), медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и знаком «Почетному железнодорожнику».

В 1946 году М.И. Шмонин возглавил службу движения Томской железной дороги. Война закончилась, но напряжение в работе не ослабевало. Даже наоборот. Грузонапряженность, особенно на главном ходу, еще более возросла. Поезда «дышали в затылок друг другу».

Положение усугублялось сильной изношенностью путевого хозяйства, не позволявшей развивать необходимую скорость. Работать приходилось по-прежнему в экстремальных условиях. При этом требовалось не только обеспечивать любой ценой перевозки, но и одновременно заниматься злободневными проблемами реконструкции и усиления пути, развития станционного хозяйства, помогающими увеличить пропускную и провозную способность магистрали.

Работал М.И. Шмонин в это время под руководством назначенного на должность начальника дороги одновременно с ним Д.А. Баковецкого (всего же за его бытность на Томской сменилось семь начальников магистрали).

Дорога в первые послевоенные годы ухудшила свои показатели, не справлялась с планами. Не все ладилось и в подведомственной В.И. Шмонину службе. Но, учитывая объективные причины, не позволявшие успешно выполнять плановые задания, Центральная аттестационная комиссия МПС в июле 1947 года отмечала, что В.И. Шмонин *«занимаемой должности соответствует»*. Годом позже начальник Управления руководящих кадров МПС Чернышев вынес заключение: *«По своим деловым качествам, опыту работы и знанию дела тов. Шмонин с обязанностями заместителя начальника Омской железной дороги справится и работу обеспечит»*.

Кандидатура М.И. Шмонина была утверждена во всех инстанциях, и в июне 1948 года его назначают заместителем начальника Омской железной дороги.

С переходом на мирные рельсы в жизни стальных магистралей, особенно сибирских, начиналась новая эпоха. Непрерывный рост погрузки на магистрали в послевоенные годы увеличивал объем работы и заставлял совершенствовать технологические процессы. Все это, разумеется, самым непосредственным образом касалось и одной из ключевых фигур в производственном механизме Омской магистрали — заместителя начальника М.И. Шмонина, требовало от него постоянно находиться в курсе всех технических проблем.

Почти десятилетие работал М.И. Шмонин в должности заместителя. Он прекрасно изучил условия и особенности работы Омской магистрали, ее кадры. Его техническая грамотность, профессионализм, компетентность в вопросах железнодорожного производства ни у кого не вызывали сомнений. В 1951 году М.И. Шмонин был удостоен высшей правительственной награды — ордена Ленина, и когда к руководству дорогой пришел Б.К. Саламбеков, он по согласованию со своим предшественником К.Н. Голиковым, ставшим секретарем Омского обкома партии, попросил


СССР
Народный Комиссариат Путей Сообщения
Московский Институт Инженеров Транспорта им. Ф.Э. Дзержинского
ФАКУЛЬТЕТ
Переподготовки Ком. Состав Железнодортранспорта
Свидетельство.
28 апреля 1931 г.
Выдано настоящее свидетельство гр. Шмонину Михаилу Ефимовичу
в том, что он поступил 1 октября 1929 г.
на Железнодорожное отделение
отделение Факультета переподготовки Ком. Состава железнодортранспорта, закончил его 28 апреля 1931 г.
На основании этого в соответствии с приказом НКПС от 21 марта 1930 г. за № 1438 гр. Шмонину присваивается квалификация ТЕХНИКА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ 1-го разряда, что и удостоверяется.
Директор Института
Завед. ф-том Переподготовки
Секретарь

Свидетельство об окончании М.И. Шмониным Московского института инженеров транспорта в 1931 г.



Депутатский билет Омского городского Совета (1963 г.) и служебное удостоверение М.И. Шмонина (1960 г.)

Министерство путей сообщения назначить своим первым заместителем М.И. Шмонина.

С Б.К. Саламбековым Максим Игнатьевич проработал до середины 1960 года. За этот период основные участки Омской дороги полностью перешли на электрическую тягу. В 1959 году вошла в строй новая линия. Поезда пошли от Омска до Карасука. Был открыт прямой доступ к кулундинскому хлебу.

В связи с освоением целинных земель во второй половине 1950-х годов резко возрос удельный вес перевозок зерна. Шли составы с зерном, выращенным не только в Омской области, но и хлеб Барабы, Алтая, Северного Казахстана. Высокие урожаи тех лет требовалось перевезти с минимальными потерями. Успешная работа М.И. Шмонина была отмечена в 1958 году медалью «За освоение целинных земель». Годом позже за трудовые заслуги в деле развития железнодорожного транспорта М.И. Шмонина наградили орденом Трудового Красного Знамени.

После ухода Б.К. Саламбекова место начальника Омской дороги осталось вакантным. С мая по октябрь 1960 года М.И. Шмонин временно исполнял обязанности первого руководителя. За это короткое время он успел добиться заметного улучшения производственных показателей. План десяти месяцев 1960 года дорога выполнила досрочно, к 25 октября, на один час против нормы ускорился оборот вагона, почти на три километра в час повысилась техническая скорость и на 1,2 километра в час участковая. И все-таки избавиться от приставки и.о. и стать полноценным начальником магистрали, несмотря на все, казалось бы, имеющиеся для этого у него основания и заслуги, Максиму Игнатьевичу не удалось.

Что ж, жизнь распределяет роли, как ей заблагорассудится. Однако каждый железнодорожник знает: железная дорога — не театр, на ней вторых ролей не бывает!..

На 1 января 1961 года Омская дорога имела развернутую длину 7177, а эксплуатационную 4900 километров, из которых почти полторы тысячи было электрифицировано, а около 700 переведено на тепловозную тягу.

Впрочем, век Омской магистрали как самостоятельной хозяйственной единицы завершался. 6 мая 1961 года согласно постановлению Совета Министров СССР за № 400 Омская и Томская железные дороги были реорганизованы в единую Западно-Сибирскую дорогу с местонахождением управления в Новосибирске. В ее состав вошли Омское, Барабинское, Новосибирское, Барнаульское, Тайгинское, Беловское, Новокузнецкое, Кулундинское и Карасукское отделения. Магистраль стала обслуживать Новосибирский, Кемеровский, Омский, Томский, Алтайский экономические и административные районы с высокоразвитой добычей угля и железных руд, черной и цветной металлургией, машиностроением, химической и электротехнической промышленностью, производством стройматериалов, легкой и пищевой промышленностью, производством зерна и высокопродуктивным мясо-молочным животноводством.

Возглавил новую магистраль бывший начальник Томской железной дороги Н.П. Никольский.

А К.П. Быкова 6 июля 1961 года назначают заместителем начальника Приволжской железной дороги.



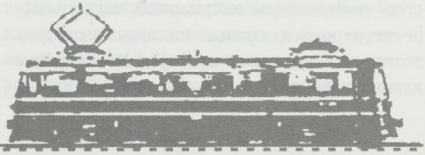




Родился 23 апреля 1921 г. в с. Липовчик Курской области.

- 1940 г. – окончил железнодорожную школу на станции Кшень Курской области.
- 1940–1947 гг. – студент Новосибирского института военных инженеров транспорта.
- Июнь 1947 г. – апрель 1948 г. – дежурный по станции Новосибирск-пассажирский.
- Апрель – декабрь 1948 г. – маневровый диспетчер станции Новосибирск-пассажирский.
- Декабрь 1948 г. – май 1949 г. – старший помощник начальника станции Новосибирск-пассажирский.
- Май 1949 г. – сентябрь 1950 г. – заместитель начальника станции Новосибирск-пассажирский.
- Сентябрь 1950 г. – июнь 1952 г. – начальник станции Новосибирск-пассажирский.
- Июнь 1952 г. – июнь 1953 г. – главный инженер Новосибирского отделения дороги.
- Июнь 1953 г. – июнь 1954 г.– заместитель начальника Новосибирского отделения Томской железной дороги.
- Июнь 1954 г. – сентябрь 1955 г. – заместитель начальника службы движения Томской железной дороги.
- Сентябрь 1955 г. – май 1961 г. – начальник Новосибирского отделения Томской железной дороги.
- Май 1961 г. – август 1973 г. – первый заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги.
- **Август 1973 г. – декабрь 1983 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги.**
- Умер в 1999 году.







Иван Ефимович Трубников

Начальник Западно-Сибирской железной дороги
с августа 1973 г. по декабрь 1983 г.

ВЕЧНОЕ СТРЕМЛЕНИЕ ВПЕРЕД

Бывший начальник Западно-Сибирской железной дороги, почетный железнодорожник, заслуженный работник транспорта РСФСР, кавалер многих правительственных наград, выдающийся руководитель и поистине легендарный человек, имя которого сегодня носит одна из площадей Новосибирска, Иван Ефимович Трубников о себе и своей судьбе мог бы, наверное, сказать словами поэтессы М. Алигер: «Жизнь моя — железная дорога, вечное стремление вперед!» Хотя «на заре туманной юности» он и помыслить не мог о том, что окажется в Сибири, а уж тем более — возглавит когда-нибудь крупнейшую стальную магистраль страны.

Родиной и колыбелью Ивана Ефимовича Трубникова была курская земля. Здесь, в селе Липовчик 23 апреля 1921 года он родился седьмым ребенком в многодетной крестьянской семье Ефима Ивановича и Анны Ильиничны.

Жили Трубниковы весьма скромно. Еще свежи в памяти были и гражданская война, и разруха, поэтому приходилось нелегко. Имели двух лошадей, столько же коров, кое-какую птицу. Растили просо, держали огород, бахчу, яблоневый сад. Этим, в основном натуральным хозяйством, и жили. Голодом Трубниковы не сидели, а вот обувь и одежонка от старших детей по наследству переходила младшим — донашивать. Трубниковых односельчане уважали за трудолюбие, честность и отзывчивость, за то, что соседа в беде-нужде не бросят, последним поделятся. Такими были в этой семье взрослые, так и детей воспитывали. Когда началась коллективизация, Трубниковы одними из первых вступили в колхоз.

Но в 1934 году на семью обрушилась беда: умер от двустороннего воспаления легких глава семейства, Ефим Иванович. Анна Ильинична осталась одна с десятком детей. Старшие сестры пошли в поденщицы, сыновья с утра до вечера работали в поле и на огороде. В школу ходили по очереди — кому одежда доставалась.

Несмотря на все это, семилетку в Липовчике Иван Трубников окончил на «отлично». Решил учиться дальше. Благо младшие подросли, и матери стало с ними полегче. К тому же сестра Александра вышла замуж и переехала с мужем на станцию Кшень Московско-Курской железной дороги. Здесь располагалась железнодорожная школа. В ее восьмой класс



Выпускники НИВИТа. В верхнем ряду средний – Иван Трубников. 1947 г.

Иван и поступил. Иногда, особенно в распутицу или сильные холода, жил у сестры. А в основном ходил пешком в родное село, расположенное в трех километрах отсюда. Засунет учебники с тетрадями за пояс — и в путь!..

Здесь, в Кшени, Иван Трубников впервые увидел поезда и локомотивы. Познакомился и с ребятами-студентами, приезжавшими сюда домой на каникулы. Были среди них и «нивитовцы». От них он узнал о существовании этого сибирского железнодорожного вуза, который выгодно отличался от многих других тем, что его слушатели получали обмундирование,

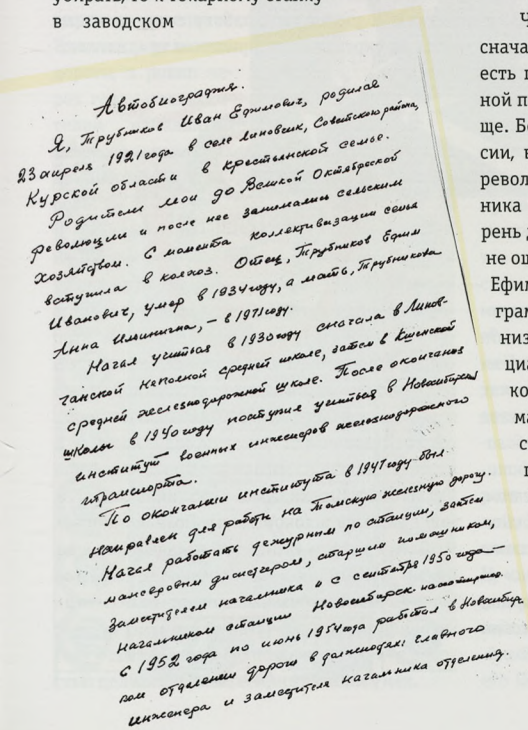
питание, обеспечивались общежитием и приличной стипендией, из которой кое-что можно даже посылать домой. И выбор был сделан.

В 1940 году, успешно окончив среднюю школу в Кшени, Иван Трубников отправился в Сибирь поступать в Новосибирский институт военных инженеров транспорта. Вступительные экзамены сдал хорошо и был зачислен в НИВИТ.

Незаметно пролетел первый год учебы, а потом началась Великая Отечественная война. Родная курская земля попала сначала под оккупацию, потом оказалась в самом пекле сражений. «Нивитовцы» тоже рвались на фронт. Не раз «атаковал» военкоматы с товарищами и Трубников. Но их готовили для другого — для обеспечения надежных транспортных связей, без которых никакой войны не выиграть.

Впрочем, и размеренное течение учебного процесса нарушилось. Занятия периодически прерывались. То хлеб в колхозе помогали убирать, то к токарному станку в заводском цехе становились. Потом изо всех сил наверстывали в учебе, жертвуя сном и отдыхом. Но тяжелые нагрузки, недоедание, усталость, казалось, обходили стороной Трубникова. Как вспоминали его однокашники, он *«был всегда бодр, энергичен, готов поддержать сокурсников и словом, и делом»*. Сказывалась, безусловно, крестьянская закваска, привычка к постоянному нелегкому труду, но уже давал о себе знать и волевой, упорный характер и целеустремленность.

В апреле 1947 года Трубников, завершив вузовский курс, получил диплом военного инженера путей сообщения по движению и грузовой работе, а вместе с ним звание инженер-лейтенанта движения. Новоиспеченного инженера назначили дежурным по станции Новосибирск-Пассажирский. Начиналась самостоятельная трудовая жизнь, которая отныне и навсегда будет неразрывно связана у него с железными дорогами Западной Сибири.



Автобиография.

Я, Трубников Иван Ефимович, родился 23 апреля 1921 года в селе Линовск, Советского района, Курской области в крестьянской семье. Родители мои до Великой Октябрьской революции и после нее занимались сельским хозяйством. С момента коллективизации семья вступила в колхоз. Отец, Трубников Ефим Иванович, умер в 1934 году, а мать, Трубникова Анна Ильинична, — в 1971 году.

Начал учиться в 1930 году сначала в Линовской неполной средней школе, затем в Кшенской средней железнодорожной школе. После окончания школы в 1940 году поступил учиться в Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта.

По окончании института в 1947 году был направлен для работы на Томскую железную дорогу. Начал работать дежурным по станции, затем маневровым диспетчером, старшим помощником, заместителем начальника и с сентября 1950 года — начальником станции Новосибирск-пассажирский. С 1952 года по июнь 1954 года работал в Новосибирском отделении дороги в должностях: главного инженера и заместителя начальника отделения.

Лист из автобиографии И.Е. Трубникова

Чтобы вступить в должность, требовалось сначала сдать квалификационный экзамен, то есть показать уровень своей профессиональной подготовки. Трубников справился блестяще. Более того, член экзаменационной комиссии, ветеран транспорта К.И. Белик, еще до революции работавший помощником начальника станции Челябинск, заметил: «Этот парень далеко пойдет». И, как покажет будущее, не ошибся. Уже в первые месяцы работы Иван Ефимович показал себя, с одной стороны, грамотным специалистом и хорошим организатором, а с другой — решительным, инициативным, творчески мыслящим человеком. В нештатных ситуациях, которых немало возникает в работе дежурного по станции, когда в считанные минуты надо правильно оценить обстановку и принять единственно верное решение, он умел взять ответственность на себя. Работники станции в его дежурства чувствовали себя увереннее и спокойнее. В то же время, понимали, что долго в дежурных молодой инженер не задержится.

Так оно и случилось. Года не проработал Трубников дежурным по



И.Е. Трубников. Фото конца 40-х годов

станции. В апреле 1948-го его перевели на должность маневрового диспетчера, а в декабре назначили старшим помощником начальника станции Новосибирск-Пассажирский. И снова только отличные отзывы: энергичен, активен, дисциплинирован, исполнителен, глубоко освоил эксплуатационный процесс на станции… Как закономерное следствие, всего через полгода — новое повышение: теперь Иван Ефимович — заместитель начальника станции.

В одной из служебных характеристик того времени на И.Е. Трубникова говорится: *«За время работы на станции Новосибирск-Пассажирский тов. Трубников показал себя как хороший, растущий командир, знающий свое дело, профессионально грамотный, требовательный к себе и подчиненным. В коллективе пользуется заслуженным авторитетом, за хорошую работу награжден значками «Отличный движенец», «Ударник Сталинского призыва», имеет ряд благодарностей…»* И делается вывод: *«Как растущий товарищ, И.Е. Трубников в ближайшее время способен самостоятельно возглавить крупное хозяйство на железнодорожном транспорте».*

Руководство Томской магистрали не оставило без внимания это мнение и, со своей стороны, рекомендовало начальнику Урало-Сибирского округа железных дорог на должность начальника станции Новосибирск-Пассажирский кандидатуру инженер-лейтенанта Трубникова. 2 сентября 1950 года по приказу Министерства путей сообщения это назначение состоялось. Одновременно Иван Ефимович Трубников досрочно получил персональное звание инженер-майора движения.

Почти два года проработал Иван Ефимович в новой должности. На станции в это время активно внедрялись передовые технологии, повышалась безопасность движения и трудовая дисциплина, улучшались условия труда железнодорожников, шло сплочение коллектива. Умелое использование Трубниковым в производственной деятельности своей основательной инженерно-технической подготовки и накопленного к этому времени практического опыта помогали обеспечивать четкую и ритмичную работу станции и еще больше укрепляли авторитет ее тридцатилет-



него руководителя, способствуя его дальнейшему продвижению.

В не меньшей степени заражала людей и его кипучая энергия, самозабвенная увлеченность делом. Вот как вспоминает о первой встрече с И.Е. Трубниковым бывший главный инженер дороги П.Ф. Мысик: *«...Иван Ефимович Трубников вошел в мою жизнь, когда я еще учился в НИВИТе. Он был тогда начальником станции Новосибирск-Пассажирский. Трубникова пригласили в институт на встречу со студентами по нашей просьбе. И первое впечатление от этой личности врезалось в память и душу. Он нас покорил красотой и эрудицией, безграничным обаянием и увлеченностью своим делом...»*

В июне 1952 года Ивана Ефимовича назначают главным инженером Новосибирского отделения Томской железной дороги, а ровно через год — заместителем начальника того же отделения по оперативной работе.

К этому времени Трубников хорошо освоил многие стороны работы железнодорожного транспорта. Однако главным его «коньком» оставалось движение, поездная и грузовая работа. И вполне закономерно, что еще год спустя, в июне 1954-го, Ивану Ефимовичу предлагают должность заместителя начальника службы движения Томской дороги.

Здесь, надо сказать, Трубникову крупно повезло — в смысле профессионального роста и углубления практических знаний. Ивану Ефимовичу было чему поучиться у своего шефа — начальника службы движения Н.И. Огородника. Впрочем, по всей видимости, между ними было полное взаимопонимание, поскольку Николай Игнатьевич о своем заместителе отзывался только положительно и с радостью делился с ним всем, что знал и умел.

В заместителях у Н.И. Огородника Трубников задержался не слишком долго. Всего через полтора года, в сентябре 1955-го, Иван Ефимович получил под свое командование Новосибирское отделение Томской железной дороги.

Ему было всего 34 года, но он уже достиг вершин, которые большинству его коллег не покорить и за всю жизнь. Достиг за счет своей собственной воли, энергии, целеустремленности, трудолюбия и способностей (не станем, разумеется, сбрасывать со счетов и постоянное внимание железнодорожного руководства к перспективным кадрам). Один из журналистов сравнил карьеру молодого Трубникова со стремительным марш-броском с полной выкладкой. С этим трудно не согласиться. С одной лишь оговоркой: конечный его пункт стал началом нового трудного и тяжелого восхождения, которое будет продолжаться не одно десятилетие.



Совещание в КМК с участием Кемеровского обкома КПСС и Управления дороги, посвященное улучшению перевозок сырья в связи с пуском в эксплуатацию новой домны. Март 1965 г.

Новосибирское отделение на Томской дороге всегда было ключевым транспортным узлом. Здесь сходились и пересекались важнейшие стальные пути Сибири. А когда в 1958 году оно объединилось с Инским отделением, под началом Трубникова оказалось крупнейшее хозяйство магистрали.

В общей сложности шесть лет возглавлял его Иван Ефимович. И были это очень напря-

женные годы. Полным ходом шла электрификация главного хода Транссиба, а с ней и замена локомотивного парка. Росли объемы перевозок (западный участок Новосибирского отделения считался одним из самых грузонапряженных на дороге и доходил до 120 пар грузовых поездов в сутки), что требовало использования новейшей техники, прогрессивных технологий и передовых методов труда. От каждого работника отделения, и от его руководителя в первую очередь, требовалось постоянное внимание к оперативной обстановке. В любое время суток Ивана Ефимовича можно было застать на работе. Как вспоминает Герой Социалистического Труда П.С. Енин: *«Он часто заходил к нам на диспетчерские круги. Появится как-то бесшумно, незаметно и всегда*



И.Е. Трубников на демонстрации 1 мая 1959 г.

ко времени, в нужную минуту. Своим вниманием никогда не сковывал диспетчеров, а, наоборот, вносил уверенность и спокойствие. По мелочам не опекал, но при необходимости мог подсказать верное решение».

Надо отметить, что диспетчеры Новосибирского отделения во второй половине 1950-х годов и начале 1960-х явились инициаторами ряда важных трудовых починов. Смена того же П.С. Енина и его коллег-диспетчеров М.А. Шестакова, С.П. Давыдка организовала соревнование всех подразделений за экономию вагоно-часов в каждом звене перевозного процесса. Трубников со свойственной ему прозорливостью мгновенно оценил будущий экономический эффект от предложения новаторов, горячо поддержал и помог реализовать его.

За производственными делами и проблемами Трубников не забывал о нуждах своих подчиненных. Впрочем, Ивану Ефимовичу не нужно было заставлять себя думать и заботиться о других. Детство и отрочество в многодетной семье, да еще без отца сделало это его естественным состоянием. Чем выше он со временем занимал должность, тем больше имел возможностей для помощи людям, и старался не упускать ни одной из них.

Вот один красноречивый пример. Узнав однажды, что семья инженера энергоучастка И.А. Гончарова с тремя детьми живет в неблагоустроенном доме в отдаленном районе города, а его жена вынуждена поздно вечером возвращаться с работы через овраг, начальник отделения распорядился срочно выделить Гончаровым жилье. «Каково же было мое удивление, — вспоминал Иван Алексеевич Гончаров, ставший потом главным инженером Новосибирского отделения, — когда вечером того же дня позвонил мне начальник дистанции гражданских сооружений и попросил посмотреть утром «выделенную» квартиру. Дом был новый, а главное — рядом с работой».

Забота о людях окупалась сторицей. Коллектив отделения трудился четко и слаженно. Ему было на кого равняться. Несмотря на то, что начальнику доставалось больше всех, поскольку голова у него «болела» за всё и за всё он нес персональную ответственность, выглядел Иван Ефимович всегда бодрым, подтянутым, свежим. Что, кстати, тоже, наверное, можно отнести к изначальным свойствам его личности, если учесть, что таким же его запомнили товарищи-однокашники.



И.Е. Трубников возле здания управления. 1963 г.

Забота заботой, однако и спрос с подчиненных Иван Ефимович учинял строгий. Но даже серьезно проштрафившиеся после крепкой «выволочки» уходили от него, как правило, без обид. Потому что, по мнению тогдашнего его сослуживца а впоследствии главного инженера Алтайского отделения дороги С.Е. Гинзбурга, «*умел при всех условиях подчеркнуть свое уважение к человеку, давал понять, что виноватый способен поправить дело*». Зато если видел, что человек страдает незаслуженно, то последовательно защищал его во всех вышестоящих инстанциях.

Начальник одной из станций отделения предупредил директора местного предприятия, что ограничит ему подачу порожняка, пока тот не наведет порядок с погрузкой. Вагоны на подъездных путях простаивали сутками. Но, вместо принятия мер, директор обиделся и пожаловался в райком партии. Там, не разобравшись, пригрозили железнодорожнику «персональным делом» с «оргвыводами». Узнав об этом, Иван Ефимович тут же позвонил секретарю райкома и заявил: «Начальник станции абсолютно прав. Нельзя валить с больной головы на здоровую». Инцидент был исчерпан. Авторитета Трубникова оказалось достаточно.

За годы командования Трубниковым Новосибирским отделением оно не раз становилось победителем как во внутридорожном, так и отраслевом соревновании. Сам же Иван Ефимович в 1957 году был награжден орденом «Знак Почета», а в 1959-м — орденом Трудового Красного Знамени. Министерство путей сообщения его трудовые усилия отметило в 1961 году знаком «Почетному железнодорожнику».

1961 год для железнодорожников Западной Сибири стал особенным: 6 мая постановлением Совета Министров СССР за № 400 Омскую и Томскую железные дороги реорганизовали в единую Западно-Сибирскую с местонахождением управления в Новосибирске. Начальником новорожденной магистрали назначили бывшего начальника Томской Н.П. Никольского. А первым своим заместителем Николай Порфирьевич сделал руководителя Новосибирского отделения И.Е. Трубникова. Иван Ефимович только что отметил свое 40-летие.

Н.П. Никольский, сам отличный профессионал и организатор производства, умел подбирать кадры. Более толкового, умного, опытного и надежного помощника, прошедшего к тому же прекрасную железнодорожную школу и отлично зарекомендовавшего себя на ряде ответственных участков магистрали, трудно было найти.

Что такое первый заместитель начальника дороги? Это, по мнению самих же руководителей, — работающий начальник. Хотя бы потому, что, как и положено первому лицу, у него много времени уходит на представительство (кстати, эта бросающаяся в глаза «формальность», на самом деле очень эффективная «дипломатическая» возможность, которой Трубников впоследствии, когда сам стал начальником, пользовался корректно и с немалой пользой), а всю текущую руководящую работу в это время ведет «правая рука». Первый заместитель в любой момент должен быть готов взять полностью на себя бразды правления. Вместе с начальником магистрали первый заместитель по праву делит все производственные успехи, достижения, но и переживает ошибки и неудачи. И чем слаженней, гар-

моничней эта руководящая связка, тем лучше движется дело.

Двенадцать лет находился И.Е. Трубников на посту первого заместителя начальника дороги, до самой кончины Н.П. Никольского успешно действовал этот мощный тандем двух замечательных руководителей. За это время Западно-Сибирская магистраль стала крупнейшей в СССР, самой грузонапряженной и высокопроизводительной в мире. На главных участках дороги интервал между попутными поездами не превышал 5–7 минут. Вес многих из них превышал пять тысяч тонн. Здесь проходила обкатку современная техника, внедрялись новые технологии и способы производства. Не случайно ее окрестили в 1960-х годах «лабораторией передовых методов труда». Огромные успехи Западно-Сибирской железной дороги в этот период отмечались не раз. Достаточно сказать, что в 1966 году магистраль была награждена орденом Ленина, а в 1970-м получила на постоянное хранение Красное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

Наряду с начальником дороги Н.П. Никольским, был глубоко причастен к этим выдающимся достижениям и его первый заместитель И.Е. Трубников. Убедительным подтверждением тому могут служить государственные награды, которых Иван Ефимович за образцовый самоотверженный труд был удостоен в эти годы: еще один орден Трудового Красного Знамени (1966), медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970) и орден Октябрьской Революции (1971).

«Один в поле не воин» гласит народная мудрость. Какими бы сильными и талантливыми руководителями ни были Н.П. Никольский и И.Е. Трубников, одним бы им не справиться с таким гигантским и разнообразным хозяйством, как Западно-Сибирская железная дорога. Но их особая заслуга как руководителей в том как раз и состояла, что они сумели создать сплоченную команду единомышленников. Отдельные участки и направления работы возглавляли тогда такие замечательные командиры транспорта, как начальники отделений дороги В.М. Ковбасинский, Ю.М. Медведев, В.М. Скворцов, Н.А. Кузнецов, Н.А. Солянкин, Д.А. Булгаков, Г.В. Огуй, начальники служб Н.И. Огородник, Н.В. Марин, Е.Я. Гендлин, В.Г. Замура, П.В. Самарский, А.Н. Кукушкин, А.А. Иноземцев, заместители начальника дороги П.Т. Семешко, А.А. Шепелев, В.Б. Николаев, главный инженер дороги А.М. Шестаков и другие специалисты. Все они были профессионалами высочайшего класса и подлинными патриотами своего дела.



И.Е. Трубников с руководством Новосибирской области на первомайской демонстрации

Летом 1973 года на 62-м году жизни после тяжелой болезни скончался Н.П. Никольский. В отношении его преемника не было никаких сомнений ни у коллектива магистрали, ни у МПС, и 3 августа 1973 года приказом министра путей сообщения Б.П. Бещева Иван Ефимович Трубников был назначен начальником Западно-Сибирской железной дороги. Традиция находить руководителя магистрали в своем же коллективе, начатая с Н.П. Никольского, продолжилась.

Дорогу он знал прекрасно: от цехов локомотивных и вагонных депо до маневровых районов станций, их горловин и даже стрелочных переводов. Так же хорошо знал он и людей. В лицо, по именам помнил сотни железнодорожников, особенно кадровых работников — передовиков производства, как было принято тогда называть специалистов, которых отличали смекалка в деле, расторопность и самоотверженное трудолюбие. Он мог подолгу разговаривать с машинистами и дежурными по станции, осмотрщиками вагонов и составителями поездов.

Бывало, едет во время осмотра по перегону, остановится на какой-нибудь небольшой станции и тут же обращается к подошедшему железнодорожнику:

— Ну, здравствуй, Павел Никитич! Как жизнь идет? Жена дети здоровы? Дочь-то замуж еще не выдал? Не забудь на свадьбу позвать…

И потекла, полилась беседа совершенно равных, казалось бы, по должности людей. Ни тени высокомерия или превосходства. А за спиной у начальника дороги целая свита «генералов». Чем не наглядный урок внимательного и уважительного отношения к подчиненным любого ранга и звания?

Или вот сложилась на одном из отделений острая поездная обстановка. Начальник уже вторую неделю не отдыхал, буквально с ног валился от усталости и нервного напряжения. Понимая, что долго так человек не выдержит, Иван Ефимович чуть ли не в приказном порядке отправил его на два дня поохотиться. А для подстраховки прислал на место опытного работника Управления дороги.

И.Е. Трубникова называли особенным человеком. В том, прежде всего, смысле, что на первом месте в деле для него были люди, а не «железки». Строг был Иван Ефимович. Но и справедлив. Ради правого дела без раздумья рисковал даже собственной карьерой. В этом его коллеги убеждались не раз.

Как вспоминает П.Ф. Мысик, *«однажды близ Черепаново грузовой поезд проехал запрещающий сигнал светофора и врезался в бок пассажирского. Это была страшная трагедия, «ЧП» союзного масштаба. Около сорока жертв, не считая раненых. На место выехал замминистра. Дело приняла к производству Генеральная прокуратура. Следователи начали искать виновных сверху. Вызывали на допросы первого заместителя начальника дороги В.Б. Николаева, заместителя по локомотивному хозяйству Ю.С. Лелекова, дорожного ревизора по безопасности движения Четверухина Н.А. Как главного инженера дороги вызывали для «дачи показаний» и меня, и всех других руководителей, как-то связанных с движением поездов. Не ходил на допросы к следователям только Трубников. …Был депутатом Верховного Совета СССР, и по статусу в таких случаях следователь приходит к государственному лицу сам. И не «снимать показания», а получать «объяснения». И вот однажды, сидя в кабинете депутата, следователь предупредил Ивана Ефимовича:*



Начальник Западно-Сибирской железной дороги. 1982 г.

— Имейте в виду, товарищ Трубников… Вы, как начальник дороги, несете персональную ответственность перед обществом, государством. И перед партией…

Иван Ефимович воспринял это нравоучение как личное оскорбление:

— Уходите немедленно. Я с вами больше разговаривать не буду. А отвечаю я за все пе-



Мандат делегата XXVI съезда КПСС

ред пострадавшими, государством и партией, да собственной совестью. И не вам меня учить ответственности…

После того ЧП все, отвечающие за безопасность движения на дороге, получили взыскания, хотя непосредственная вина была только машиниста. Но ни одного своего помощника Трубников не «подставил».

Люди высоко ценили к себе такое отношение и отвечали взаимностью. Не случайно в коллективе Ивана Ефимовича тепло и уважительно называли «батей».

И, подобно главе большого, с прочными корнями семейства, И.Е. Трубников делал все, чтобы многие славные традиции, появившиеся на Западно-Сибирской железной дороге во времена Н.П. Никольского и до него, были закреплены и достойно продолжены.

Десятилетие, в которое И.Е. Трубников руководил Западно-Сибирской магистралью, можно разделить на два периода: до образования Кемеровской железной дороги и после.

Первые шесть лет (с 1973 по 1979 гг.) магистраль наращивала объемы перевозок, улучшала качественные и количественные показатели эксплуатационной работы, развивала производственные мощности. Все это происходило параллельно с ее «оздоровлением», то есть реконструкцией, которая тоже шла полным ходом, поэтому дорога жила фактически в экстремальном режиме.

Строились новые линии Асино–Белый Яр, Малиновое Озеро–Локоть, вторые пути на линиях Алтайская–Иртышское–Омск, Инская–Алтайская, Топки–Дедюево, Бурениево–Ишаново. К 1978 году все линии Западно-Сибирской железной дороги были переведены на электровозную и тепловозную тягу. Шло развитие станций, усиление и реконструкция локомотивных и вагонных депо, устройств энергоснабжения, сигнализации и связи. Обновлялся подвижной состав, внедрялись новые технологии. Крепло взаимодействие с промышленными и сельскохозяйственными предприятиями региона, с автомобилистами и речниками.

Как показательный пример, здесь можно привести так называемые «единые технологические процессы» (ЕТП) или систему транспортно-экспедиционного обслуживания грузоотправителей и грузополучателей. Транспортники стремились доставить груз, так сказать, «от двери до двери», обеспечить его максимальную сохранность и при этом до предела сократить простой вагонов. Успех обеспечивался четким планированием, высокой исполнительской дисциплиной всех участников производственного процесса и транспортного конвейера.

В ходе налаживания и развития ЕТП у начальника дороги сложились очень хорошие деловые отношения с директорами заводов и комбинатов, шахт и угольных разрезов, руководителями местных партийных и советских органов. Иван Ефимович лично контролировал, как идет работа в этом направлении, оперативно реагировал на малейшие недостатки и сбои.

Западно-Сибирская железная дорога, руководимая И.Е. Трубниковым, не только эффективно использовала собственный опыт, но и перенимала все лучшее в организации перевозок на других магистралях. Так, скажем, внедрение опыта Московской дороги по вождению тяжеловесных поездов позволило увеличить средний вес грузового состава на двести тонн (это выше среднесетевого на двадцать процентов). А по опыту Ленинградского железнодорожного узла был внедрен единый технологический процесс работы станции Новосибирск-Товарный, Новосибирского речного порта и автоколонны № 1231 Территориального транспортного управления.



Обсуждение хода строительства станции Входная 13 мая 1974 г.

Крепли связи с отраслевой наукой. Во взаимодействии с учеными Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта, например, разрабатывались меры улучшения загрузки вагонов, совершенствования работы транспортных узлов. Это давало ощутимый экономический эффект, позволяло обеспечивать транспортные потребности Западной Сибири. В середине 1970-х годов в Новосибирске построили дорожный Вычислительный центр, сыгравший в дальнейшем огромную роль в улучшении перевозочного процесса.

Вообще же Ивана Ефимовича агитировать за технический прогресс было не надо. Сам инженер божьей милостью и рачительный хозяин, он прекрасно понимал, что будущее дороги, ее возможности — не за дешевой рабочей силой, и даже не за трудовым энтузиазмом, значения которого, конечно, принижать не стоит, а за новейшими технологиями на базе новых научно-технических открытий. Понимал и постоянно нацеливал командный состав дороги, ее ИТР на изучение и освоение новых технологий, передовых методов труда и поощрял любую ценную и полезную инициативу. Правда и спрашивал с нерадивых строго. Он был очень требовательным руководителем, не терпел расхлябанности, верхоглядства и самоуспокоенности. «Втереть очки» начальнику дороги, выдать желаемое за действительное было невозможно. Всех, кто знал Ивана Ефимовича, поражала его феноменальная память и осведомленность в самых разных областях знаний. Причем его эрудиция и кругозор не ограничивались только железнодорожным транспортом. Он мог живо и со знанием дела рассуждать о событиях культурной жизни, литературе, истории, медицине. Он держал в голове массу цифр и фактов.

Рассказывают, что на одном из селекторных разборов начальник одной из станций попытался приукрасить положение дел. Иван Ефимович сразу же остановил его вопросом:

— А вы на потолок своего кабинета давно смотрели? Не оттуда ли информацию берете?

Пристыженный любитель выдать желаемое за действительное навсегда зарекся вводить в заблуждение начальника дороги.

Перевозочный процесс в первые пять лет руководства И.Е. Трубникова Западно-Сибирской железной дорогой шел успешно. К началу 10-й пятилетки Западно-Сибирская магистраль,

имея эксплуатационную длину около шести тысяч километров, или чуть более четырех процентов сети дорог страны, осуществляла семь с половиной процентов общего объема погрузочных работ. Грузонапряженность здесь превышала среднесетевую вдвое и продолжала непрерывно увеличиваться, прежде всего, за счет угольной промышленности Кузбасса. Быстро рос и объем работ, выполняемых дорогой. Управлять ею становилось все сложнее. В связи с интенсификацией использования железнодорожных линий во второй половине 1970-х годов резко возросла и частота движения: количество поездов на единицу пути увеличилось в сравнении с 1960 годом в два с половиной раза. Тем не менее, постоянно развиваясь, совершенствуя свою работу, дорога справлялась со своими задачами.

О поступательном движении в работе коллектива говорят и некоторые цифры, приведенные И.Е. Трубниковым в его выступлении перед ветеранами Западно-Сибирской магистрали 5 ноября 1977 года:

«Грузооборот нашей дороги в полтора раза выше, чем на железных дорогах Англии, Франции и ФРГ, вместе взятых, хотя протяженность их железных дорог в 27 раз больше, чем Западно-Сибирской. Производительность труда у нас в полтора раза выше, чем в среднем по сети. Непрерывно растут объемы перевозок. Только за десять месяцев 1977 года отправлено на два с лишним миллиона тонн грузов больше, чем за тот же период 1976 года. На дороге работает более четырех тысяч инженеров и свыше одиннадцати тысяч техников. Это — высококвалифицированные специалисты, знающие свое дело».

На подъеме заканчивала Западно-Сибирская железная дорога и 1978 год. А в трудовых коллективах магистрали вместе со смежниками возникали все новые почины и начинания: «Соревнование без ведомственных границ», «Добыче угля — высокий темп, его перевозкам — четкий ритм» и др. Работники крупнейших сортировочных станций, таких как Инская, Московка, совершенствуя работу, добивались дальнейшего сокращения простоя вагонов, высвобождая под дополнительную погрузку десятки тысяч единиц подвижного состава. Станция Инская стала зачинателем соревнования «За узел высокой эффективности и качества». Подавляющее число тружеников Инского узла стало теперь работать по принципу коллективной ответственности.

Начальник дороги вместе с ее руководством поддерживал почины, давал должную оценку, морально и материально стимулировал передовиков, пропагандировал их опыт и призывал следовать достойным примерам.

За успешное выполнение народнохозяйственного плана коллектив Западно-Сибирской железной дороги в 1978 году был награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Всесоюзную Доску почета ВДНХ СССР.

За первоочередными заботами, касающимися отправления грузов, поездной работы, содержания локомотивного и вагонного парка, путевого хозяйства и т.д., не забывались и другие дела. Активно строились как производственные, так и социально-бытовые объекты. Только жилья к концу 70-х было возведено около трехсот тысяч квадратных метров — на двадцать процентов больше, чем в предыдущее пятилетие. При Иване Ефимовиче Трубникове ввели в эксплуатацию одну из крупнейших на сети Дорожную клиническую больницу и Дворец культуры железнодорожников в Новосибирске, больницы в Карасуке и Барабинске, вокзалы в Багане, Барабинске, Инской, школы и детсады на ряде станций и много еще других жизненно важных для железнодорожников и местного населения учреждений образования, здравоохранения, культуры.

Все это, естественно, без ведома и участия первого лица магистрали, ее начальника И.Е. Трубникова появиться не могло. Авторитет Ивана Ефимовича как руководителя крупнейшей в стране дороги рос с каждым годом. В 1974 году он был награжден высшей государственной наградой — орденом Ленина, а через шесть лет становится «Заслуженным работником транспорта РСФСР». Параллельно своей профессиональной деятельности Иван Ефимович все активнее включается в общест-

венную жизнь: избирается членом Новосибирского обкома КПСС, делегатом XXV и XXVI съездов партии, депутатом Верховного Совета СССР десятого созыва.

Очень трудно для Западно-Сибирской магистрали сложились 1979—1980-е годы. Встал вопрос о разукрупнении. Три отделения — Тайгинское, Беловское и Новокузнецкое — вывели из ее состава и на их основе 1 апреля 1979 года образовали Кемеровскую железную дорогу. Довольно быстро пришлось убедиться в ошибочности такого решения. Но тогда сторонникам разъединения дорог удалось доказать ЦК КПСС и правительству, что оно действительно в интересах Кузбасса, а значит, и страны в целом.



На сессии Верховного Совета СССР 10-го созыва. Москва, Кремль, апрель 1979 г.

Собрав командный состав, И.Е. Трубников поставил задачу помочь новой дороге как можно скорее сформировать управленческий аппарат и даже готов был пожертвовать для этого опытными специалистами. Хотя у самого на душе «кошки скребли», и он глубоко переживал случившееся. Сам Иван Ефимович разукрупнение воспринял, помимо всего прочего, еще и как недоверие к нему и ко всему руководству дороги. Но Трубников нашел в себе мужество обуздать свои чувства и продолжать работу уже в новых условиях, преодолевая негатив разъединительного процесса.

Нарушилось единство хозяйственного механизма, участковые станции Болотная, Тогучин, Артышта-2 оказались не готовы работать как стыковые междорожные, не успевали обрабатывать поезда. Начались сбои в движении, нарушался график. Наделали массу других дорогостоящих ошибок. Увели границу от Мариинска до Боготола в Красноярском крае. Разрушили «обкатанную» технологию. Растянувшись на десятки километров, сутками стояли грузовые составы, становясь приманкой и легкой добычей для расхитителей. Резко ухудшилось положение с сохранностью перевозимых грузов. Даже пассажирские поезда расстояние между Омском и Новосибирском преодолевали за сутки, вместо обычных двенадцати часов! Падала производственная дисциплина самих железнодорожников. Обострились отношения с Министерством путей сообщения.

Как вспоминает П.Ф. Мысик, *«Трубников, казалось, даже перестал спать ночами. Коллеги сомневались, отдыхал ли он вообще. К тому же «доставала» Москва: на селекторных совещаниях начальник дороги стал подвергаться критике, наезжали бесконечные проверяющие комиссии. И только благодаря*



На встрече ветеранов в ДКЖ. В центре – И.Е. Трубников, справа – В.Б. Николаев

его высокому профессионализму, выдержке и воле удалось справиться с экстремальной ситуацией и в довольно короткий срок восстановить нормальный ритм работы дороги».

А вот свидетельство работавшего тогда начальником вагонной службы Б.Ф. Сторчоуса: *«В такие моменты нам, руководителям служб и отделений дороги, очень важно было видеть своего начальника собранным, хладнокровным, решительным и смелым. Мы могли только догадываться, что творилось у него в душе, какие там бушевали страсти. Внешне это никак не проявлялось. Никто лучше Ивана Ефимовича не мог на дороге распорядиться, как поступить, когда случалась беда, как завязать потоки, уйти от больших потерь при значительных перерывах в движении поездов. Его деловитость, собранность, умение быстро оценить обстановку и принять, быть может, единственное решение — все это благотворно действовало на нас, успокаивало, прибавляло уверенности».*

Конечно, Ивану Ефимовичу не привыкать было находить выход даже из самых, казалось бы, тупиковых ситуаций. Но при этом он использовал не только личный авторитет, но и опирался на своих подчиненных, командиров подразделений, которых он воспитал целую плеяду и которые его никогда не подводили. В.Б. Николаев, П.Ф. Мысик, А.Д. Иноземцев, В.С. Гусев, Б.Ф. Сторчоус, Н.А. Акулинин, Н.И. Зеленев, Ю.И. Гаврилин, Р.А. Бикбавов, Л.В. Троценко, В.М. Кравцов, И.И. Батанин и др. активно помогали И.Е. Трубникову налаживать нормальную работу.

И Западно-Сибирская магистраль, уже в новых границах, не только вошла в нормальный ритм, но и по выполняемому объему работ и по многим важным техническим и экономическим показателям снова заняла ведущие позиции среди других дорог страны. За 10-ю пятилетку ее грузооборот вырос на семнадцать процентов и составлял теперь (даже при сокращении эксплуатационной длины) шесть с половиной процентов всего грузооборота сети железных дорог СССР, что превышало среднесетевые показатели в два, а по главному ходу — даже в шесть раз! Правда, теперь это была уже иная дорога. Она стала преимущественно транзитной магистралью, поскольку львиная доля грузов формировалась не здесь, а шла через нее с Кемеровской дороги из Кузбасса. Поэтому сейчас главной задачей Западно-Сибирской стало обеспечение быстрого продвижения поездов с максимальной эффективностью использования подвижного состава, и она успешно выполнялась.

Физическое и нервное напряжение тех лет не прошло для Трубникова бесследно, его здоровье было подорвано и требовалась передышка. В 1983 году в возрасте 62 лет Иван Ефимович ушел на пенсию

Однако дорогу он не покинул. Трубников часто бывал в Управлении дороги, живо интересовался делами. Люди обращались к нему за советом и никогда не получали отказа. Иван Ефимович по-прежнему ощущал себя причастным к жизни дороги.

С большим удовлетворением воспринял Трубников решение правительства России об объединении Западно-Сибирской и Кемеров-

ской железных дорог. Наконец-то справедливость восторжествовала! Жалел только в глубине души, что уже не он будет теперь вести эту восстановленную в прежних границах магистраль.

Впрочем, нашлось и для него конкретное серьезное дело. В 1993 году Новосибирское отделение учредило предприятие «Магистраль» для организации перевозок строительных грузов. Бывший тогда начальником отделения дороги В.И. Старостенко пригласил на работу Трубникова. Шел Ивану Ефимовичу уже восьмой десяток, но он, по словам директора «Магистрали» Е.Я. Гендлина, оставался бодрым, энергичным, и, используя богатейший свой опыт, с присущей ему жизненной мудростью успешно решал возникающие в работе предприятия проблемы.

Продолжая работать в «Магистрали», Иван Ефимович вошел в состав советников начальника дороги. Он продолжал заниматься любимым делом. И оставался по-прежнему жизнелюбом, отзывчивым, открытым человеком, остроумным собеседником, способным оценить добрую шутку, хороший анекдот. В нерабочей обстановке с ним было особенно легко и уютно. Как не раз отмечали хорошо знавшие Трубникова люди, в нем, как в известной песне, всего было полной мерой: работать — так работать, гулять — так гулять, дружить — так дружить.

В 1998 году Трубников перенес инсульт. О смерти говорить не любил, но приближение ее чувствовал. И особенно внимателен был в это время к бывшим своим сослуживцам, ветеранам-железнодорожникам. Он искренне радовался каждой встрече с ними, старался помочь, чем мог, в их стариковских проблемах. До последних дней жизни для него была крайне важна постоянная востребованность.

3 июня 1999 года Ивана Ефимовича Трубникова не стало. Ушел из жизни один из самых выдающихся командиров Западно-Сибирской железной дороги, которая сегодня снова в числе крупнейших и передовых магистралей России и на благо которой этот замечательный человек отдал всего себя без остатка.



А.В. Целько на открытии мемориала на площади им. Трубникова в Новосибирске



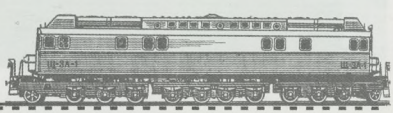




Родился 10 сентября 1934 года в г. Туапсе Краснодарского края.

- Сентябрь 1952 г. – июль 1957 г. – студент Харьковского института инженеров железнодорожного транспорта.
- Август 1957 г. – июнь 1958 г. – дежурный по станции Ясиноватая Донецкой железной дороги.
- Июнь 1958 г. – январь 1959 г. – станционный диспетчер станции Ясиноватая Донецкой железной дороги.
- Январь–февраль 1959 г. – узловой диспетчер станции Ясиноватая Донецкой железной дороги.
- Февраль 1959 г. – сентябрь 1960 г. – заместитель начальника станции Сталино (Донецк) Донецкой железной дороги.
- Сентябрь 1960 г. – февраль 1963 г.– заместитель начальника станции Ясиноватая Донецкой железной дороги.
- Февраль 1963 г. – октябрь 1966 г. – начальник станции Ясиноватая Донецкой железной дороги.
- Октябрь 1966 г. – январь 1969 г. – заместитель начальника Дебальцевского отделения Донецкой железной дороги.
- Январь 1969 г. – сентябрь 1975 г. – начальник Дебальцевского отделения Донецкой железной дороги.
- Сентябрь 1975 г. – апрель 1977 г. – начальник службы движения заместитель начальника Северной железной дороги.
- Апрель 1977 г. – январь 1979 г. – первый заместитель начальника Северной железной дороги.
- **Январь 1979 г. – январь 1983 г. – начальник Кемеровской железной дороги.**
- Январь 1983 г. – 1992 г. – заместитель министра путей сообщения начальник Главного управления движения.







Валерий Николаевич Бутко

Начальник Кемеровской железной дороги с января 1979 г. по январь 1983 г.

ОН БЫЛ ПЕРВЫМ



Орден «Знак Почета»

Валерий Николаевич Бутко стал первым начальником образованной в 1979 году Кемеровской железной дороги. Под его руководством в короткий срок были решены кадровые и технические вопросы, налажено оперативное управление новой магистралью, проделана большая и нелегкая работа на первых шагах ее самостоятельной деятельности. В.Н. Бутко удалось мобилизовать коллектив на выполнение задач по перевозке промышленных грузов Кузбасса, значительно укрепить материально-техническую базу всех служб, увеличить пропускные, провозные и перерабатывающие способности магистрали. В дальнейшем В.Н. Бутко на посту руководителя Кемеровской дороги сменят другие люди, которые тоже внесут свою лепту в ее развитие, но он был первым...

В Сибирь Валерий Николаевич Бутко попал уже зрелым человеком и опытным железнодорожником. До этого большая часть его жизни была связана с краями более южными и теплыми.

Родился он в 1934 году в городе Туапсе Краснодарского края, в семье служащих. После окончания средней школы в 1952 году В.Н. Бутко поступил в один из лучших советских вузов железнодорожного профиля — Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта имени С.М. Кирова. В 1957 году В.Н. Бутко успешно окончил ХИИЖТ и получил диплом инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог.

Свою железнодорожную карьеру В.Н. Бутко начал на крупной внеклассной станции Донецкой железной дороги Ясиноватая. За шесть лет молодой инженер успел поработать здесь в должностях дежурного по станции, маневрового и узлового диспетчера, заместителя начальника станций Сталино и Ясиноватая, пока в 1963 году его не назначили начальником станции Ясиноватая.

Три года возглавлял ее В.Н. Бутко, в полной мере раскрывшись здесь и как способный, грамотный эксплуатационник, и как умелый организатор. Руководство Донецкой железной дороги заметило энергичного, инициативного работника, и в 1966 году его выдвинули заместителем начальника Дебальцевского отделения Донецкой железной дороги. В 1969 году В.Н. Бутко возглавил это отделение.

На высших командных должностях Дебальцевского отделения Валерий Николаевич надежды вышестоящего руководства вполне оправдал, о чем говорят полученные В.Н. Бутко в эти годы правительственные награды: два ордена «Знак Почета» (1966 и 1970 гг.) и медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».



Схема Кемеровской железной дороги

В 1975 году Валерий Николаевич покинул родные южные края. Опытного, грамотного инженера по эксплуатации железных дорог назначают начальником службы движения — заместителем начальника Северной железной дороги. Дорога обслуживала Ярославскую, Вологодскую, Ивановскую, Костромскую, Архангельскую области и Коми АССР. Природа, условия работы здесь были другие, и поначалу пришлось нелегко. Но дело пошло, и весьма успешно. Через два года В.Н. Бутко поднялся еще на одну ступеньку — стал первым заместителем начальника этой же магистрали.

Три с половиной года работал В.Н. Бутко на Северной железной дороге, жил и работал в чудесном древнем городе Ярославле. И вдруг в конце декабря 1978 года звонок из Москвы — от министра путей сообщения СССР И.Г. Павловского. Поначалу разговор крутился вокруг вещей привычных — сколько грузится угля по Воркутинскому отделению Северной, сколько леса… Министр словно зондировал обстановку, снимая последние свои сомнения. А потом сразу, без перехода: «Валерий Николаевич, я должен сообщить вам, что правительство приняло решение о создании сразу двух новых дорог в Сибири: Кемеровской и Красноярской. Выбирайте — какую возглавить вам?»

Для Бутко это стало полной неожиданностью. А потому он попросил сутки на размышление. Не война все-таки. Посоветовался и со своей супругой. Жена первым делом бросилась к карте — ведь восточнее Урала они с мужем не были никогда: «Что же, в Сибирь — так в Сибирь. Только учти: Кемерово все же немного западнее Красноярска. Впрочем, решать тебе…»

И Валерий Николаевич решил выбрать Кемерово. Конечно, не потому, что оно «западнее». Просто уголек, который там считался главным грузом, был знаком ему не понаслышке, еще с Донбасса. Погрузкой угля он занимался и на Ясиноватой, отправлявшей донбасский уголь по 250–300 вагонов в сутки, и на Дебальцевском отделении — тоже на территории Донецкого угольного бассейна. Да и на Северной железной дороге, хоть она и имела центром Ярославль, главным грузом всегда считали угли Воркутинского и Интинского бассейнов, обеспечивавшие топливом центр России.

Словом, не раздумывая долго, В.Н. Бутко ровно через сутки, как и обещал, дал согласие ехать в Кемерово. 3 января 1979 года был подписан приказ МПС.



Электровозы в локомотивном депо готовы к выходу на маршрут

В Кемерово Валерий Николаевич прибыл как раз накануне областной партийной конференции. Погода — минус тридцать. Город совершенно незнакомый. Встретил нового начальника дороги заведующий отделом транспорта и связи Кемеровского обкома КПСС И.Н. Мироненко, и, как говорится, с корабля — на бал: через три часа Валерий Николаевич был уже на отчетно-выборной конференции.

Никого он здесь не знал, но разговор, который шел в зале, взволновал Бутко. Говорили, в общем-то, о вещах для него привычных — добыче и вывозе угля. Но когда Валерий Николаевич услышал, что в отвалах Кузбасса угля скопилось почти одиннадцать миллионов тонн и он горит, сразу стал понятен масштаб проблемы. Даже подумалось — зачем он в это дело влез? Была хорошая работа, налаженный быт в одном из красивейших российских городов, а теперь… Здесь, в Кемерове, нет даже отделения железной дороги.

На конференции В.Н. Бутко избрали членом Кемеровского обкома КПСС. Он познако-

мился со всеми его первыми лицами. Поддержка этих людей очень помогла в дальнейшем В.Н. Бутко и как руководителю, и как специалисту, позволила работать без оглядки.

После конференции Валерий Николаевич в тупике станции Кемерово-Пассажирский отыскал служебный вагон, где ему предстояло жить в первое время. Там его уже ждал Алексей Степанович Саплов, только что назначенный главным инженером Кемеровской железной дороги. Хорошие взаимоотношения у Бутко с Сапловым установились сразу и продолжались впоследствии многие годы. Работать им вместе было легко, они полностью доверяли друг другу, хотя и часто спорили.

Прежнее здание Управления Кемеровской железной дороги



Времени на организационные мероприятия отводилось мало — всего два с половиной месяца, а сделать предстояло очень много. Составить Акт разделения Западно-Сибирской и Кемеровской магистралей (что и было сделано в течение недели — 13 января 1979 года руководители обеих дорог И.Е. Трубников и В.Н. Бутко его подписали). После раздела сфер влияния требовалось разработать сводный годовой план деятельности Кемеровской железной дороги на 1979 год (в конце февраля он был утвержден) и ее общую программу (в конце марта утвердили в МПС и ее). Укомплектовать и разместить аппарат Управления дороги и при этом не ослабить оттоком кадров действующие отделения: Тайгинское, Беловское и Новокузнецкое. Принять все необходимые технические и финансовые решения по увеличению объема подготовки вагонов под погрузку (прежде всего — угля). Используя возможности Томского шпалопропиточного завода и Кузнецкого металлургического комбината, на вверенном дороге полигоне предстояло усилить путевое хозяйство. А также укрепить все железнодорожное хозяйство региона, так как технические возможности магистральной сети МПС в Кузбассе сильно отставали от потребностей промышленных предприятий области в перевозках. Надо было создавать дорстройтрест и довести объем его капитального строительства до десяти миллионов рублей в год.

Но едва ли не самым острым вопросом стал соцкультбыт и, в первую очередь, обеспечение жильем работников аппарата управления.

Как всегда, самое насущное и сложное — набрать на новую дорогу опытные, «продвинутые» в железнодорожных делах кадры. Но здесь все вошло в колею на редкость споро. К апрелю 1979 года формирование штата аппарата управления было практически завершено. Костяк его сложился сразу. В укомплектовании штаба дороги неоценимую помощь Бутко оказал заместитель начальника Главного управления кадров МПС СССР И.А. Бодренко, взваливший эту ношу, фактически всю, на себя. Вполне естественно, что примерно 4/5 работников аппарата Управления Кемеровской составили работники ее отделений и, конечно, новосибирцы. То были разные люди, но все — неординарные, сильные личности, которым были присущи не только собственная индивидуальность и жизненный стиль, но и свои методы и приемы организации перевозок. Опыта сибирякам было не занимать. Но были в управлении и кроме главного начальника совсем новые для Сибири люди.



В.Н. Бутко в Новокузнецке

Так сложилось, что ключевую фигуру штаба — начальника службы движения (в ранге заместителя начальника дороги) Ю.Д. Бадана Валерий Николаевич пригласил со своего прежнего места работы. Опыт «северного соратника» пригодился Валерию Николаевичу и в Сибири.

Службу вагонного хозяйства тогда же, в конце апреля, возглавил Анатолий Солодовник, до этого — заместитель начальника службы вагонного хозяйства Забайкальской дороги. Он был назначен МПС, и директива для него была краткой: *«Отправляйтесь в Кузбасс и организуйте ремонт и подготовку полувагонов под погрузку угля…»*

Было на кого опереться В.Н. Бутко и на отделениях дороги. В первую очередь, на их начальников — А.Ф. Полового с Тайгинского, В.Г. Грекова с Беловского и А.И. Клепикова с Новокузнецкого отделений. Надежные люди, ответственные, знающие специалисты. Тыл дороги был силен и крепок с самого начала.

Помощь в этом форсированном поиске квалифицированных кадров оказал пока мало знакомому с местными инженерными кадрами начальнику главный инженер А. Саплов. Именно он стал незаменимым помощником нового начальника. Знал весь Кузбасс «от и до» и работал на местном отделении дороги с 1947 года. Как вспоминал те дни впоследствии сам главный инженер Кемеровской дороги Алексей Саплов, когда ему предложили быть первым замом Бутко, он наотрез отказался, «то ли от обиды, то ли от тщеславия», как он сам оценил свой отказ. К «варягам» в Сибири, и тем паче на дороге, всегда относились настороженно — «наломает дров, дескать, и только его и видели». Но в данном случае все было не так. По рассказу А. Саплова, прибывший в середине января 1979 года начальник Кемеровской магистрали В.Н. Бутко был искренне огорчен свершившейся рокировкой, то есть отказом Саплова:

— В МПС мне сказали, что в Кемерово есть готовый первый заместитель, а вы…

— А я в должности главного инженера буду достойно работать, вам за меня стыдно не будет! — твердо ответил Саплов, и больше они к этому вопросу не возвращались.

Главный экономист дороги был рекомендован, как и многие другие специалисты, И.А. Бодренко — им стал Н.П. Митряшкин. Он вспоминал свою первую встречу с В.Н. Бутко, когда тот буквально с места в карьер распорядился сразу после утверждения нового подчиненного в должности: *«Николай Прокопьевич, после окончания собеседования зайдите ко мне для решения срочных вопросов». И сразу последовали указания: «С завтрашнего дня приступайте к своим обязанностям. Отправляйтесь в Новосибирск, составьте разделительный акт по всем видам деятельности кузбасских отделений, предприятий дорожного подчинения, а также по капстроительству и ремонту. После этого аналогичный акт оформите по участку Мариинск — Боготол. Эти документы, подписанные руководителями, причастными к разделу дорог, представьте к 25 февраля 1979 года. До 1 марта*

подготовьте сводный план Кемеровской магистрали, чтобы потом направить его в МПС для утверждения министром…»

«Слушая В.Н. Бутко, — вспоминает Н.П. Митряшкин, — *я уяснил себе не только череду неотложных дел, но и то, что придется много и многому учиться. Учить. И быть готовым к преодолению трудностей…»*

Не все просто было по приемке участка Мариинск — Боготол. Представители тоже новорожденной Красноярской магистрали дискутировали по каждому поводу при разделе имущества — обсуждался каждый человек, любой плановый рубль расходов, капвложений и ремонта… И все же после трех дней дебатов акт был утвержден. Тогда кемеровцы еще не знали, что проделанная работа была «сизифовым трудом» — через год из соображений технологической целесообразности этот участок вернули-таки красноярцам.

Между тем времени, отведенного на организационный период, оставалось все меньше. После раздела сфер влияния приступили к разработке сводного плана деятельности дороги на 1979 год. Он был утвержден В.Н. Бутко 24 февраля и сразу же отправлен в МПС. С задачами формирования дороги в целом справлялись. Обозначили границы магистрали, основные показатели по объемам перевозок, составили пообъектные планы капстроительства, строительно-подрядной и производственной деятельности.

Все успели сделать к сроку. 24 марта программа деятельности Кемеровской железной дороги была утверждена министром МПС И.Г. Павловским. Вечером 31 марта 1979 года штаб вновь созданной Кемеровской железной дороги взял на свою полную ответственность управление перевозочным процессом. Но торжественность момента далеко не означала, что все трудности позади. Предстояло устанавливать тесные деловые связи с соседними дорогами — на западе Кемеровская магистраль имела три стыковые станции с Западно-Сибирской, а на востоке — две с еще одной новой дорогой — Красноярской. Ситуация складывалась пока небесконфликтно.

Речь не шла о каких-то конфликтах чисто человеческого плана. Разрушена была технология перевозочного процесса, принципы управления движением поездов на главном ходу — Транссибе. Практически целый год было парализовано движение поездов. Появились десятки брошенных (оставленных без локомотивов) грузовых поездов на участках. Участки так были забиты составами, что пассажирские поезда от Омска до Новосибирска доходили за сутки, вместо положенных 12 часов. В МПС вынуждены были пересмотреть границы Кемеровской дороги с Красноярской: вернуть снова границу в Мариинск, изменить порядок и место передачи поездов со станции Тогучин на Промышленную, вернуться к старому (который был на одной дороге) порядку обслуживания участков локомотивами и локомотивными бригадами. На это понадобился почти год.

Надо сказать, что к факту получения самостоятельности кузбасскими железнодорожниками отношение в ту пору было неодно-



Вокзальное здание станции Топки

значное, в том числе и у некоторых специалистов МПС, не говоря уже о коллегах-западносибирцах. Звучали мнения, что Кемеровская дорога не сможет организовать грузоперевозки в отрыве от Западно-Сибирской, что отсутствие достаточной базы для ремонта и подготовки порожняка будет иметь непреодолимые отрицательные последствия, что новая дорога вообще не технологична…



В.Н. Бутко на трибуне совещания

На первом этапе, как вспоминали современники событий, дал о себе знать острый дефицит кадров. У большинства командиров среднего звена не хватало нужного опыта. А если вспомнить об издержках даже в определении границ дороги — первоначально стыковой пункт был открыт на ст. Боготол, что совершенно не вписывалось в технологию перевозок главного хода Транссиба, — то и вовсе можно было за голову схватиться!..

Но перечисленные изъяны устранили примерно через год. Только после этого новорожденная Кемеровская дорога встала на ноги и заработала в полную силу.

Нельзя сказать, что попытки выправить ситуацию не делались и до образования дороги. Постановления о развитии железнодорожного транспорта в Кузбассе издавались дважды и до этого события. Но долгожданный перелом обозначился только с выделением из Западно-Сибирской новой магистрали. И надо отдать должное органам госвласти — еще трижды они своими постановлениями крепко поддержали новое руководство — материальными ресурсами и наращиванием пропускных способностей сети региона. Но самый главный груз все же выпало повезти руководству дороги во главе с Валерием Николаевичем Бутко.

Такова была ситуация в самом начале рождения Кемеровской дороги, когда был назначен ее первым и главным руководителем Валерий Николаевич Бутко.

А работы было невпроворот. Специфика Кемеровской дороги состояла в том, что она дорога погрузочная, а не транзитная. Легко сформулировать — «дорога должна удовлетворять быстро растущие потребности региона в перевозках…» — а ведь это надо было еще и «претворить в жизнь». Труднейшими проблемами стали организация рабочих мест в первые месяцы, обучение новых кадров, создание системы дорожной связи и структуры оперативного диспетчерского управления. Все — хлопотно, все трудоемко, ответственно, тяжело. А когда нет еще и необходимой железнодорожной инфраструктуры, когда не решены основные технические и организационные проблемы, да и людей надо учить и учить…

Объективно говоря, поначалу степень готовности к самостоятельной работе дороги оставалась невысокой. Далеко не все, что обещали железнодорожникам город и область, было сделано. Не смогли обеспечить даже простых и насущных условий для размещения служб и отделов аппарата управления. Железнодорожники обходились, как могли, собственными силами. Разместили в двухэтажном здании, кроме начальника магистрали, еще и дорожных диспетчеров, службу статистического учета, заместителя начальника дороги по движению. А остальные специалисты расположились на вокзале станции Кемерово-Пассажирский. В приспособленных, но очень тесных помещениях работали порой за одним столом по двое руководителей подразделений. Да и



В президиуме – работники Кемеровского обкома КПСС – В.М. Стромов и Т.В. Зыкова; руководители дороги – Н.И. Макаров, В.Н. Бутко и О.Т. Шурыгин

линий связи тоже остро не хватало. Планово-экономический отдел, к примеру, находился «в гостях» у дистанции электроснабжения. А если вспомнить, что и сам Кемеровский узел находился на тупиковой ветке Топки–Барзас… Сейчас в это трудно поверить, но факт есть факт: именно в таких условиях начала работу Кемеровская железная дорога.

Каждый шаг вперед стоил колоссальных усилий и нервных потерь. А отступать было некуда — за спиной был Кузбасс, шахтеры, металлурги, жители индустриального региона страны, их семьи. Уголь, который перевозила дорога, ждала вся страна. Дела наслаивались на дела, пласт за пластом. Как могли, облегчали ношу Транссиба, который просто задыхался от нагрузок, напиравших с востока. Так, усилен был главный ход Кемеровской магистрали, удлинили приемоотправочные пути на семи станциях участка Болотная–Мариинск, провели геологические изыскания и утвердили проект сооружения новой линии Инголь — Латыши, и дальше — на Крапивино, Мереть, Среднесибирскую. Еще один выход поездам с востока пробивался неимоверными усилиями. Этот проект, как вспоминал А. Саплов, как раз при В.Бутко получил дальнейшее развитие на государственном уровне. Появилось Постановление ЦК КПСС и Совмина СССР № 190. И началось сооружение двухпутного электрифицированного выхода со станции Мереть на станцию Среднесибирская Западно-Сибирской железной дороги. Именно по этой линии предполагалось отправлять уголь Кузбасса на Урал и юг европейской части страны. Строилась эта линия высокооснащенной. Настолько, что станционные пути здесь позволяли принимать длинносоставные поезда по сто и более вагонов. Ветка, по замыслу создателей, оборудовалась уникальными искусственными сооружениями, а электротягу намечалось питать переменным током. И надо же было такому случиться, что с объявлением «перестройки» ее сочтут ненужной, разберут и разрушат до основания… И это при том, что из 228 км этой линии не достроено было всего… 11 километров! Ломать не строить. Только сегодня этой линии очень и очень не хватает, как не хватало ее и тогда.

Не были забыты и отошедшие к «Кемеровке» после разукрупнения Западно-Сибирской 105 образовательных учреждений — 44 школы, техникумы, ДЮСШ, КЮТы, в которых занимались более 20 тысяч детей. Начали строиться и новые школы на станциях Тайга, Мундыбаш, Юкса, Белово, Барзас, Тальжино.

Строить жилье и школы — не прямая обязанность дороги, но важная составляющая ее работы. А у Валерия Николаевича, как депутата Верховного Совета РСФСР, еще и двойная ответственность перед избирателями и за работу дороги, и за жизнь вокруг нее. Ведь работоспособность, в конце-то концов, обеспечивали эти самые люди, и ради этих людей дорога и должна работать бесперебойно. Но статистика не утешала начальника: не хватало

столовых, овощехранилищ, объектов соцкультбыта — школ, садиков, клубов, магазинов, и главное — жилья.

Соцкультбыт и продовольствие — дело, конечно, для дороги важное. Но не главное. Одно из самых главных — вагонное хозяйство. Успех дороги во многом зависел от его состояния. В пору, когда В.Н. Бутко возглавил новую дорогу, в регионе имелось всего 8 грузовых и 2 пассажирских вагонных депо, да три десятка примитивных ППВ на каждой углепогрузочной станции. На большинстве из них почти полностью отсутствовали средства малой механизации, а сами ППВ представляли собой станционные пути, в межпутье которых была оборудована сварочная линия и установлены трансформаторы да стеллажи для запчастей. Не было тупиков для текущего отцепочного оздоровления вагонов, отсутствовали козловые краны, домкраты для подвижного состава и смены колесных пар. В большом дефиците были и вагоноремонтные машины. Машины «Донбасс» имели, например, всего семь станций! И это при том, что уже тогда Кемеровская обеспечивала ежесуточно более 10 тысяч вагонов погрузки. Нуждались в реконструкции вагонные депо постройки военных и даже предвоенных лет.

А объем грузов все увеличивался. Уголь предстояло брать не только с текущей добычи, но одновременно вывозить потребителям и тот, что скопился в отвалах шахт Кузбасса — свыше 10 млн тонн! Как вспоминал А. Солодовник, возглавлявший вагонное хозяйство дороги, проблемы вагонников в ту пору взяли под жесткий контроль начальник дороги В.Н. Бутко, его заместитель Ю.Д. Бадан и главный инженер А.С. Саплов. Ими был предпринят ряд неординарных шагов по ускоренному развитию вагонного хозяйства магистрали. Промедление было недопустимо. Поэтому именно начальник дороги со своими первыми помощниками остро ставили перед директивными органами страны неотложные вопросы. Стало возможным построить новые вагонно-колесные мастерские на ст. Тайга, ряд механизированных ППВ производительностью от 500 до 1500 вагонов в сутки, реконструировать ва-



В.Н. Бутко в Воронеже

гонные депо в Ленинск-Кузнецком, Новокузнецке-Сортировочном и т.д. Все, что касалось улучшения деятельности вагонников, получало постоянную поддержку штаба магистрали. Была создана общедорожная комплексная программа развития в регионе предприятий и вспомогательных структур по ремонту и обслуживанию грузового подвижного состава. Исполняли ее в основном хозспособом, так как главные силы были сосредоточены на увеличении пропускных и провозных способностей станций, участков главного хода. Тогда же родился и план создания дополнительных тупиков для текущего отцепочного ремонта порожняка, с обязательным набором техники: домкратов, кранов и др. Одновременно усиливалась техвооруженность уже действовавших ППВ — на ст. Кийзак, Новокузнецк-Сортировочный, Прокопьевск, Белово появились мощные «Донбассы». Производительность возросла в разы…

Такое целенаправленное укрепление материально-технической базы ППВ, освоение передовых методов оздоровления подвижного состава не замедлило сказаться. Выпуск полувагонов под погрузку, к примеру, был увеличен вдвое и к 1984 году составлял 1100 единиц в сутки. Хотя баталии вокруг грузовых полувагонов тогда происходили ежедневно. Пре-

достаточно было и огорчительных моментов. То госкапвложения вдруг переставали поступать, то проект был с изъянами, то генподрядчики попадались неисполнительные. Особенно тяжело было работать с томскими и кемеровскими строителями. Как вспоминал тот же Солодовник, они, по сути, избегали сложной работы с жесткими сроками, которых требовало от них руководство Кемеровской дороги. Дефицит строительных структур в ту пору был велик.

Дортрест был создан при Валерии Николаевиче Бутко. В 1979 году железнодорожники региона имели всего два строительных подразделения: СМП-660, да СУ-1 на ст. Тайга. Они едва могли освоить на строймонтаже 4 миллиона рублей в год. Поэтому новая дорога остро нуждалась в собственных полноценных стройподразделениях. Так был создан Дорстройтрест, а на его базе — строительно-монтажные поезда в Новокузнецке и Кемерове, мехколонна в Юрге, стройучастки в Промышленной и Томске.

Помогало и правительство. Директивы спускались за директивами: только в конце 70-х – начале 80-х годов, как раз в годы управления дорогой В.Бутко, таких документов было принято пять. Денежная помощь в виде капвложений составила тогда 1 млрд 631 млн рублей! Огромные средства по тем временам.

Благодаря чисто человеческим и деловым качествам В.Н. Бутко сумел быстро наладить деловые взаимоотношения между коллективами дороги и угольщиками, металлургами, машиностроителями. Кузбасс — их вотчина. От них, от контактов с ними, плодотворными и тесными, зависел успех работы дороги. А шахтеры и металлурги зависели от Кемеровской железной дороги. Так уж все у нас завязано: крепко и навеки — не разорвать.

Потому, когда у шахтеров возникали проблемы с добычей летом в 1981-82 годах — железнодорожники тоже останавливались. Им было просто нечего грузить! А ведь до 1980-го для всех просто головной болью являлись угольные завалы. И как тут быть? Все эту зависимость понимали и помогали друг другу, как могли.

Немалые проблемы новой дороге приходилось решать не только с перевозкой грузов, но и пассажиров. К моменту ее образования сбои в движении, нарушения графика стали нормой. У билетных касс — скандалы, ругань в поездах и на вокзалах. Беда была и в том, что пассажирская служба Кемеровской магистрали создавалась фактически на пустом месте. Не имелось ни специалистов нужного профиля, ни необходимой материально-технической базы, ни пассажирской диспетчерской связи.

Начали с работы с пассажирами. В первую очередь постарались решить проблему приобретения проездных документов. Ведь людям приходилось томиться в очередях за билетами по два-три часа. Чтобы упорядочить и ускорить эту процедуру, создали дорожное бюро по распределению мест в поездах и на линиях в Новокузнецке, Тайге, Томске. Повсеместно началось расширение объема услуг населению. Открылись столы заказов, которые клиентам доставляли проездные документы на дом или на предприятия. На вокзалах по-



Билетный зал вокзала станции Прокопьевск

явились автоматы-информаторы, знакомившие пассажиров с правилами и стоимостью проезда и провоза багажа, порядком оформления билетов и т.д. А на вокзале станции Тайга — крупном железнодорожном узле кузбасского участка главного хода Транссиба — пассажирам теперь регулярно предоставлялась информация Центрального бюро МПС о наличии свободных мест на московские поезда и на поезда, идущие в Крым и на Кавказ. В 1980–1982 годах на дороге создали специализированную систему дорожной пассажирской диспетчерской связи. На двенадцати станциях в сжатые сроки построили типовые платформы для посадки-высадки пассажиров. Увеличилось число электропоездов в пригородном обращении.



Локомотивное депо станции Тайга



Вокзал станции Тайга

Принятые меры дали неплохие результаты. Обслуживая жителей Кузбасса и Томской области, Кемеровская железная дорога в 1981 году отправила в дальнем и местном сообщениях более шести миллионов пассажиров. Со станций и вокзалов этого региона в разные концы страны ежесуточно уезжали около шестнадцати тысяч человек.

За время руководства В.Н. Бутко Кемеровской железной дорогой освоение капитальных вложений в развитие ее хозяйства увеличилось в два раза по сравнению с предыдущими годами. Было введено в эксплуатацию 120 километров новых путей, около четырехсот стрелок оборудовано электрической централизацией. Для семей железнодорожников построили сто тысяч квадратных метров нового жилья…

Наверное, сейчас уже нет смысла рассуждать, почему родилась Кемеровская дорога и почему прекратила свое существование..

Именно при Бутко Валерии Николаевиче дорога уверенно встала на ноги, начала работать ритмично, как и полагается железной дороге. И даже тот факт, что при первом своем начальнике, под его руководством шестьдесят четыре ее предприятия побеждали во Всесоюзном соревновании, а коллектив всей дороги — дважды за четыре года руководства Бутко — о многом говорит!

Потому никого не удивило, когда в конце 1982 года новый министр путей сообщения страны Н.С. Конарев, предложил начальнику Кемеровской дороги повышение — стать его заместителем, возглавить Главное управление движения.

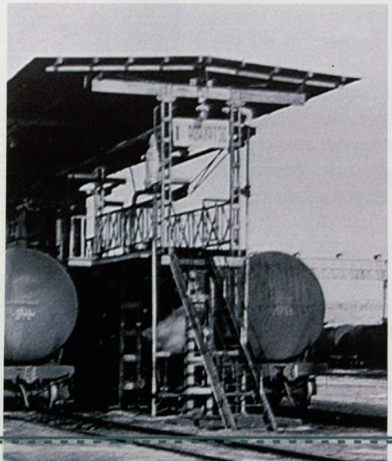
Остается добавить, что в МПС В.Н. Бутко проработал еще десять плодотворных лет, вплоть до пенсии, уже там пережив «перестройку» и тоже успев сделать немало полезного для отрасли и страны.

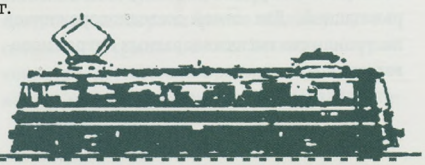




Родился 9 января 1929 года в г. Орле.

• Август 1944 г. – июль 1948 г. – учащийся Орловского техникума железнодорожного транспорта.
• Июль 1948 г. – апрель 1950 г. – дежурный по станции Верх-Нейвинск Свердловской железной дороги.
• Апрель 1950 г. – август 1953 г. – поездной диспетчер Нижне-Тагильского отделения Свердловской железной дороги.
• Август 1953 г. – август 1956 г. – студент Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта.
• Август 1956 г. – май 1957 г. – старший помощник начальника станции Новосибирск-Пассажирский Томской железной дороги.
• Май 1957 г. – январь 1959 г. – главный инженер станции Новосибирск-Пассажирский.
• Январь 1959 г. – июль 1960 г. – начальник станции Новосибирск-Главный.
• Июль 1960 г. – декабрь 1961 г. – заместитель начальника Новосибирского отделения Томской железной дороги.
• Декабрь 1961 г. – март 1964 г. – начальник Барнаульского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
• Март 1964 г. – сентябрь 1967 г. – начальник Алтайского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
• Сентябрь 1967 г. – ноябрь 1970 г. – заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги.
• Ноябрь 1970 г. – сентябрь 1973 г. – начальник службы движения, заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги.
• Сентябрь 1973 г. – декабрь 1983 г. – первый заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги.
• Декабрь 1983 г. – декабрь 1989 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги.
• Декабрь 1989 г. – 2001 г. – ведущий специалист по внешнеэкономической деятельности грузовой службы, а потом – Дорожного центра фирменного транспортного обслуживания; советник начальника Западно-Сибирской железной дороги.
Умер 27 августа 2001 г.







Василий Борисович Николаев

Начальник Западно-Сибирской железной дороги
с декабря 1983 г. по декабрь 1989 г.

ПОТОМСТВЕННАЯ ПРОФЕССИЯ

В октябре 1999 года во Дворце культуры железнодорожников в Новосибирске руководство Западно-Сибирской железной дороги и дорпрофсожа принимали большую группу ветеранов магистрали. Такие встречи командного состава с представителями старшего поколения стали уже традицией. Однако особый интерес к этой встрече вызывался еще и тем, что на ней должно было состояться присуждение только что утвержденного звания «Почетный ветеран Западно-Сибирской железной дороги». И первым его обладателем назвали Василия Борисовича Николаева, многие годы своей жизни отдавшего развитию и укреплению железнодорожного транспорта страны, прошедшего путь от дежурного по станции до начальника Западно-Сибирской магистрали.

Родился Василий Борисович Николаев далеко от Сибири — в городе Орле.

Николаевы были потомственными железнодорожниками. Путейцем трудился дед Василия — Михаил Федорович. Монтером пути, а потом и бригадиром был отец, Борис Михайлович. Да и мать, Мария Антоновна, отдала «железке» 35 лет. По стопам родителей пошли и пятеро их детей.

Василий был старшим. Ему больше всех и доставалось: и по дому отцу с матерью помочь, и за огородом, скотиной ухаживать, и за младшими присмотреть. На Василия родители возлагали большие надежды. Хотелось дать своему старшему сыну во что бы то ни стало приличное образование. А жили-то они не в областном центре, а на путейской казарме «387-й км», расположенной между Орлом и Курском, где даже и начальной школы не было. Так что за знаниями приходилось ходить в Орел. А это четыре километра туда и столько же обратно, в любую погоду. Так и закалялся у Василия Николаева с малых лет характер.

Безусловно, свой отпечаток на его детство наложила война. В 1942-м, едва Василию исполнилось тринадцать, умер отец. На плечи старшего сына легла тяжесть новых забот. Да и надо было быстрее определяться с профессией, работой. Окончив в 1944 году семь классов, Василий по совету матери и бывших сослуживцев отца, которые убеждали, что железная дорога — дело надежное, поступил в Орловский железнодорожный техникум.

Война к этому времени откатилась дальше, на запад, но жизнь не полегчала: всюду царили нищета и разруха. Несладко приходилось и учащимся техникума. Днем — занятия, вечером — восстановительные работы в городе. Постоянно преследовало чувство голода. Едва выдавалось свободное время, Василий бежал к матери и помогал, чем мог. Но, несмотря ни на что, учился хорошо. Преподаватели единодушно отмечали в нем неординарные способности и огромное трудолюбие.

Весной Василий окончил техникум и получил направление в Урало-Сибирский округ железных дорог. Он мог бы остаться и поближе к дому, но прельщала возможность выбрать более интересную, самостоятельную работу, да и зарплата там, куда его посылали, была повыше, что тоже имело значение — глядишь, и матери что-то послать удастся.

Летом 1948 года Василия Николаева назначили дежурным по станции Верх-Нейвинск Свердловской железной дороги. Именно с этой должности начинался трудовой путь многих больших командиров железнодорожного транспорта. Здесь необходима быстрота реакции, нестандартность мышления, умение предвидеть и прогнозировать ситуацию. Работа дежурного — первый серьезный экзамен железнодорожника-движенца. Он руководит и машинистами, и осмотрщиками вагонов, и составителями поездов, и путейцами… От его умелых действий, грамотных и своевременных решений зависит многое.

Молодой техник этот экзамен выдержал успешно. Хотя станция ему досталась сложная: и погрузка, и выгрузка, и маневровая работа, и формирование маршрутов — все было в Верх-Нейвинске.



В.Б. Николаев – поездной диспетчер. 1950 г.

Вступительные экзамены Василий сдал успешно, конкурс (одиннадцать человек на место) прошел и был зачислен в институт. А потом пошли годы студенчества: лекции, семинары, лаборатории, библиотеки... Учился Николаев так же добросовестно, как и работал. Часто засиживался над книгами до глубокой ночи. Не все давалось ему в учебе легко и просто. Но не в характере Василия было отступать. Это подметили и сокурсники, и преподаватели.

Спустя год Николаева перевели диспетчером Нижне-Тагильского отделения той же Свердловской дороги. Здесь он также проявил себя с лучшей стороны. И не случайно в первой служебной характеристике отмечались его добросовестность, трудолюбие, исполнительская дисциплина, желание постичь все тонкости профессии. Первые сослуживцы Василия Борисовича говорили о нем — «серьезный не по годам».

Работая диспетчером, Николаев задумывается о продолжении своего образования. В 1953 году он сдает документы в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, хотя свой железнодорожный вуз был и на Урале. Но он, во-первых, не готовил «движенцев», хотя именно на этой специальности Николаев остановил окончательный выбор, а во-вторых, в НИИЖТе велось обучение железнодорожников, имевших практический опыт, по трехгодичной программе — так называемые «Высшие инженерные курсы», призванные срочно восполнить потери специалистов в минувшую войну.

Непосредственное начальство отпускать Николаева на учебу не хотело, но начальник Свердловской дороги В.И. Оборотов рассудил иначе: «Пусть едет. Инженеры транспорту очень нужны. Парень он перспективный. К нам же и вернется».

В 1956 году Василий Николаев успешно защитил диплом инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог. На Свердловской дороге ждали его возвращения. Но уже и на Томской на него успели «глаз положить». На Новосибирске-Пассажирском он проходил производственную практику, и его в деле увидел начальник станции И.П. Севастьянов, ставший впоследствии председателем Новосибирского горисполкома. Обратил на него внимание и начальник Новосибирского отделения Томской дороги И.Е. Трубников, будущий руководитель магистрали, обладавший удивительным даром замечать и оценивать нужных людей. В молодом инженере он, прежде всего, отметил надежность, понял, что тот никогда не подведет и ему можно поручить любое дело.

Эти два человека — Севастьянов и Трубников — собственно, и определили дальнейшую судьбу Василия Борисовича Николаева. Они ходатайствовали перед МПС о его переводе в распоряжение Томской железной дороги, получили согласие, и с тех пор В.Б. Николаев в течение 45 лет беспрерывно работал на Западно-Сибирской магистрали.

За первые четыре года после окончания вуза В.Б. Николаев успел поработать старшим помощником начальника станции Новосибирск-Пассажирский, ее главным инженером,

а потом начальником, и дослужиться до заместителя начальника Новосибирского отделения дороги, пройдя отличную школу профессионального становления.

Имея прочный запас технических знаний, В.Б. Николаев обладал еще и прекрасными организаторскими способностями, твердым характером, волей, умением общаться с людьми, чутко относиться к их проблемам и заботам. Все это, безусловно, вызывало к нему большое уважение, работало на его авторитет. Да и на дальнейший служебный рост — тоже.

С первых самостоятельных шагов молодого инженера на магистрали начальник Новосибирского отделения И.Е. Трубников не оставлял Николаева без своего внимания и заботы. А когда Василий Борисович стал его заместителем, их отношения сделались по-настоящему дружескими.

Но в 1961 году, с образованием объединенной Западно-Сибирской дороги, их пути на время разошлись. И.Е. Трубникова назначили первым заместителем начальника магистрали, а В.Б. Николаеву предложили возглавить Барнаульское отделение.

Предложение это не очень обрадовало Василия Борисовича. Хотелось поработать в прежней должности еще, набраться побольше опыта. Да и отношения в коллективе складывались у него самые благоприятные. Но начальник дороги Н.П. Никольский настоял на своем.

Шесть лет В.Б. Николаев командовал сначала Барнаульским, а потом, после объединения его с Кулундинским (1964), Алтайским отделением дороги. Это были годы напряженного, но и очень плодотворного труда, в которые Василию Борисовичу как руководителю крупного железнодорожного подразделения многое удалось сделать.

В 1960-е годы промышленность и сельское хозяйство Алтайского края бурно развивались. Шло мощное строительство в Барнауле, Рубцовске, Новоалтайске, Бийске, Заринске и других городах. Собирали богатые урожаи целинные совхозы. Чтобы обеспечить перевозки, требовалось постоянно увеличивать провозные и пропускные способности отделения. С этой целью строились вторые пути на участках Барнаул–Рубцовск и Алтайская–Артышта. Был введен в эксплуатацию второй железнодорожный мост и обводные пути в Барнауле. Началось движение по Среднесибирскому ходу (Алтайская–Камень-на-Оби и далее на Входную), позволившее разгрузить самую грузонапряженную в мире часть Транссиба Новосибирск–Омск. В октябре 1963 года на Алтае был «потушен» последний паровоз. А к ноябрю того же года движение на участках Барнаул–Артышта и Алтайская–Черепаново перевели на электрическую тягу. Еще через полтора года, в мае 1965-го, между Барнаулом и Озерками начали курсировать пригородные электропоезда.

В бытность В.Б. Николаева начальником Алтайского отделения здесь было положено начало движению тяжеловесных длинносоставных поездов. Первый такой поезд весом 10 154 тонны отправился со станции Алтайская 23 мая 1963 года.

Своеобразным итогом деятельности В.Б. Николаева на посту начальника Алтайского отделения стал пуск фирменного поезда «Алтай» (Барнаул–Москва), первый рейс которого состоялся в конце июня 1967 года. Через два месяца Василия Борисовича перевели в Управление Западно-Сибирской железной дороги. Своему преемнику Г.В. Огую он передал



В рабочем кабинете

эффективно и слаженно работавшее хозяйство. Достаточно сказать, что только за первую половину 1967 года отделение получило двадцать миллионов прибыли. А по итогам работы за первый квартал этого года ему вручили вторую премию МПС и ЦК профсоюза железнодорожников. Да и работу самого начальника Алтайского отделения отметили высокими государственными наградами — орденами Трудового Красного Знамени (1963) и «Знак Почета» (1966).

Безусловно, трудовые успехи алтайских железнодорожников в 1960-е годы стали результатом самоотверженной работы всего сплоченного коллектива единомышленников, классных специалистов, патриотов железнодорожного транспорта. Но так же несомненно, что сплачивал его и умело руководил начальник Алтайского отделения Василий Борисович Николаев. Подтверждая это, Г.В. Огуй свидетельствует в своих воспоминаниях:

«Это был грамотный, умный руководитель, хорошо знающий свое дело. Я с большой благодарностью оцениваю его заслуги в развитии Алтайского отделения дороги и, самое главное, в подборе, расстановке и воспитании кадров. Руководители предприятий отлично были подготовлены, дисциплинированны, ответственны. Хозяйство находилось в отлаженном, сбалансированном состоянии».

Характеристику дополняет высказывание еще одного ветерана дороги — И.И. Батанина, возглавлявшего Алтайское отделение после Огуя:

«Многие руководители были примером честности, правдивости, добросовестности, компетентности и уважительного отношения к людям. Эти качества в высшей степени характерны и для В.Б. Николаева. Его отличали природная скромность и демократичность, стремление к коллегиальности в руководстве, разумная строгость и справедливость. На Алтае он был бессменным депутатом краевого Совета, членом ряда партийных комитетов. Дружба, завязавшаяся в те годы с руководителями краевых органов и предприятий, прошла испытание временем».

Такого рода отзывы о Василии Борисовиче будут не раз появляться и тогда, когда он станет на разных должностях работать в управлении.

В сентябре 1967 года В.Б. Николаев возвращается в Новосибирск. Его назначают заместителем начальника дороги по движению, грузовой и пассажирской работе. Он снова работает рука об руку с И.Е. Трубниковым.



Железнодорожный вокзал станции Барнаул, 80-е годы

Алтайский опыт очень пригодился Василию Борисовичу на новом месте. Он помогал ему организовывать поездную работу. В.Б. Николаев укреплял связи с клиентами, детально вникал в производственную деятельность предприятий угольной, металлургической, нефтеперерабатывающей промышленности, строительных организаций, сельскохозяйственного сектора. Много внимания Василий Борисович уделял слаженности в работе аппарата служб движения и грузовой. Постоянно в поле зрения первого заместителя начальника дороги был и отдел планирования перевозок грузовой службы.

Активная и плодотворная деятельность В.Б. Николаева на посту заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги была отмечена новыми наградами: еще одним орденом Трудового Красного Знамени (1971),

знаком «Почетному железнодорожнику» (1973) и медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970).

В 1973 году Западно-Сибирскую железную дорогу возглавил И.Е. Трубников. Десять лет Василий Борисович был его первым заместителем, надежным и верным помощником во всех делах и заботах, настоящим его сподвижником.



На заседании технического совета. 1981 г.

Западно-Сибирская железная дорога до конца 1970-х годов работала стабильно, эффективно, числилась среди лучших на сети и не раз завоевывала призовые места в соревновании, получала Красные знамена и другие знаки трудового отличия. Продолжала развиваться и крепнуть материально-техническая база, рос профессиональный уровень кадров, использовались передовые технологии и методы труда.

Однако в 1979 году дорогу разделили на Западно-Сибирскую и Кемеровскую. Как показала дальнейшая жизнь, решение было ошибочным. Сразу начались перебои в работе. И руководству магистрали (в первую очередь, И.Е. Трубникову и В.Б. Николаеву) потребовались большие усилия, чтобы преодолеть кризисные явления и ввести дорогу в нормальный ритм. К 1983 году положение на Западно-Сибирской заметно улучшилось, благодаря умелому руководству и самоотверженному труду всего коллектива она сумела адаптироваться к новым условиям.

В ноябре 1983 года И.Е. Трубников вышел на пенсию. По его рекомендации решением МПС на должность начальника Западно-Сибирской железной дороги был назначен Василий Борисович Николаев. Тем самым обеспечивалась преемственность в руководстве, что способствовало дальнейшему развитию и укреплению лучших традиций, заложенных при Н.П. Никольском и продолженных И.Е. Трубниковым.

Проработавший к этому времени на различных должностях и участках Западно-Сибирской железной дороги более четверти века, В.Б. Николаев прекрасно знал коллектив магистрали, и люди знали его. Крепки были у Василия Борисовича также личные связи и контакты с руководителями областей и краев региона, промышленных и сельскохозяйственных предприятий. Поэтому новому начальнику дороги не потребовалось много времени на адаптацию.

Другое дело — кадры. К этому вопросу Василий Борисович относился исключительно внимательно и взвешенно. В итоге это помогло сформировать ему сильную и работоспособную управленческую команду специалистов, для которых на магистрали практически не имелось «белых пятен». Первым заместителем начальника дороги стал П.Ф. Мысик, прошедший отличную школу начальника Новосибирского отделения и главного инженера дороги, а главным инженером — Б.Ф. Сторчоус, возглавлявший в 60-х легендарное вагонное депо Московка, а позже — службу вагонного хозяйства магистрали.

Западно-Сибирская железная дорога попрежнему оставалась одной из крупнейших в

стране. Ее эксплуатационная длина составляла 4200 километров, на ней работало почти 120 тысяч человек. Дорога обеспечивала перевозки народнохозяйственных грузов и населения Новосибирской, Омской областей и Алтайского края, являясь в то же время транзитной магистралью. В обслуживаемом ею регионе продолжали расти добыча угля, нефти, развивалось химическое производство, машиностроение и т.д.

Шло развитие и самой дороги, ее техническое оснащение. В середине 1980-х дорогу оснастили механизмами для подъема крупнотоннажных контейнеров, что позволило увеличить их перевозку. Внедрялись новые технологии. Большие преобразования, например, произошли на Барнаульско-Алтайском узле, где построили сортировочную станцию Укладочный, станцию Присягино, мостовые переходы через Обь. На Болотной провели работы по удлинению путей и развитию станции. Большие работы были выполнены по усилению пропускных способностей станций Инская, Московка, Входная, по загрузке вагонопотоками Среднесибирского хода. Провели полную реконструкцию промывочно-пропарочной станции Комбинатская. Мощные грузовые дворы построили в Омске и Клещихе. Продолжалось строительство крупнейшего на сети рефрижераторного депо в Черепанове. Строились дополнительные пункты подготовки крытых вагонов под зерно, которое оставалось главным в транспортировке продукции агропромышленного комплекса.

Большое внимание руководство дороги и лично В.Б. Николаев уделяли рациональному использованию подвижного состава, которого постоянно не хватало. Для этого сокращались встречные потоки грузов, короткопробежные перевозки, использовались различные приспособления и механизмы для ускорения загрузки вагонов, уплотнения сыпучих грузов, повышения веса поезда. При личном участии В.Б. Николаева была разработана и внедрена комплексная технология работы с местным грузом, усовершенствован единый технологический процесс работы станции Новосибирск-Товарный и Новосибирского речного порта. Также активно внедрялся опыт Московской железной дороги по ускорению перевозок грузов за счет увеличения веса и длины поездов и, в частности, порядок формирования и пропуска по целому ряду участков дороги поездов массой шесть-десять тысяч тонн, сдвоенных грузовых и стовагонных порожняковых составов. Достаточно сказать, что только за пять месяцев 1984 года на решающих направлениях дороги проследовало около трех с половиной тысяч поездов повышенного веса и длины.

В.Б. Николаев вообще был очень внимателен к достижениям науки, и к любой ценной инициативе, передовому опыту, требовал максимально использовать их в эксплуатационной работе. Об этом, в частности, свидетельствует его отношение к рационализаторскому движению на магистрали, которое он всячески поддерживал и поощрял. И не случайно только за два года (1986—1987) рационализаторы помогли сэкономить более одиннадцати тысяч тонн жидкого и твердого топлива и более пят-



В.Б. Николаев с руководителями Новосибирской области и Н.П. Карповой в день вручения ей Золотой медали «Серп и Молот». Станция Инская, 1986 г.

надцати миллионов киловатт-часов электроэнергии, а также большое количество металла, цемента, лесоматериалов и т.д.

Однако без грамотных образованных специалистов предприятие не может находиться на острие прогресса. Это начальник дороги тоже прекрасно понимал, а потому всячески способствовал постоянной технической и экономической учебе кадров, систематическому повышению квалификации инженерно-технических работников и рабочих массовых профессий.

Более того, Василия Борисовича можно считать основателем Новосибирского техникума железнодорожного транспорта, открывшегося в сентябре 1985 года. Дело в том, что после образования Кемеровской железной дороги два техникума из трех (в Томске и Тайге) отошли к ней. У Западно-Сибирской оказался только Омский, что не покрывало потребностей дороги в технических кадрах среднего звена. В.Б. Николаев поставил задачу: срочно открыть на магистрали еще один железнодорожный техникум. Местом его расположения выбрали станцию Инская, наиболее подходившую с точки зрения организации производственной практики будущих студентов. Подготовку техникума к открытию начальник дороги держал под личным контролем. *«Я мог в любое время позвонить ему,* — вспоминает бессменный директор техникума Ю.К. Ткачук, — *зайти без предварительной договоренности. Решения начальником дороги принимались быстро, сразу отдавались необходимые распоряжения».*

Имя В.Б. Николаева можно вписать золотыми буквами не только в историю рождения Новосибирского железнодорожного техникума. Еще работая первым заместителем начальника магистрали, Василий Борисович курировал строительство Дорожной клинической больницы на 900 мест в Новосибирске, сегодня одной из лучших на сети. И не просто курировал. *«Благодаря его энергии и настойчивости, умению решать самые сложные вопросы,* — считает бывший главврач больницы А.А. Толстокоров, — *огромный лечебный комплекс был своевременно сдан в эксплуатацию».*

Дорога в те годы вообще много строила: и жилья (вводилось до восьмидесяти тысяч квадратных метров в год), и так называемого соцкультбыта. Многие железнодорожники получили благоустроенные квартиры. Строила дорога новые школы и детсады, магазины, рабочие столовые, ателье и мастерские бытового обслуживания, профилактории. В 1988 году был сдан в эксплуатацию хорошо оборудованный спортивный комплекс на станции Карасук. Курсировал по дороге лечебно-диагностический поезд «Здоровье». Население малых линейных станций обслуживали вагоны-клубы и вагоны-лавки. Развивались подсобные хозяйства предприятий, росло кооперативное огородничество и садоводство.



Встреча ветеранов Западно-Сибирской и Кемеровской дорог

За всем этим, так или иначе, тоже стоял В.Б. Николаев. И не только по должности, но и по человеческой сущности. Буквально все, кому довелось с ним работать, отмечали в Василии Борисовиче такую особенность. Удивительно гармонично уживались в нем, казалось бы, противоречивые черты характера: твердость, требовательность, принципиальность,

порой переходящие в жесткость, с внутренней интеллигентностью, мягкосердечностью, добротой и отзывчивостью.

Вспоминают один показательный случай. Первому начальнику дорожного вычислительного центра, возглавлявшему его с момента организации без малого 15 лет, А.В. Кураксину, врачи настоятельно рекомендовали сменить характер работы. Большие нервно-физические перегрузки в последние годы серьезно угрожали здоровью. Вычислительным центром разрабатывались планы технического оснащения и рассчитывались потребности дороги в специалистах. Работы — невпроворот, и менять руководителя в такой ответственный момент никак не входило в планы начальника дороги. Тем не менее, В.Б. Николаев без колебаний удовлетворил просьбу начальника ВЦ о переводе на должность с меньшим объемом работы.



Проводы В.Б. Николаева на заслуженный отдых

Особенно внимателен Василий Борисович был к командному составу, зная, какая огромная ответственность и нагрузка лежит на этих людях, как много зависит от них в жизни дороги. Сам он обычно вставал очень рано, был неприхотлив в пище. Но во время осмотров дороги следил, чтобы сопровождавшие его люди имели возможность выспаться, были хорошо накормлены, по погоде одеты.

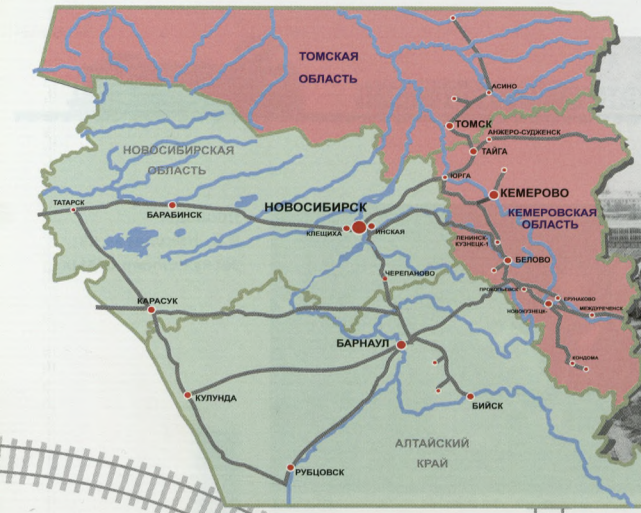
Забота о людях, бережное отношение к человеку труда сторицей воздавались В.Б. Николаеву любовью, уважением и авторитетом со стороны его подчиненных. И самым лучшим образом сказывались на результатах деятельности дороги.

Шесть лет возглавлял В.Б. Николаев Западно-Сибирскую магистраль. И все эти годы она работала устойчиво. Дороге дважды присуждалось переходящее Красное знамя Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства. Отличных трудовых успехов добивались отдельные ее предприятия. Например, коллектив станции Московка, который по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за 1988 год удостаивался переходящего Красного знамени ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Самоотверженный труд самого В.Б. Николаева в эти годы был отмечен орденом Октябрьской Революции (1984) и Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР (1989).

Одновременно В.Б. Николаев много времени отдавал общественной деятельности. Он избирался депутатом Верховного Совета РСФСР, Алтайского краевого, Новосибирского областного и городского Советов, членом Алтайского краевого комитета КПСС и Новосибирского обкома партии, членом дорожного комитета профсоюза, был делегатом XXVII съезда КПСС, XXIV съезда отраслевого профсоюза.

В ноябре 1989 года В.Б. Николаев, достигнув пенсионного возраста, расстался с креслом руководителя Западно-Сибирской магистрали. С креслом, но — не с дорогой. Без дела он сидеть не мог, а потому продолжал работать. С 1989 года и до последних своих дней В.Б. Николаев трудился ведущим специалистом по внешнеэкономической деятельности сначала грузовой службы, а потом Дорожного центра фирменного транспортного обслуживания. Входил он и в состав советников начальника Западно-Сибирской железной дороги, где собраны лучшие специалисты, занимавшие прежде высокие посты на магистрали.

Однако все настойчивее давало знать о себе здоровье. И 27 августа 2001 года Василия Борисовича Николаева не стало. Потомственный железнодорожник прошел по стальной колее весь свой жизненный путь до конца и много сделал для того, чтобы дорога действовала бесперебойно.





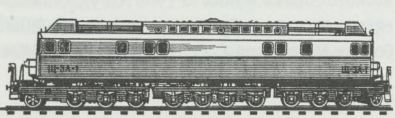


Родился 18 ноября 1936 г. в селе Рассказово Тамбовской области.

- Сентябрь 1953 г. – июнь 1958 г. – студент Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта.
- Июнь 1958 г. – март 1959 г. – дежурный по станции Ижевск Казанской железной дороги.
- Март 1959 г. – апрель 1960 г. – начальник станции Воткинск Казанской железной дороги.
- Апрель–август 1960 г. – старший помощник начальника станции Ижевск Казанской железной дороги.
- Август 1960 г. – сентябрь 1961 г. – поездной диспетчер Ижевского отделения Казанской железной дороги.
- Сентябрь 1961 г. – июнь 1962 г. – дежурный по Ижевскому отделению Горьковской железной дороги.
- Июнь 1962 г. – июль 1967 г. – заместитель начальника отдела движения Ижевского отделения Горьковской железной дороги.
- Июль 1967 г. – октябрь 1976 г. – заместитель начальника Ижевского отделения Горьковской железной дороги.
- Октябрь 1976 г. – май 1979 г. – начальник Ижевского отделения Горьковской железной дороги.
- Май 1979 г. – январь 1983 г. – первый заместитель начальника Горьковской железной дороги.
- **Январь 1983 г. – октябрь 1988 г. – начальник Кемеровской железной дороги.**
- 1988–1995 гг. – советник по транспортным делам по линии СЭВ в Чехословакии.

Умер 30 ноября 1998 г.







Евгений Сергеевич Вальков

Начальник Кемеровской железной дороги
с января 1983 г. по октябрь 1988 г.

НА ПИКЕ КАРЬЕРЫ И СУДЬБЫ

Евгений Сергеевич Вальков был из кузбасской «команды первых» — тех, кто приложил немалые силы для создания и отладки работы выделившейся из Западно-Сибирской магистрали Кемеровской железной дороги. Вместе с первым ее командиром В.Н. Бутко он прилагал огромные усилия для того, чтобы поставить ее «на ноги». Более пяти лет Е.С. Вальков стоял у руля Кемеровской железной дороги. При Евгении Валькове и его команде за трудовые достижения в середине 1980-х дорога неоднократно награждалась переходящими Красными знаменами и дипломами Совета Министров СССР, ВЦСПС и МПС.

С высоты времени можно уже подытожить — Кузбасс стал, пожалуй, самой заметной страницей в трудовой биографии Е.С. Валькова, хотя большую часть жизни ему пришлось работать за пределами Сибири, все больше на приволжских просторах Центральной России, а то и за рубежами страны.

Скупые строки личного дела свидетельствуют, что родился Евгений Сергеевич Вальков в селе Рассказово Тамбовской области в 1936 году в семье служащих. После окончания средней школы поступил в Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта в Гомеле.

С дипломом инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог он был направлен в 1958 году в Удмуртию, на Казанскую железную дорогу. Работал сначала дежурным по станции Ижевск. Потом — начальником станции Воткинск. В 1960-м вернулся в Ижевск — уже в качестве старшего помощника начальника станции, а через несколько месяцев стал поездным диспетчером Ижевского отделения Казанской железной дороги. В 1962 году Е.С. Валькова назначают заместителем начальника отдела движения Ижевского отделения (теперь уже — Горьковской железной дороги). Следующими ступенями его служебной лестницы стали должности заместителя начальника и начальника Ижевского отделения, а потом — Кузбасс.

Уверенное служебное продвижение отразилось и в государственных наградах, которыми отмечен его труд на Ижевском отделении, — двух орденах Трудового Красного Знамени (1971 и 1974 гг.) и медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» в 1970 году.

Жизнь в Сибири подкидывала задачи не из легких. И не из сплошных успехов и побед складывалось «вальковское» пятилетие у штурвала…



Е.С. Вальков на трибуне совещания дорожного актива. Справа – А.С. Саплов и А.Г. Тулеев

Особенно нелегко пришлось Евгению Валькову в первые полгода. Виной тому была злополучная «продовольственная программа», доставшаяся ему в наследство от предшественника. Что греха таить — у Валерия Николаевича Бутко она шла туго: начатое дело застопорилось,



Вручение Красного знамени Кемеровской железной дороге. 1986 г.

задела на будущее в строительстве овощехранилищ, столовых и прочего общепита на дороге в первые годы обустройства новорожденной магистрали создать не удалось. Занятый на первых порах чисто производственными проблемами, Евгений Сергеевич поначалу тоже не смог одолеть продпрограмму по многим пунктам. Во всяком случае, за полгода его пребывания на посту начальника магистрали перемен к лучшему не последовало. Первая весна его руководства дорогой прошла в других заботах, а летом наступила неминуемая расплата…

В июле 1983-го последовал вызов в обком партии, на заседание бюро. Что там было сказано Вальковым в свое оправдание — остается только гадать… Итог же «проработки» получился неожиданным: первый секретарь Кемеровского обкома КПСС Л.А. Горшков принял, возможно, единственно правильное в тех обстоятельствах решение. Формулировка была несколько витиеватая: *«командировать начальника Кемеровской железной дороги в МПС к министру Н.С. Конареву для решения вопросов устойчивого финансирования новостроя социальной сферы»*.

Командировка предстояла откровенно нелегкая. Вместе с Евгением Сергеевичем отправился в поход на Москву за финансами и главный экономист дороги, его правая рука в денежных вопросах — Николай Митряшкин. Он вспоминал потом подробности этого «испытания на прочность и деловую хватку» многоопытного в производственных делах, но пока еще не привыкшего брать бюрократические бастионы новоиспеченного начальника Кемеровской магистрали. По этому рассказу можно представить себе весь тяжкий путь выбивания средств и материалов от МПС для далекой магистрали в те годы. Впрочем, оказалось, что и вправду «не боги горшки обжигают» — производственник Вальков с честью вышел из министерского бюрократического испытания, пройдя, как говорится, огонь и воду.

«Министр Н.С. Конарев принял Е.С. Валькова оперативно и доброжелательно, — рассказывает Н. Митряшкин. — *Поручил начальникам соответствующих главков «помочь Кемеровской железной дороге в реализации планов Продовольственной программы». Потом они вдвоем три дня ходили по кабинетам, договариваясь о лимитах на проектирование объектов и средствах на капстроительство. Но прежде встретились с Валерием Николаевичем Бутко. Несмотря на большую занятость, он принял их радушно и посоветовал начать с Главка рабочего снабжения. Говоря иначе — с вопросов по поставке оборудования для магазинов и столовых, фрукто— и картофелехранилищ. Потом встретиться с заместителем министра путей сообщения по материально-техническому снабжению Г.М. Коренко — закрыть проблемы обеспечения дороги стройматериалами, автотранспортом и прочим оборудованием сверх утвержденных на 1983 год лимитов. Посещение же других главков посоветовал «определять в зависимости от адресной*

привязки объектов Продовольственной программы...».

За минувшие полгода уже неплохо сориентировавшийся в московских кабинетах Валерий Николаевич описал своим «землякам» предстоящий маршрут более чем исчерпывающе. Рад был помочь хотя бы советом своему преемнику и коллеге.

В свое время, в мае 1979-го, в лице приехавшего из Ижевска Е.С. Валькова сам прибывший в Сибирь из иных краев начальник магистрали В.Н. Бутко сразу нашел незаменимого помощника — прекрасно знающего дело специалиста, энергичного, работоспособного, добросовестного, преданного своему делу, на которого всегда можно положиться. Вместе им



Е.С. Вальков в рабочем президиуме дорожного актива

удавалось оперативно и эффективно решать множество возникающих перед магистралью проблем.

В общем, домой тогда сибирские «ходоки» вернулись отнюдь не с пустыми руками. Финансированию «продовольственной программы» на Кемеровской железной дороге дали «зеленую улицу». Но ее начальник на том не успокоился. Выполнение программы он взял под личный контроль. Железнодорожники Кузбасса получили для своих нужд за «пятилетку Валькова» 11 столовых, 21 магазин, около 12 тысяч квадратных метров теплиц. А для обеспечения железнодорожников свежим мясом — свинокомплексы почти на три с половиной тысячи голов. И это далеко не весь список продовольственного хозяйства дороги, вступившего в строй при втором ее начальнике!

А люди на дороге всегда были особые, как правило, крепкий, работящий и здравомыслящий народ. Но подбирался он такой совсем не случайно. Кадровая и социальная политика здесь всегда была продуманной и тоже очень здравомыслящей. Такой же она оставалась и при Валькове. Современники вспоминают добрым словом многих людей из «вальковской» команды тогдашних руководителей Кемеровской.

В той «команде первых» за «социалку» и кадры отвечал Евгений Николаевич Кулинич. В годы образования Кемеровской дороги возглавлявший вагонное депо в Кемерове, именно при Валькове Кулинич оправданно вырос до заместителя начальника магистрали по социальным вопросам и кадрам.

Да, не перевозками едиными жива была тогда железная дорога Кузбасса. Все скреплялось людьми, ее тружениками. И от того, каковы условия труда, быта, отдыха работников стальных магистралей, как обеспечены они жильем, питанием и всем тем, что входит в понятие «социальной сферы», зависели отдача и результаты их производственной деятельности. Ясно было одно — люди должны жить по-человечески. Сам Евгений Сергеевич Вальков прекрасно понимал, что без заботы о людях рассчитывать на успехи невозможно, а потому вопросам социальным придавал первостепенное значение.

Уж кто-кто, а Евгений Сергеевич авторитарным руководителем не был ни по сути своего характера, ни по форме, что для железной дороги не очень привычно. Хотя и приходилось порой, как выражаются в служебных характеристиках, «применять настойчивость в достижении намеченных целей». Авторитетом он пользовался и без помощи авторитарных методов — завоевывал его уважительным



Министр путей сообщения Н.С. Конарев и начальник Кемеровской железной дороги Е.С. Вальков. 1985 г.

отношением к нуждам людей, трудолюбием, профессионализмом, Тем более, что опирался он в трудной своей миссии командира дороги на настоящий профессионализм и опыт асов-заместителей — прежде всего А.С. Саплова, А.М. Корячкина, Ю.Д. Бадана, Е.Н. Кулинича и еще целого отряда не менее высококлассных специалистов всех подразделений и служб. И, конечно, рассчитывал на себя, собственные знания и интуицию.

Валькова вспоминают и по сию пору как одного из самых отзывчивых руководителей, внимательного к каждому человеку на магистрали. Кому-то может показаться мелочью забота о каждодневных человеческих нуждах, но Валькову она такой не казалась.

То ли так совпало, то ли человеческий фактор здесь сыграл решающую роль, но с приходом в командиры Е.С. Валькова набрала весомые обороты разработанная еще при рождении дороги Общедорожная программа капитального строительства. А ведь при организации Кемеровской дороги многим даже было не по себе: кто ж эту программу будет выполнять, кто будет строить, финансировать? Многострадальный документ сначала даже подвергся критике со стороны скептически настроенных лиц в МПС. «Протолкнуть» ее смогло тогда вмешательство того же Кемеровского обкома КПСС. И не удивительно — квалифицированные специалисты-транспортники этого партийного органа власти принимали в разработке и продвижении программы капстроительства дороги самое активное участие. Так или иначе, но все кемеровцы оказались тогда трижды в выигрыше. А помог все поставить на твердые ноги вовремя организованный руководством магистрали, еще при В.Н. Бутко, Кемеровский дорстройтрест.

Уже к концу 80-х можно было констатировать, что все пять лет правления Валькова отличались завидным ростом темпов строительства. На молодой сибирской магистрали действительно очень много строили в то время, особенно жилье. Если в 1979-м, в год образования магистрали, ежегодно сдавали лишь 19 тыс. кв. м жилья, то потом чуть не каждый новый год новоселья семей железнодорожников стали традицией. Сдавались, по нарастающей, и 40, и 50, и 60 тысяч квадратных метров жилья!

Победа была тем весомее и почетней, что примерно половина плановых объектов социальной сферы строилась хозспособом, то есть практически на свои средства и своими силами. Этому способу дал свое время «зеленую улицу» главный инженер Алексей Степанович Саплов, еще в бытность свою начальником отделения в Тайге. Верный и дельный соратник и Бутко, и сменившего его Валькова, Саплов при их активной поддержке все социальные вопросы увязывал с общей стратегией укрепления дорожного хозяйства. Как вспоминали современники, «впервые на их памяти забота о человеке тогда перестала быть второстепенной категорией».

Строились новые линии и вторые пути. В 1986 году открылось движение по новой линии Барзас–Анжерская. В итоге развернутая длина главного хода в границах Кемеровской магистрали увеличилась на 240, а станционных путей — на 250 километров.

Электрифицировались последние участки дороги. От Кемерова до Латышей электровозы пошли в 1984-м, а от Латышей до Анжерской



На железнодорожной выставке

— в 1985 году. С переводом на электрическую тягу участка Белово — Гурьевск электрификация железнодорожного магистрального транспорта в Кузбассе завершилась.

Итоги впечатляли: за время работы Е.С. Валькова на Кемеровской железной дороге и при его непосредственном участии здесь реконструировали более сорока станций и разъездов, стали полновесно работать десятки объектов локомотивного и вагонного хозяйств.

Надо заметить, все это делалось не ради галочки или похвалы из министерства. Этого требовало время. Этого ждал от своей железной дороги Кузбасс, все еще наращивавший в то время объемы угледобычи. Потому, когда в 1988-89 годах промышленность Кузнецкого угольного бассейна выдала стране небывалый прежде объем продукции, и угля — особенно, то железнодорожникам не составило большой проблемы освоить все предъявленные к перевозке грузы при высочайшей производительности труда. И еще одно важное начинание принадлежит команде Валькова: именно тогда, в годы расцвета Кемеровской дороги, началась отработка тех деловых и плодотворных контактов с грузоотправителями Кузбасса, опыт которых так пригодится их последователям в середине «лихих» 90-х. В пору, когда сотрудничество вновь встанет во главу угла в решении насущных проблем перевозок угля и металла из Кузбасса по стране и за рубеж. Взаимовыгодное партнерство кузбассовцев всех отраслей зародилось тогда, в годы руководства Валькова. И уже просматривалась реальная перспектива сбалансированного развития всей экономики Кузбасса и его рельсового транспорта — магистрального и промышленного.



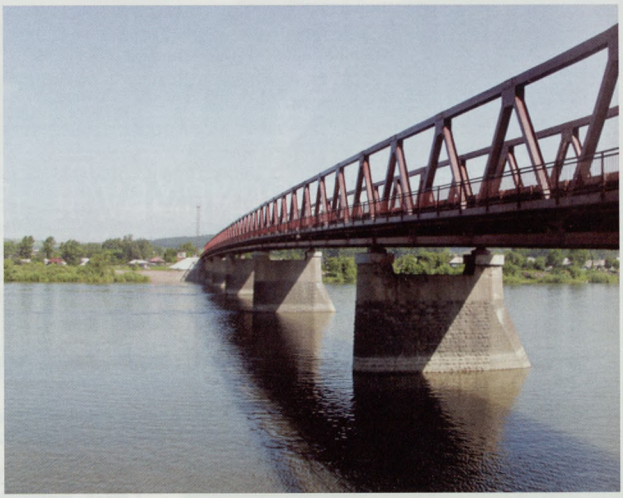
Электропоезд на Кемеровской дороге

Не меньшее значение придавал Евгений Сергеевич распространению передового опыта, совершенствованию всех видов соревнования среди производственных коллективов (яркий тому пример — соревнование среди машинистов Кузбасса по вождению тяжеловесных и супертяжеловесных составов), освоению новых приемов работы, подрастал на глазах уровень «энерговооруженности» и «механизированности». А это значило — нелегкий ручной труд заменили машинами, людям же находили «более человеческую» работу, и чаще — здесь же, на дороге. Новые профессии тогда освоили четыре тысячи кузбассовцев и томичей, крайне востребованных в середине 80-х и в других отраслях.

В середине 1980-х годов на станциях Ижморская, Судженская, Кузель, Юрга-II, Томусинская, Таштагол, Калтан и ряде других построили новые вокзалы. Примерно в это же время пассажирский подвижной состав дороги пополнили вагоны повышенной комфортности. В поездах и на вокзалах улучшалась культура обслуживания пассажиров. Но Сибирь, к которой уже успел прикипеть душой Евгений Сергеевич — пять лет жизни все-таки, — не стала последним его местом жительства и работы. Жизнь позвала дальше — в Чехословакию. Случилось это в 1988 году, когда Евгений Сергеевич ушел с поста начальника Кемеровской железной дороги, в связи с назначением его советником по транспортным делам по линии Совета экономической взаимопомощи в дружественную страну.

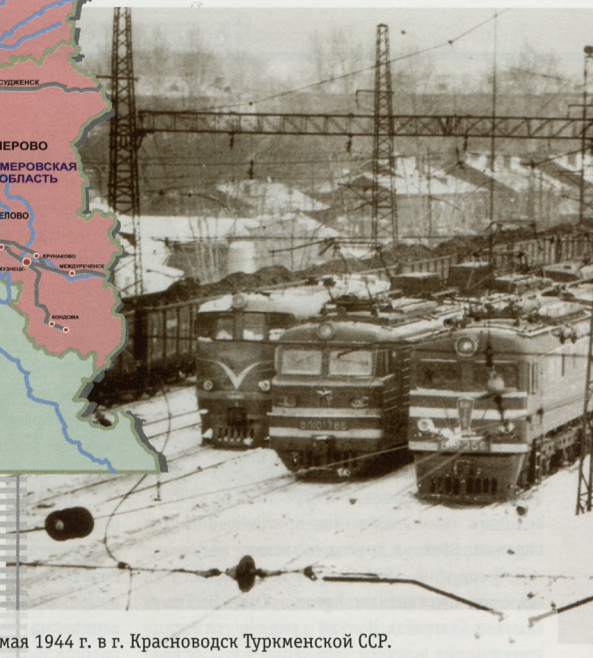
Что ж, его богатый опыт и обширные знания пригодились и на новом месте, особенно в ту пору, когда организация зарубежных перевозок в бывшие страны начинающего разваливаться на глазах содружества социалистических государств, требовала неординарных решений и мудрых ходов. Валькову это было по плечу — государева служба в ранге советника в СЭВ стала важной, но не заключительной вехой в его карьере и работе. Но с высоты времени можно сказать: именно плодотворная работа по развитию Кузбасса, в которую Е.С. Вальков вложил огромный труд, знания, профессиональное умение, опыт и организаторский талант, стала самым значительным этапом его железнодорожной карьеры и судьбы.

Выйдя на пенсию, Вальков поселился в Ставрополе, но домашним пенсионером в полном смысле слова не стал: не мог и не хотел сидеть без дела. До последнего дня работал начальником подотдела на Ставропольском отделении. Так и не пришлось его железнодорожной форме отдохнуть в шкафу, проносил он ее до самого последнего дня жизни. Безвременная кончина застала Евгения Сергеевича 30 ноября 1998 года. Ему только-только исполнилось 63 года. В Кузбассе, как во всех прочих местах его жизни и работы на магистралях страны, о нем осталась только добрая память.



Мост через р. Томь в Новокузнецке



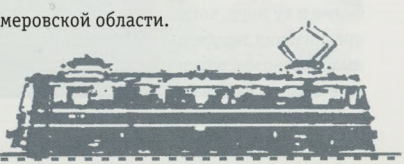


Родился 13 мая 1944 г. в г. Красноводск Туркменской ССР.





- 1959–1964 гг. – студент Тихорецкого железнодорожного техникума.
- 1964–1967 гг. – служба в рядах Советской Армии.
- 1967–1968 гг. – дежурный по станции Мундыбаш Западно-Сибирской железной дороги.
- 1968–1969 гг. – старший помощник начальника станции Мундыбаш Западно-Сибирской железной дороги.
- 1969–1973 гг. – начальник станции Мундыбаш Западно-Сибирской железной дороги.
- 1973–1978 гг. – начальник станции Междуреченск Западно-Сибирской железной дороги.
- 1978–1983 гг. – первый заместитель начальника Новокузнецкого отделения Кемеровской железной дороги.
- 1983–1985 гг. – начальник Новокузнецкого отделения Кемеровской железной дороги.
- 1985–1988 гг. – заведующий отделом транспорта и связи Кемеровского областного комитета КПСС.
- **Октябрь 1988 г. – июнь 1990 г. – начальник Кемеровской железной дороги.**
- 1990–1993 гг. – председатель Кемеровского областного совета народных депутатов. (1990–1991 гг. – председатель Кемеровского облисполкома).
- Февраль 1994 г. – август 1996 г. – председатель Законодательного Собрания Кемеровской области, член Совета Федерации Федерального собрания России.
- Август 1996 г. – июль 1997 г. – министр Российской Федерации по сотрудничеству с государствами участниками Содружества Независимых Государств.
- С июля 1997 г. – губернатор Кемеровской области.





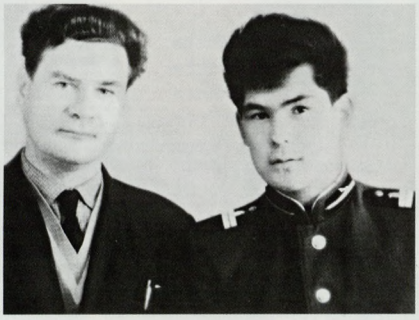
Аман Гумирович Тулеев

Начальник Кемеровской железной дороги с октября 1988 г. по июнь 1990 г.



СТАЛЬНАЯ КОЛЕЯ БОЛЬШОГО ПОЛИТИКА

Первым большим и страстным желанием юного Амана было стать машинистом паровоза. Да и как иначе, если недалеко от дома в Майкопе, где жили во второй половине 1950-х годов Тулеевы, проходила железная дорога, и мальчик мог часами любоваться, как летят по ней паровозы и стелется по откосам выбрасываемый их трубами сизый дым. Ему казалось, что уносятся эти большие красивые стремительные машины в неведомые края, в большую жизнь, которая у него с профессией машиниста, прежде всего, и ассоциировалась. Поэтому после окончания семилетки, не раздумывая, Аман решил поступать в Тихорецкий железнодорожный техникум, благо до Тихорецкой — рукой подать.



Аман Тулеев с отчимом Иннокентием Власовым

Но перед тем было еще почти пятнадцать лет детства и отрочества, по выражению самого А. Тулеева, разбросанных по Кубани.

Родился Аман-Гельды Молдагазыевич (полное имя Тулеева) 13 мая 1944 года вдали от Кубани, в г. Красноводске (ныне Туркменбаши) Туркменской ССР. Его отец был казахом, мать — наполовину татарка, наполовину башкирка. Отец погиб на фронте, и воспитывал его отчим, Иннокентий Иванович Власов — замечательный русский мужик, щедрой и чуткой души человек, много сделавший для своего приемного сына.

Сразу после войны Мунира Файзовна, мать Амана, уехала с сыном к родственникам в башкирский городок Кумертау. Тут были угольные шахты. Так что еще в детстве жизнь впервые свела Амана с шахтерами.

Здесь же, на год раньше положенного срока, Аман пошел в школу. Учился охотно, запоем читал книги.

Однажды врачи обнаружили, что у матери неважно с сердцем, и посоветовали поменять климат. Семья, а к тому времени у Амана были уже брат и сестра, подалась на юг. И замелькали кубанские казачьи станицы — Белореченская, Ханская, Белая, Невинномысская… В конце концов, обосновались в Майкопе.

…Стать машинистом, как мечталось, не удалось. Факультет, где их готовили, перевели из Тихорецкого техникума в другое место.

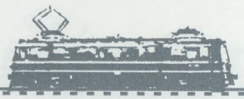
Вот незадача! Но не возвращаться же домой ни с чем! Аман стал изучать перечень других железнодорожных профессий, которым учили в техникуме. Обратил внимание на специальность «эксплуатация железных дорог». Очень важная профессия — объяснили Аману. Именно движенец формирует поезда из вагонов с различными грузами, следит за графиком их отправления, обеспечивает безопасность движения поездов и своевременное их прибытие.

Как Аман убедился позже, организатор движения, в каком бы ранге он ни работал, должен на своем участке все знать досконально, во все вникать, видеть перспективу. И это было как раз по его беспокойной душе и натуре.

Почти пять лет учебы пролетели незаметно. На учебной практике приходилось работать и стрелочником, и составителем поездов, и вагонником. А в свободное от занятий время, поскольку стипендии вечно не хватало, подрабатывал на разгрузке вагонов. И вот, наконец, выпуск, диплом с отличием! Куда же дальше?..

А дальше — прямая дорога в железнодорожный институт. Опять студент?! Еще пять лет на шее у родителей?… Нет уж! Работать, только работать!..

Работать, так работать. Отличнику и при распределении льготы — право выбора. Мож-





Паровоз-памятник Eм -715 на станции Мундыбаш

но получше местечко присмотреть, потеплее. Но когда члены комиссии услышали, куда просится Аман, они ушам своим не поверили. А просился новоиспеченный железнодорожник послать его из теплой, благодатной Кубани в суровую, холодную Сибирь.

Впрочем, если вспомнить, что это были за годы, особо удивительным желание Амана не покажется. Только что отшумела целинная эпопея. На великих сибирских реках строились гигантские ГЭС. Прокладывались через тайгу ЛЭП. Возводился Западно-Сибирский металлургический комбинат и другие гиганты индустрии. Разворачивались работы по добыче тюменской нефти. Сибирь становилась не только передним краем экономических преобразований, но и страной романтики, куда ехала молодежь испытать себя.

Ну, что ж, в Сибирь так в Сибирь! На Западно-Сибирскую железную дорогу! — вынесла решение комиссия. Шел 1964 год…

Поехал Аман не один. Тринадцать таких же романтиков из его выпуска в дальние края напросились. Думали, Сибирь — край дикий: тайга, медведи… А когда вышли в Новосибирске из поезда, удивились — огромный город, сверкающий чешуйчатый купол оперного театра в центре, красавцы-мосты через великую реку Обь…

Отсюда отправились в Новокузнецк.

Но и Новокузнецк показался искателю трудностей не очень сибирским и слишком для него цивилизованным. Однако начальник Новокузнецкого отделения А.И. Клепиков даже обрадовался, это услышав. Словно ждал подобного чудака.

— Есть одно такое местечко, специально для тебя создано: станция Мундыбаш называется. Змеиная Голова в переводе с шорского.

И стал Аман Тулеев дежурным по станции Мундыбаш.

Сразу же возникла неожиданная проблема. Он теперь, хоть и маленький пока, но начальник, и подчиненным к нему надо обращаться по имени-отчеству. А они у него — сразу и не выговоришь, если точно по паспорту. Как быть? Помогла мама. Она посоветовала ему на работе, среди домашних и друзей называться Аманом Гумировичем — был такой хороший человек в их роду. А в переводе с тюркского, как позже узнал Тулеев, Гумир — это жизнь.

Мундыбаш для А. Тулеева оказался счастливой станцией. Здесь он познакомился со своей будущей женой Эльвирой, здесь родились оба его сына — Дима и Андрей. Здесь полной мерой хватил он и трудностей, и романтики, особенно в снежные зимы, когда приютившуюся в распадке станцию заносило по самые крыши вагонов. Отсюда был призван в армию, сюда же, отслужив в инженерно-технических войсках сапером положенный срок, в 1967 году вернулся. С год поработал в прежней должности — дежурного по станции, потом перевели старшим помощником начальника станции, а в 1969-м назначили начальником станции Мундыбаш.

Здесь А. Тулеев проработал до 1973 года. К этому времени он успел заочно окончить Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог». Следующим испытанием и одновременно ступенькой на служебной лестнице стала для А. Тулеева станция Междуреченск, где он работал с 1973 по 1978 год.

После суровых железнодорожных университетов Междуреченска А. Тулеева, казалось бы, уже трудно было чем-либо удивить. Сложнее и тяжелее, думалось, уже не бывает. Но, как оказалось, бывает! Аман Гумирович

Кузбасс

понял это, когда в 1978 году принял предложение А.И. Клепикова, своего учителя и начальника Новокузнецкого отделения Западно-Сибирской железной дороги, стать его первым заместителем. Масштабы работы резко возрастали.



Новокузнецкое отделение обслуживало весь



Вид на г. Междуреченск

юг Кузбасса с его шахтами и металлургическими гигантами — Кузнецким и Западно-Сибирским комбинатами. Поэтому, чтобы оперативно управлять вагонопотоками и правильно связывать работу промышленных производств и железнодорожного транспорта, требовалось досконально знать технологию обслуживаемых предприятий.

В те годы железная дорога открылась перед А. Тулеевым как непрерывный и вездесущий обновитель жизни. Нужно знать эту жизнь, чтобы управлять магистралью, и, наоборот, нужно знать дорогу, чтобы совершенствовать жизнь. Дотошно, досконально Аман Гумирович изо дня в день познавал и то и другое. И в его шутливой реплике, брошенной однажды, что он «прополз на брюхе» весь юг Кузбасса, все Новокузнецкое отделение, есть большая доля правды.

Работать А. Тулееву приходилось порой чуть ли не сутками. Клепиков же день ото дня все прибавлял нагрузку своему молодому, энергичному первому заместителю, приговаривая с улыбкой: «Давай, Аман, действуй, Аман!» И даже как бы вообще отходил порой от дел, передоверяя ему принимать ответственные решения. А когда А.И. Клепиков ушел на пенсию, его место совершенно естественно занял А. Тулеев. До 1985 года проработал он начальником Новокузнецкого отделения Кемеровской железной дороги.

Если говорить скучным языком производственной характеристики, то *«за время работы на отделении А. Тулеев… внес значительный вклад в техническое переоснащение и увеличение пропускной способности отделения дороги, улучшение ее эксплуатации»*. Под его руководством Новокузнецкое отделение досрочно выполнило задание XI пятилетки. Коллектив отделения неоднократно занимал призовые места во Всесоюзном социалистическом соревновании.

В 1985 году железнодорожная карьера А. Тулеева неожиданно прервалась. Когда первым секретарем Кемеровского обкома КПСС избрали Н.С. Ермакова, тот, собирая новую команду, пригласил в нее и А. Тулеева. Не сразу он согласился, но уговорил его секретарь, пообещав, что заниматься Аман Гумирович будет ничем иным, как делами, связанными с железной дорогой.

Став заведующим отделом транспорта и связи, А. Тулеев позже об этом не пожалел. Новое место давало новое видение знакомых, в общем-то, проблем. Три обкомовских года явились, по существу, продолжением пройденного, только уже на качественно ином уровне: еще больше раздвинулись горизонты, открылись невидимые или недоступные ранее глубины.

Постановлением Совета Министров СССР и приказом министра путей сообщения СССР в 1988 году Амана Гумировича Тулеева назначили начальником Кемеровской железной дороги.

Каждые сутки из Кузбасса в разные уголки Советского Союза уходили более ста составов с углем, эшелоны с металлом и химической продукцией, четко функционировал пассажирский транспорт, в первую очередь — пригородные электрички, перевозившие на работу и обратно сотни тысяч трудящихся. Коллектив Кемеровской железной дороги под руководством А. Тулеева действовал слаженно, и в первый же год работы Амана Гумировича на посту начальника Кемеровской железной дороги отгрузка одного только угля из Кузбасса составила более 167 миллионов тонн. И когда в 1988–1989 годах промышленность Кузбасса выдала небывалый прежде объем продукции (особенно в угледобыче), железнодорожники региона сумели освоить предъявленные к перевозке грузы при высокой производительности труда.

Стоило это большого напряжения сил. Приходилось преодолевать немалые трудности. Так, серьезным препятствием для своевременного отправления грузов стала все возрастающая нехватка порожняка, в результате чего уголь скапливался на складах, начинал гореть, железная дорога несла серьезные потери в виде штрафов. Много сил и энергии потратил А. Тулеев, чтобы, объединившись с основными партнерами — горняками и металлургами — решить проблему более рационального использования вагонов, улучшения взаимодействия во всех звеньях технологической цепочки от шахтового склада до потребителя угля.

Не менее настойчиво добивался А. Тулеев улучшения условий труда и быта железнодорожников, поскольку превыше всего ставил интересы работника, осуществляющего конкретное дело.

Аману Гумировичу Тулееву достался едва ли не самый тяжелый период в восемнадцатилетней истории Кемеровской железной дороги, связанный прежде всего со знаменитой забастовкой шахтеров Кузбасса 1989 года. Забастовка, безусловно, не могла не отразиться на жизни железной дороги, с которой шахты и разрезы региона связаны самым тесным образом. Имела немалый от этого урон и магистраль, несопоставимый, правда, с тем, что понесла шахтерская отрасль. Железнодорожники Кузбасса вышли из забастовочной полосы с наименьшими потерями в первую очередь потому, что заняли правильную позицию: добиваясь законных прав (а проблем и у них накопилось немало — развитие транспортной структуры серьезно отстало от обслуживаемых отраслей, снабжение тоже оставляло желать лучшего), они не забывали о нуждах страны, общества и продолжали работать. Осознание этого пришло во многом благодаря



В кабине электровоза

Управление Кемеровской железной дороги



Амана Гумировича депутатом Верховного Совета РСФСР. В тот же год становится он и председателем областного Совета народных депутатов, председателем Кемеровского облисполкома.

Газета «Гудок» с тревогой наблюдала за событиями на Кузбассе



Репортаж с Кемеровской дороги

ГРОЗНОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Репортаж с Кемеровской дороги

ТОЛЬКО СПОКОЙСТВИЕ!

ПОЛИТИЧЕСКИЙ РАКУРС

Испытание забастовкой

В истории рабочего движения страны нынешняя шахтерская забастовка, прошедшая 11 июля, займет особое место, ибо от экономических требований люди перешли к требованиям политическим. Наиболее остро проявилось это в Кузнецком бассейне, где на митингах высказывались требования об отставке союзного правительства за неудовлетворительное решение им социально-экономических проблем, о деполитизации армии, КГБ, правовых органов, государственной печати и народного образования, выработки механизма отзыва из Советов не оправдавших доверия избирателей народных депутатов и т. д.

С точки зрения закона ряд выставленных требований нельзя считать правомочным, и долг специалистов — разобраться в этом по существу. Однако в целом недовольство трудящихся медленным ходом перестройки, продолжающимся диктатом ведомств вполне справедливо. Требуют серьезного анализа и радикальных изменений управленческие структуры всех уровней, стиль и методы работы советских, партийных и профсоюзных органов.

С другой стороны, представляются, мягко говоря, сомнительными формы протеста, навязываемые трудовым коллективам отдельными рабочими комитетами и их лидерами. Это и курс на повсеместную остановку производства («Чтобы все прочувствовали, в чьих руках реальная власть!»), и порой открытый призыв к гражданскому неповиновению. Например, зам. председателя областного совета рабочих комитетов Ю. Рудольф бросил с трибуны городского митинга в Прокопьевске:

— Какое нам дело до указов Президента, если мы его не избирали?

Рудольф, имевший уже серьезный конфликт с законом, без тени смущения произвольно «округлял» сведения об итогах только что прошедшей забастовки в нужную для себя сторону. В частности, сообщил, будто 11 июля «простоял Запсиб» (имеется в виду металлургический комбинат в Новокузнецке). Фактически же буквально все основные технологические переделы действовали в тот день на полную мощность, так как останавливать непрерывное горячее производство просто нельзя. Даже в угоду политическим играм.

Чтобы получить абсолютно точную информацию, я позвонил в Москву находившемуся на XXVIII съезде КПСС генеральному директору Западно-Сибирского комбината Б. Кустову:

— До глубины души возмущен дезинформацией, — ответил Борис Александрович. — Кое-кто из рабочих вожаков упорно пытается выдать желаемое за реальное. Судите сами: 11 июля металлурги Запсиба произвели более 17 тысяч тонн чугуна и 20 тысяч тонн стали, отгрузили потребителям 13 тысяч тонн проката. Такие показатели — на уровне обычных графиков и планов.

Аману Гумировичу Тулееву, который в те горячие забастовочные дни вместе с заместителем министра путей сообщения Геннадием Матвеевичем Фадеевым побывал на многих транспортных предприятиях Кемеровской железной дороги, встречался с трудовыми коллективами.

Если железная дорога познакомила А. Тулеева с Кузбассом, сделала его горячим патриотом этого промышленного края, в недрах которого собрана почти вся таблица Менделеева, то в горниле забастовочного 1989 года родился Тулеев-политик.

Казалось бы, что еще надо человеку, достигшему едва ли не вершины профессионального роста? Только одно — совершенствоваться в своей области и добиваться все новых успехов. Но жизнь в стране стремительно менялась. И активная жизненная позиция начальника Кемеровской железной дороги, его общественные устремления, собственное видение путей развития Кузбасса и немалая к тому времени популярность среди земляков круто изменили дальнейшую судьбу А. Тулеева. В марте 1990 года кемеровчане избрали

В 1991 году А.Г. Тулеев выдвигает свою кандидатуру на пост Президента России, не скрывая, что во многом не разделяет взглядов пользовавшегося в то время поддержкой большинства Б. Ельцина. И неожиданно отбирает у него значительное число избирательских голосов. Не скрывал Аман Гумирович своих убеждений и в октябре 1993 года, требуя восстановления в стране конституционного порядка. В декабре того же года А.Г. Тулеев подавляющим большинством кузбассовцев был избран в состав нового российского парламента, а в феврале 1994-го он победил на выборах в Законодательное Собрание Кемеровской области, став первым его председателем.



В августе 1996 года А.Г. Тулеев был назначен министром Российской Федерации по сотрудничеству со странами СНГ и приложил немало сил для возрождения экономических и политических связей республик бывшего СССР, а также для образования союза Россия–Белоруссия.

В июне 1997 года А.Г. Тулеев был назначен Б. Ельциным главой администрации Кемеровской области. И, наконец, на первых выборах губернатора Кузбасса в октябре 1997 года Тулеев одержал беспрецедентную победу, набрав почти 95 процентов голосов.

С тех пор Аман Гумирович Тулеев неизменно на губернаторском посту. За это время он сумел в корне переломить тяжелую социально-экономическую ситуацию в области в лучшую сторону. Достигнут серьезный рост промышленного производства. В сфере губернаторского внимания теперь многие отрасли: металлургия, химия, уголь и др. Но не забывает А.Г. Тулеев и про железную дорогу, уделяя ей самое серьезное внимание, принимая активное участие в поисках новых форм взаимодействия магистрали с регионом.

Особое внимание губернатор и администрация Кемеровской области уделяют железной дороге в настоящее время. Угольные предприятия нового поколения работают по новой технологии «забой — вагон», исключая склады на поверхности: ленточный транспортер подает уголь по наклонной горной выработке прямо на участок погрузки. Но для того, чтобы довезти уголь до потребителя, необходима стабильная работа железнодорожного транспорта. Ведь на долю Кузбасского отделения сегодня приходится шестьдесят процентов общесетевого отправления каменного угля. И это только уголь. А есть же и другие перевозки. Бывший начальник «угольной» дороги это прекрасно понимает, а потому убежден, что векторы и темпы движения вперед угольщиков и перевозчиков должны совпадать. В чем поддерживают его и руководство ОАО «Российские железные дороги», и нынешний начальник Западно-Сибирской магистрали Александр Витальевич Целько. Поэтому не случайно возникла в скором времени после



заседания президиума Госсовета с участием президента В.В. Путина в 2002 году в горняцком Междуреченске «Программа развития и совершенствования технологии работы магистрального и промышленного железнодорожного транспорта в Кузбассе на 2002–2005 годы. Последовательный во всем, А. Тулеев сумел впервые в современной российской истории привлечь частный капитал для решения этой задачи государственного масштаба.

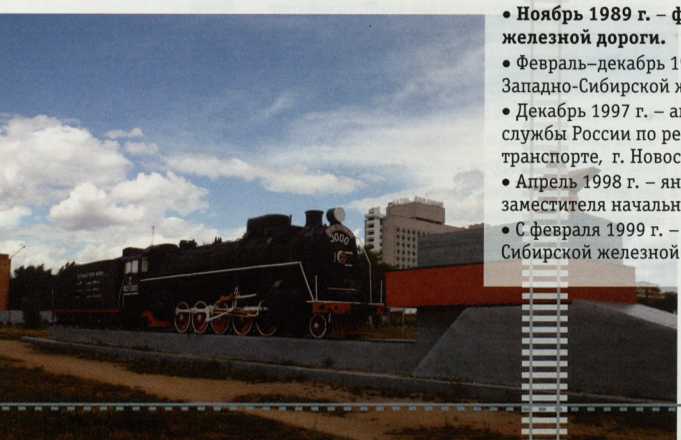
Губернатор Кемеровской области А.Г. Тулеев — одна из самых примечательных фигур в современной российской истории. Он так и не стал, как ему мечталось «на заре туманной юности», машинистом. Тем не менее его, крупного политика и руководителя Сибирского региона, прекрасного в недавнем прошлом организатора железнодорожного движения, сегодня нетрудно представить себе в образе машиниста символического тяжеловесного кузбасского состава на затяжном, извилистом социально-экономическом подъеме.

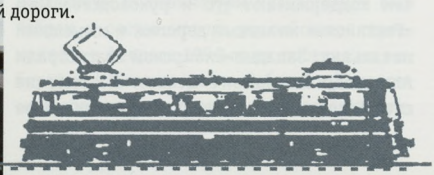


Родился 16 сентября 1951 г. в г. Барабинске Новосибирской области



- Август 1968 г. – август 1973 г. – студент Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта.
- Сентябрь 1973 г. – декабрь 1974 г. – старший приемосдатчик грузов станции Злобино Восточно-Сибирской железной дороги.
- Декабрь 1974 г. – июнь 1975 г. – заведующий грузовым двором станции Злобино Восточно-Сибирской железной дороги.
- Июнь 1975 г. – июнь 1977 г. – заместитель начальника станции Злобино Восточно-Сибирской железной дороги по грузовой работе.
- Июнь 1977 г. – август 1978 г. – начальник станции Коркино Восточно-Сибирской железной дороги.
- Август 1978 г. – октябрь 1979 г. – начальник станции Каинск-Барабинский Западно-Сибирской железной дороги.
- Октябрь 1979 г. – январь 1982 г. – заместитель начальника отдела движения и пассажирской работы Барабинского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Январь 1982 г. – июнь 1983 г. – заместитель начальника Барабинского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Июнь 1983 г. – май 1986 г. – первый заместитель начальника Барабинского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Май–июль 1986 г. – исполняющий обязанности начальника Барабинского отделения.
- Июль 1986 г. – февраль 1988 г. – начальник Барабинского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Февраль 1988 г. – ноябрь 1989 г. – первый заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги.
- **Ноябрь 1989 г. – февраль 1997 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги.**
- Февраль–декабрь 1997 г. – первый заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги по финансам и экономике.
- Декабрь 1997 г. – апрель 1998 г. – начальник отдела Федеральной службы России по регулированию естественных монополий на транспорте, г. Новосибирск.
- Апрель 1998 г. – январь 1999 г. – исполняющий обязанности первого заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги.
- С февраля 1999 г. – первый заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги.







Александр Константинович Бородач

Начальник Западно-Сибирской железной дороги с ноября 1989 г. по февраль 1997 г.

ПЕРВОПРОХОДЕЦ РЫНОЧНОЙ КОЛЕИ

«Плохая им досталась доля...», — говорит герой-ветеран из лермонтовского стихотворения «Бородино», вспоминая подвиг соратников. Эти же слова можно отнести и к тем нашим современникам, которые, оказавшись на крутом социально-историческом переломе последнего десятилетия XX века, сумели отстоять то, что создавалось и приумножалось трудом предыдущих поколений. Один из них — бывший начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Константинович Бородач, на чью долю выпал действительно тяжелый период в послевоенной истории магистрали.



А.К. Бородач – первый заместитель начальника дороги. 1989 г.

Железная дорога — организм сложный, не только в техническом плане, но и в управленческом. Новому человеку со стороны, оказавшемуся вдруг у ее руля, приходится трудно. Пока войдет такой начальник в курс дела, пока присмотрится к людям, разберется... На Западно-Сибирской всегда ответственно относились к преемственности в руководстве дорогой. Когда на рубеже 80–90-х годов остро встала проблема смены поколений в высшем руководстве дороги, раздумывать было некогда. Отцы-командиры стали по сложившейся традиции искать «своих» — сибиряков, проверенных работой, выросших на глазах, знавших все о проблемах дороги, болевших за нее душой и сердцем. И на этот раз долго искать не пришлось. Вот как вспоминает об этой проблеме выбора — не просто нового преемника, но, как оказалось, пути развития всей магистрали — работавший в то время первым замом начальника дороги, Василия Борисовича Николаева, Петр Филиппович Мысик в своей книге «Дорога моей жизни»:

«У нас в управлении сложилась такая ситуация, что все мы почти одновременно подходили к пенсионному рубежу. И начальник дороги, и его заместители. Николаев был 1929 года рождения, я и Старчоус —1930-го, Зайко — 1932-го, Кравцов — 1931-го... Надо было принимать какое-то решение. Следует подчеркнуть такое обстоятельство: на нашей дороге не было в традиции приглашать на высшую управленческую должность «варягов». Но после уже намеченного ухода Николаева никого из нас, замов Василия Борисовича, не могли назначить на его место. Мы уже устарели по возрасту. Тогда в министерстве действовало жесткое правило: исполнилось 60 лет — собирайся на пенсию. Или на более скромную должность. Это и понятно: даже молодым трудно выдерживать жесткий ритм и огромные нагрузки. Нести такую ответственность!.. Взяли курс на интенсификацию экономики, качественные показатели, рост производительности труда и жесткий режим экономии во всех производственных сферах. Появилась новая должность: заместитель начальника дороги — главный экономист. Мы посоветовались с начальником магистрали В.Б. Николаевым, и я предложил на открывшуюся вакансию свою кандидатуру. В этом заключалась некая хитрость: чтобы

первым заместителем начальника дороги после ухода Николаева на пенсию можно было назначить молодого руководителя, который за оставшееся время сумеет проявить себя. Да и руководству МПС и обкому партии нужно время, чтобы узнать его и оценить.

Выбор остановили на Александре Константиновиче Бородаче, начальнике Барабинского отделения. Там он очень хорошо проявил себя. Работоспособный, скромный человек, руководитель, умеющий принимать решения и организовывать их исполнение. За короткое время пребывания на этом посту он сумел завоевать уважение и барабинских железнодорожников, и руководства дороги».

Вот так, достойным и естественным образом, в 1988 году А.К. Бородач был назначен первым заместителем начальника дороги. Самым молодым за всю ее историю. Исполнилось ему тогда всего 38 лет.

Александр Константинович Бородач родился 16 сентября 1951 года. Малая его родина — город Барабинск. Здесь прошли детство, юность, и первые руководящие посты он занял именно здесь.

Барабинск всегда жил железной дорогой. Каждый второй его житель — железнодорожник одной из крупнейших на Западно-Сибирской магистрали узловых станций. Здесь и депо, и многочисленные предприятия дороги. С самого начала истории Транссиба в степном Барабинске всегда был центр отделения — сначала Омской, а потом и Западно-Сибирской магистрали. Именно здесь расположен самый грузонапряженный в мире участок железной дороги. Поэтому — вставали здесь по локомотивным гудкам, засыпали под бесконечную перекличку диспетчеров и вокзальных дикторов, укачивали детишек под завывание тормозных колодок… В общем, не «заболеть» дорогой здесь, в Барабинске, и по сей день трудно.

Поступление Александра Бородача в 1968 году в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта на специальность «Эксплуатация железных дорог» — было, как говорится, предопределено окружающей жизнью. Через пять лет — престижный во



Вокзал станции Барабинск

все времена диплом инженера-путейца в руках. И первое назначение вдали от дома молодой специалист выбрал сам — в Красноярск, на Восточно-Сибирскую железную дорогу.

Пять лет самостоятельной жизни пошли на пользу — накапливался бесценный опыт принятия решений, ответственности, честного отношения к делу. За эти годы успел поработать старшим приемосдатчиком грузов, заведующим грузовым двором и заместителем начальника по грузовой работе станции Злобино, начальником станции Коркино.

Потом — возвращение в Барабинск в 1978-м. И сразу — на должность начальника крупной станции Куйбышев-Барабинский. Бывший купеческий город Каинск — один из промышленных центров региона, и железнодорожная ветка от него до Барабинска — важная связующая нить города с Транссибом и страной.

За девять последующих лет — не крутой, но и не пологий подъем по служебной лестнице: сначала заместитель начальника отдела движения и пассажирской работы, потом заместитель, а затем начальник Барабинского отделения в 1986 году. На своей родине Александр Константинович сумел сделать много полезного и необходимого: шла полным ходом модернизация предприятий отделения, строились больница и новый вокзал, и, конечно же, возводилось жилье для железнодорожников, причем в немалых объемах. Именно здесь, в Барабинске, молодому руководителю было «делать жизнь с кого» — примером для него здесь стали асы-путейцы Ю.М. Медведев и Л.И. Пензин.

То было время огромной потребности в пассажирских перевозках по всей стране. Барабинск — не являлся исключением. Приоритетным для молодого руководителя отделения стали именно перевозки пассажиров. Было введено в строй вагонное пассажирское депо, закупалось технологическое оборудование для всех служб этого направления, заработал в полную силу прачечный комбинат. Да и капитальный ремонт вокзалов приходилось брать на себя — местные строительные организации не горели желанием заниматься этой трудоемкой работой, поэтому был заключен контракт с Харбинской железной дорогой. Как итог — ремонт был сделан китайцами в срок, и здания вокзалов сияли как новенькие.

Умелое, конструктивное ведение дел в отделении дороги было в скором времени по достоинству оценено наверху: перспективного и работящего начальника Барабинского отделения назначили первым замом в штат Управления всей Западно-Сибирской дороги.



Локомотивное депо станции Барабинск

Резкий взлет? Как посмотреть. Во всяком случае — закономерный. Так считало большинство руководителей дороги. Молодой инженер зарекомендовал себя способным, энергичным, обязательным и надежным специалистом.

В то время опытнейший железнодорожник П.Ф. Мысик тоже был первым заместителем — главным экономистом дороги. Так что на дороге стало сразу два первых заместителя начальника магистрали. При этом ни один не дублировал работу другого — ее было невпроворот, с лихвой хватало на всех. К тому же начинающему и перспективному на первых порах пока еще нужна была помощь старшего и опытного.

Молодой первый заместитель начальника дороги быстро освоился в новой роли. Как и на прежней работе на Барабинском отделении, ему удавались точные и оперативные решения по многим вопросам дорожного хозяйства. Только вот хозяйство на сей раз трудно было даже сравнивать с прежним — оно разрослось до пределов целой дороги. Несмотря на скромность и уравновешенность, исполнения своих распоряжений от подчиненных Александр Бородач умел добиваться твердо и решительно. Авторитет его за довольно короткое время еще больше утвердился в глазах подчиненных, да и высшего руководства. Поэтому, когда в конце 1989 года В.Б. Николаев ушел на пенсию, его молодой первый заместитель А.К. Бородач был без долгих раздумий в министерстве и обкоме утвержден в должности начальника Западно-Сибирской железной дороги. Новое бремя ответственности оказалось ему по плечу. Хотя время досталось труднейшее.

Конец 80-х — начало 90-х… Кто прожил эти лихие годы со своей страной, тот знает, чего это нам стоило. А те, кто прожил эту «эпоху перемен» со своей железной дорогой, — познал всю «прелесть» переходного периода от социализма к капитализму вдвойне. Потому что магистраль тогда побывала, из-за непродуманных шагов государства, и в огне, и в полыме. Но уцелела, выстояла, не разрушилась. И все благодаря людям, честно и профессионально выполняющим свои должностные обязанности, — от монтера пути до начальника дороги. С такими людьми Западно-Сибирской, можно сказать, повезло.

По воспоминаниям современника и активного участника событий П.Ф. Мысика, *«в*

стране разворачивались странные события — так называемое ускорение, перестройка... Все мы сначала с доверием отнеслись к новым веяниям... Но скоро пришлось народу лицемерие новой политики не только увидеть, но и почувствовать на своей шкуре. Началось падение дисциплины производства, резко вверх поползла кривая преступности. В стране не стало элементарного порядка. Это не могло не отразиться и на железнодорожном транспорте, которому беспорядок абсолютно противопоказан. Появилась новая черта стиля высшего руководства страны — необязательность... А что значит на таком сложном производстве, как железная дорога, не принимать своевременных решений, не выделять необходимые средства?..» Такова была реальность.



Актуальное интервью

НАКАНУНЕ ПЕРЕМЕН

Помогут ли путейцам Западно-Сибирской выйти из прорыва

19 миллионов рублей, выделенные им правительством в 1990 году?

Происходящее остро и с болью переживали все, кто был в тот момент у руля магистрали. Но дороге противопоказана любая политическая суета.

Какое хозяйство принял новый начальник дороги спустя три года перестройки экономики всей страны? С чего началась его работа на этом поприще? Полистаем страницы дорожной газеты «Западносибирский железнодорожник» (ныне — «Транссиб») и всесоюзного «Гудка». Именно там хроника времени изложена сухо и точно, как и полагается на дороге. Ведь печатное слово — тоже свидетель и современник, возможно, и не всегда объективный, но старающийся быть таковым.

«Западносибирский железнодорожник», ноябрь 1989 г.

Из первого же выпуска вышедшей уже при А.К. Бородаче дорожной газеты следует, что практически в первые дни назначения нового начальника в Управлении дороги прошло совещание, которое сами железнодорожники назвали не иначе как «путейским съездом». Надо было изучить ситуацию, узнать, чем живут и дышат люди, чтобы вместе с коллективом решить многие накопившиеся за три года реформ проблемы. Ведь на это совещание-«съезд» были приглашены все начальники дистанций пути и путевых машинных станций. Каждый коллектив получил задание разработать программу развития до 1995 года. Без этого трудно было рассчитывать на движение вперед.

Итоги ремонтного сезона были неутешительные. Объемы падали катастрофически: если в 1988 году обновили 522 км пути, то за десять месяцев 1989 г. лишь 364 км — уже не догонишь за оставшееся время, не выполнены и многие другие задания. Началась недопоставка шпал — вместо 1010 тыс. штук по фондам получили лишь 600 тыс. — в два раза меньше! То же самое и с асбестовым балластом... И еще множество больных тем и проблем прозвучало в выступлениях путейцев. Тот «съезд путейцев» Западно-Сибирской тогда поставил и перед новым руководством и лично перед А.К. Бородачом многие вопросы, которые предстояло решать всем вместе. И это была только малая толика грядущих трудностей и проблем...

28 ноября того же года состоялось расширенное заседание Совета трудового коллектива дороги. Тема: эксперимент по внедрению

различных форм хозрасчета на магистрали. Вопросы назревали важные — продолжить внедрение второй формы хозрасчета или перейти на первую? Выступлений было очень много, высказывались интересные мысли об экономических отношениях, существующих на Западно-Сибирской, и порой мнения были полярными.

На совещании многим, и прежде всего новому руководителю, стало понятно, что смена экономических условий — это не шараханье из стороны в сторону, а поиск наиболее приемлемого варианта хозрасчета, и вообще — любого оптимального решения. И нельзя уже жить по старинке.

«Сейчас определяющим должен быть не план, а доход», — вот что стало лейтмотивом многих выступлений. Эксперимент, несмотря на неминуемые издержки, дал положительный результат. Но большая беда по-прежнему заключалась в неумении считать деньги. Мешало также отсутствие ответственности перед рабочими коллективами руководителей отраслевых служб и отделов. А закон экономики для всех один: сколько заработал — столько и получи.

Впрочем, А.К. Бородачу все это не было в новинку: давно «свой среди своих», он знал все проблемы дороги, ее болевые точки, ориентировался в переходном моменте. И все же… Выступления членов его команды были серьезным материалом к размышлению и, главное — к действию. Решительных шагов от него требовало время, ждала вся Западно-Сибирская железная дорога.

А на ней — какую службу ни возьми — везде были прорывы. И не по вине железнодорожников — стояла на безвременном «ремонте в депо» вся страна.

К примеру, оборудование вагонного хозяйства образца начала 90-го — это же настоящая беда, по выражению его начальника Ю.А. Федорова: *«За 1988–89 гг. оборудования недопоставлено на общую сумму около полумиллиона рублей, в том числе грузоподъемные механизмы, станочное оборудование, насосы для перекачки жидкости. Понятно, договоры с заводами имеются, но по разным причинам они не выполняются. Наши поставщики — Брянский, Гомельский заводы — значительно сократили выпуск своей продукции. Так что гарантии как таковой нет…»* Но безвыходных положений не бывает — железнодорожники это знают лучше всех. А потому и здесь нашли выход: проектировщики главка разработали упрощенную технологию ремонта, что означало оздоровление вагонов при тех мощностях, которые имелись, а ремонтировать в том же Черепановском депо по этой схеме можно было уже практически все, кроме дизелей, компрессоров и генераторов.

«Свобода» и бесконтрольность в стране приводили и к другим, еще более болезненным, последствиям для дороги. Например, к несохранности подвижного состава. Клиентура в лице свободных предпринимателей не очень-то церемонилась с вагонами при разгрузке. А статистика тревожила не на шутку: за последние три года число неисправных вагонов на сети увеличилось в три раза! Меры, естественно, принимались жесткие: подключалась прокуратура, увеличивались штат инспекторов, штрафы… Но все это мало помогало. Остановить лавину безалаберности, охватившую страну в погоне за сиюминутной прибылью любыми средствами, даже за счет железной дороги, казалось невозможным.

И все же Александр Константинович Бородач пришел к руководству в такое время, когда любой год мог стать переломным, и, фактически, становился им. Менялось все буквально на глазах. Что-то — в лучшую, что-то — в худшую сторону. Например, на третьем году работы дороги в условиях самофинансирования и полного хозрасчета один только план капитальных вложений 1990 года менялся несколько раз!

Одной из главных задач начальника дороги было в то время: сделать все, чтобы заинтересовать людей. Для этого надо выходить на новые, активные принципы хозяйствования в любом звене дороги, в полной мере использовать разрешенные формы организации труда. Лишь тогда, когда возникнет прочный экономический фундамент деятельности железной дороги и всех ее отделений, можно будет гово-

рить о полной ликвидации авралов, поднять на новый уровень ремонт и качество работ, платить людям приличную зарплату и дать всем желанную уверенность в завтрашнем дне. Это так мало и так много одновременно. И вести дорогу к этому нормальному ритму жизни и труда на магистрали А.К. Бородач, видимо, был внутренне готов: как психологически, так и профессионально.

Предпринимались очень серьезные шаги в самых разных сферах



ПРИКАЗ
начальника Западно-Сибирской железной дороги
От 13. 04. 95 № 14-Н
О РЕОРГАНИЗАЦИИ ЛИНЕЙНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

И НЕ ГОВОРИТЕ, ЧТО НЕ СЛЫШАЛИ

В связи с ликвидацией Карасукского отделения железной дороги, а также в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 23 июня 1992 года № 660 и Указанием Министерства путей сообщения РФ от 28 марта 1995 года № М-255у

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Реорганизовать до 1 августа 1995 года путем присоединения:

1. 1. Карасукскую механизированную дистанцию погрузочно-разгрузочных работ к Омской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ;

1. 2. Карасукское ...

ния к предприятию материально-технического снабжения отделения железной дор...

1. 3. Отдел рабочего ... Карасукского отделения ... дороги к Отделу рабоче... ния Омского отделени... дороги;

1. 4. Информационно-вычислительный центр на ст... сук III к информацио... лительному центру О... ления железной доро...

2. Установить, что ... ханизированная дис... зочно-разгрузочных ...

жения и информационно-вычислительный центр Омского отделения ... являются

жизни дороги: в техническом оснащении автоматизированными системами управления, в социальном развитии. О людях, работающих на Западно-Сибирской, заботились всегда прежде всего.

Когда в разговоре с Александром Константиновичем Бородачом была затронута болезненная тема сокращений работников, то на вопрос: «Были ли на дороге действительно «лишние» люди?» он ответил категорически:

«За все время моей работы в качестве начальника дороги были уволены по сокращению лишь единицы — те, кто не желал работать, всем остальным в обязательном порядке предлагались другие места работы на Западно-Сибирской магистрали. Иногда работникам, подлежащим сокращению, приходилось сменить профессию, но они все же оставались на железной дороге. Никто не был выброшен на улицу».

Для руководителя это было принципиальным вопросом — трудоустройство людей внутри дороги. «Лишними» оказывались работники на определенных участках, а на других они «лишними» уже не были.

Социальная составляющая работы Западно-Сибирской магистрали всегда была наиболее ответственным и важным участком. Даже в самое смутное и трудное время строили жилые дома, хотя и не столько, сколько хотелось. Обязательно заботились о ветеранах дороги, поддерживали образование и здравоохранение. И люди это всегда отлично понимали и дорожили тем, что имеют. А кто не дорожил — с теми расставались без лишних разговоров.



А.К. Бородач в зале заседаний

Отчасти о таких, кто не дорожил работой на дороге, говорилось в приказе А.К. Бородача начала 1992 года «О неотложных мерах по борьбе с хищениями и обеспечении сохранности перевозимых грузов». Ведь только за 1991 год убытки дороги по этой статье составили около трех миллионов еще советских рублей, увеличившись за год в 2,4 раза! И самое печальное, что за 11 месяцев за участие в хищениях было задержано 215 работников предприятий дороги, тоже в два раза больше прошлогоднего. Народ нищал вместе со страной — на дворе стояло голодное время хождения карточек не только на водку, но даже на макароны и сахар... Руководитель дороги предлагал меры не столько репрессивные, сколько конструктивные и рациональные: заключали договоры на охрану крупных объектов грузо-

ПОНЕДЕЛЬНИК, 13 мая 1996г. ГУДОК

НОВЫЕ РУБЕЖИ ЭКОНОМИИ

НАМЕТИЛ ТЕХНИЧЕСКИЙ СОВЕТ ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

В декабре минувшего года технический совет Западно-Сибирской железной дороги утвердил программу стабилизации финансового положения магистрали и углубления реформ в новом году. Он запланированных мероприятий позволяет получить экономический эффект в размере 271 миллиарда рублей. Это позволит выполнить государственную программу роста объемов перевозок грузов на 0,2 процента, пассажирских грузооборота – на 99,6 и пассажирооборота – 91,2 процента.

Однако начало 1996 года порождает у руководителей дороги тревогу. Уменьшились на 2,6, а грузооборот – на четыре процента, ухудшились качественные показатели использования подвижного состава. Все это резко обострило проблему своевременной выдачи заработной платы.

В числе с изменившейся ситуацией попадает тяжелому дорогу, что, по мнению специалистов, – не на пользу, а долгого пока еще слабо используемые резервы.

– В прошлом году, – сообщил главный инженер дороги А.Андреев, – коллектив магистрали выполнил все основные производственно-финансовые планы. В результате получил 2,6 триллиона рублей доходов, балансовая прибыль составила 472,8 миллиарда рублей, а рентабельность перевозок достигла 20 процентов. Сейчас мы сказали чуть ли не на краю банкротства. Но объективных факторов, сказанных, и серьезных просчетов. Устранение их позволит повысить эффективность хозяйствования.

Например, велико количество сверхурочных часов, простоев, потерь рабочего времени из-за которых отдельная бригада насчитывает по 200 часов в месяц, миллионов рублей. Сокращение расходов здесь – одно из важных резервов. Неоправданно велика стоимость строительство жилья. Хотя сокращение избыточных здесь темпов – одна из важнейших задач социальной программы дороги и выполнение предложений выдвинули сами. Суть их – повышение на каждом предприятии. Немало рациональных предложений выдвинули сами. Суть их – повышение

ГУДОК

ЧЕТВЕРГ, 24 ОКТЯБРЯ 1996г.

НА ПОРОГЕ ВТОРОГО СТОЛЕТИЯ

Александр БОРОДАЧ, начальник Западно-Сибирской железной дороги



Руководитель ставит задачи

Начальник дороги А. К. БОРОДАЧ:

«Наступивший год будет более сложным в работе дороги, чем предыдущий»

(Из доклада на конференции трудового коллектива по выполнению коллективного договора администрации и дорпрофсожа Западно-Сибирской железной дороги за 1995 год и заключению коллективного договора на 1996–1997 годы.)

Наступивший 1996 год для Западно-Сибирской — год 100-летнего юбилея дороги, а да будет проводиться третий дорожников России. Сегодня вые задачи, мы подошли ис историю 1995 года.

Главный его итог состоит сможли сохранить стабильн

1 НОЯБРЯ 1996 ГОДА ПЯТНИЦА

ЮБИЛЕЙ ШАГАЕТ ПО МАГИСТРАЛИ

(Репортаж из Новосибирска – 1–2 страница, к 100-летию локомотивных депо Барабинск и Новосибирск – 4 страница).

Коллективу Западно-Сибирской железной дороги

Уважаемые товарищи, дорогие ветераны! Коллегия Министерства путей сообщения Российской Федерации сердечно поздравляет коллектив Западно-Сибирской железной дороги со знаменательной датой — 100-летием магистрали.

Сооружение центрального участка Транссиба от Челябинска до Новосибирска по размеру работ, по сложности технических проблем можно было уникальным, не имевшим в то время равных в мировой практике. В тяжелейших климатических условиях были возведены железнодорожное полотно и сложнейшие инженерные сооружения. Без преувеличения можно сказать, что практически постоянного железнодорожного сообщения, которое должно бесперебойно, используя его на протяжении всего года, не прерывать ни на один день, развитие горно-экономических и культурных связей Сибири невозможно представить без Западно-Сибирской магистрали. Здесь, на Транссибирской магистрали, зародились и получили путевую практику многие выдающиеся железнодорожники страны, в том числе Министр путей сообщения Российской Федерации Геннадий Михайлович Фадеев.

Выражаем большую благодарность всем, кто внес свой вклад в становление дороги, ее развитие и модернизацию, кто своим самоотверженным трудом, проявляя начальственные качества, преодолевал трудности, обеспечивал стабильную работу магистрали.

Мы твердо убеждены, что коллектив дороги будет и впредь стремиться к надежному, бесперебойному, безопасному обеспечению перевозок, внедрению современных технологий, использованию передовых методов и качеству работы, что будет способствовать дальнейшему развитию экономики, повышению благосостояния народа, нашей великой России.

Желаем вам, дорогие железнодорожники, крепкого здоровья, счастья, успехов, благополучия!

Анатолий ЗАЙЦЕВ,
министр путей сообщения
Российской Федерации.

Сердечная благодарность

От имени многотысячного коллектива Западно-Сибирской железной дороги выражаем сердечную благодарность администрации Новосибирска и Омска области, Алтайского края, городов и районов, предприятиям и организациям акционерных обществ Сибирского военного округа, подразделениям внутренних дел, общественным организациям, средствам массовой информации за активное участие в проведении мероприятий посвященных столетию магистрали.

Начальник дороги
А. К. БОРОДАЧ.

вого хозяйства, установили порядок приема к перевозке особо ценных грузов по системе «Рубеж» с сопровождением проводниками самого клиента, стрелками охраны или сотрудниками транспортной милиции. Был принят и еще целый ряд эффективных мер. Вплоть до материального поощрения тех, кто добьется ощутимых результатов при защите интересов магистрали.

Западно-Сибирская – в зоне пристального внимания прессы

Безопасность — основа работы стальной магистрали. Обязательный закон для всех, кто сюда приходит надолго и всерьез. Безопасность движения, а значит, и результат работы всей дороги нередко зависит не только от уровня технических средств, но и от индивидуальных качеств человека, от его подготовки как специалиста-профессионала, добросовестности.

Работа с людьми стала главным направлением в деятельности служб дороги именно в те трудные и порой голодные годы. Руководство понимало: если создавать работникам нормальный быт, не посылать на сверхурочные вместо положенного сна, доверять и уважать — люди не подведут даже в самые трудные дни. На этом строилась социальная политика нашей дороги в то время. На этом она стоит и сейчас.

Дела постепенно стали меняться к лучшему. «Состав тронулся», хотя и не так скоро, как хотелось, да и не везде. Перестраивалось Омское отделение, догоняли новосибирцы, а вот алтайским железнодорожникам по-прежнему не удавалось наладить нормальные деловые отношения со своими партнерами. Многие промышленные предприятия края тормозили работу железнодорожников с самого начала 1991 года. Вагоны с грузом, прибывающие на подъездные пути, длительное время не разгружались, а это, в свою очередь, приводило к срыву планов отгрузки готовой продукции. Начальник дороги видел выход в четкости, ритмичности, согласованности всех звеньев, в оперативности взаимной информации. Именно это он требовал от подчиненных.

В своем выступлении в журнале «Железнодорожный транспорт» № 5 за 1991 год начальник дороги излагал планы на будущее: *«На дороге разработана генеральная схема развития, реконструкции и технического пе-*



Управление Западно-Сибирской железной дороги

ревооружения. Она предусматривает комплексное и рациональное развитие всех хозяйств, строительство вторых путей, мостовых переходов, электрификацию участков и направлений, реконструкцию станций с укладкой дополнительных путей, удлинение станционных путей до 1500-2100 метров, оборудование станций устройствами электрической централизации, реконструкцию вагонных депо, баз путевых машинных станций и дистанций пути, создания автоматизированной системы управления по всей дороге…»

Рационализм и комплексность — вот что отличало эти планы. От дороги, ее благополучия и развития зависели на тот момент 1300 промышленных и сельхозпредприятий. Крупнейшие из них — «Омскнефтеоргсинтез», «Алтайкоксохим», Бийский химкомбинат — работали с дорогой на основе единых технологических процессов: общая протяженность железнодорожных подъездных путей этих гигантов индустрии составляла 2300 километров!

А поскольку рационализм во главе угла — значит, считать и еще раз считать! В 1992 году А.К. Бородачом была утверждена программа мер по сокращению расходов из-за тяжелого финансового положения на дороге. На счета не поступали громадные средства от грузоотправителей. В числе контрмер предлагалось сократить непроизводительные расходы на полмиллиона рублей, солидную по тем временам сумму! Тарифы хоть и поднялись, но положение от этого не стало легче. Грузоперевозки падали, цены на материально-технические ресурсы и на все остальное ползли вверх. Был взят курс на сокращение эксплуатационных расходов, устранение непроизводительных затрат и потерь: закрывались неиспользуемые участки дороги и станции, разрешалось продавать по договорным ценам вагоны предприятиям, списывать старые локомотивы, оперативно изменять периодичность курсирования пассажирских поездов и количество вагонов в составах в зависимости от пассажиропотоков…

Вторым главным пунктом было совершенствование технологических процессов. И здесь — тоже целый список активных действий. Среди них — сокращение занятых на перевозках работников: за 1992 год контингент железнодорожников уменьшился на 3550 человек. Но, как уже говорилось, высвободившиеся специалисты обязательно использовались в решении проблем расширения подсобно-вспомогательной деятельности в сфере оказания платных услуг, производства товаров народного потребления. Эта вынужденная, но необходимая на тот момент мера позволяла сохранить «до лучших времен» тысячи специалистов, которые не ушли с нее «навсегда», а остались с приемлемой работой, с зарплатой, с льготами железнодорожников.

Неоспоримый факт: каждая из программ, подписанных А.К. Бородачом, не оказывалась очередным чиновничим циркуляром «для галочки». Они реально работали, поскольку были продуманы, рациональны, настраивали людей, засучив рукава, приниматься за дело. В этих документах по пунктам были прописаны не только сами меры, но рычаги их исполнения, сроки, материальные суммы, необходимые для реализации и исполнения каждого пункта, и ответственные за это лица. И главное — в них содержался тщательный расчет, основанный на реальной оценке обстановки. Но и моральная сторона дела тоже волновала всех.

В многочисленных выступлениях перед коллективом дороги в словах руководителя всегда присутствовала гордость за магистраль, ее славную историю, которую надо достойно продолжать: *«Не можем мы, работники прославленной Западно-Сибирской дороги,*

имея богатейший технический, научный и нравственный потенциал, находиться вне жизненных и экономических реалий сегодняшнего дня. Рекомендую всем заняться работой по искоренению недостатков, за нас это не сделает никто! Это наша обязанность и наш долг!»

Выступать А.К. Бородачу в те годы приходилось много — и устно, и в газетных публикациях, и на селекторных совещаниях. Требовалось поддержать инициативу, поднять дух, объяснить задачи момента. Морально это поддерживало всех, помогало сообща решать многие, казалось, неразрешимые проблемы.

Результаты проявились уже к 1993 году. План отправления грузов стал регулярно выполняться. Вышли на графики точного расписания пассажирские поезда. Возросла долгожданная прибыль от подсобной деятельности предприятий дороги — по сравнению с 1992-м рост дополнительных доходов вырос в семь раз! Достойно стала выглядеть Западно-Сибирская и на фоне других дорог России. Но очень многое надо было сделать. Рынок, по-прежнему еще «дикий», сурово диктовал свои условия, и эта борьба за выживание снова и снова требовала от руководителя магистрали радикальных, смелых, точных решений. И они не заставляли себя ждать.

Наступил 1994 год — время серьезных структурных изменений на магистрали. Летом были ликвидированы сразу два отделения дороги: Карасукское и Барабинское. Это было необходимо и экономически выгодно: совершенствовалось управление перевозочным процессом, экономились деньги. Процесс ликвидации не вызвал никаких осложнений в управлении процессом перевозок, да и безопасность движения поездов не пострадала. Расчет был точен до мелочей: организованы временные диспетчерские подотделы для оперативного руководства перевозками. Были внесены необходимые изменения и в финансовые планы укрупненных отделений дороги — теперь их стало три: Новосибирское, Омское и Алтайское. Что же касается содействия занятости высвобождаемых работников — никто не остался не у дел. Дорога гарантировала заботу и трудоустройство каждому.

Материальные приоритеты 1994-го новизной не отличались — по-прежнему это безопасность движения, охрана труда, экология, обслуживание пассажиров. Правда, решено было временно сократить инвестиции на развитие — время жестко потребовало поднимать «социалку» — строить жилье, помогать выживать детским садикам и медучреждениям дороги. Все это было крайне необходимо для нормальной работы и удержало на дороге квалифицированные кадры. Если не регулярной и высокой зарплатой, то льготами и социальными гарантиями. В то гиперинфляционное время это давало ощущение какой-то стабильности.



Текущий ремонт путей

Хотя финансовые и экономические итоги 1994 года еще не слишком радовали руководство. В своем отчетном докладе на III пленуме дорпрофсожа А.К. Бородач сообщил, что *«прогноз дороги по снижению грузооборота и пассажирооборота не оправдался»*, — от недовыполнения их Западно-Сибирская потеряла тогда более 160 млрд неденоминированных рублей доходов. В результате дорога имела непокрытый убыток 5,8 млрд



А.К. Бородач

рублей. Хотя перерасход прибыли был вызван, по словам Бородача, большой жилищной программой, которую дорога усиленно форсировала в 1994 году. На жилищное строительство было израсходовано почти 55 млрд — 13 процентов сверх плана! Конечно, не только в строительстве жилья была причина перерасхода прибыли. Потери и непроизводительные расходы тоже превысили миллиард рублей: несохранность перевозимых грузов «съела» 781 миллион, да штрафы за просрочку в доставке — полтора миллиарда.

Очевидно было, что без радикальных мер не обойтись. А.К. Бородач предложил осуществить Программу по развитию реформ и укреплению финансового положения на 1995 год, разработанную с учетом накопленного опыта и задания и решений МПС. Упор был сделан на совершенствование маркетинга и отношений с клиентурой, внедрение прогрессивных технологий, сокращение эксплуатационных расходов за счет организационно-технических мер. Общий экономический эффект был заявлен на сумму 104,4 млрд рублей.

Эти конструктивные, своевременные меры по оздоровлению принесли плоды уже на следующий год. Хотя существующие проблемы давили не на шутку. Именно тогда выявились болевые точки 1995 года на всех дорогах России: увеличение цен на энергоносители, убытки от пассажирских перевозок, проблемы выплаты заработной платы железнодорожникам, сложная подготовка к летним путевым работам…

И все же к концу года были перевыполнены планы по ряду важных параметров, и впервые за последние девять лет объем грузооборота превысил уровень предыдущего года. Впервые — за шесть лет — пошла вверх производительность труда. Рентабельность перевозок достигла двадцати процентов.

Чтобы наполовину сократить убытки от пригородных перевозок, два отделения дороги заключили контракты с главами администраций Алтайского края и Омской области — на предоставление налоговых льгот, инвестиций в строительство пассажирских объектов и на приобретение подвижного состава. Менялась структура управления в пассажирском хозяйстве, была проведена интеграция пассажирских предприятий (на Новосибирском отделении), велось строительство новых и реконструкция старых вокзалов, совершенствовалась их работа с пассажирами на основе новейших технических достижений.

Почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» А.К. Бородач получил тогда соответственно своим заслугам. Впрочем, железная дорога не любит неконкретности, а потому в наградном листе все они перечислялись скрупулезно и объективно: *«Работая на Западно-Сибирской дороге, А.К. Бородач зарекомендовал себя высококвалифицированным специалистом железнодорожного транспорта, инициативным и требовательным руководителем. В качестве начальника дороги он творчески, с учетом сложной экономической обстановки подходит к выполнению плановых заданий, уделяет особое внимание безопасности движения, повышению доходности производства… Большая личная работоспособность, высокая инженерная квалификация, профессионализм, проведение гибкой политики технического прогресса на дороге, внимание к решению социальных проблем, государствен-*

Вагонное депо станции Новосибирск-Главный



ный подход к важнейшим вопросам обеспечения деятельности магистрали завоевали ему заслуженное уважение и авторитет среди железнодорожников».

Несмотря на объективные трудности, первая «пятилетка» А.К. Бородача на ответственной должности подходила к концу на оптимистической ноте. Целых пять лет ему удавалось держать правильный курс в совсем «неправильном» море советско-российской экономики пореформенной эпохи. Главное — удалось за эту нелегкую пятилетку уберечь дорогу от разорения, перестроить на работу в новых условиях, переориентировать коллектив на рыночные отношения.

Зыбкость экономики страны не вселяла особого оптимизма и в середине 90-х. Все это понимали и, по привычке, готовились к худшему. Существенных инвестиций от государства ждать уже не приходилось, надежда была лишь на собственные возможности. Но нет худа без добра. Именно это обстоятельство мобилизовывало, не позволяло расслабляться ни на минуту.

Именно при Александре Константиновиче Бородаче к своему столетию Западно-Сибирская магистраль начала выходить из пике, с честью выдержав многие испытания, как и полагалось одной из крупнейших дорог СССР.

И все же не все задачи удалось решить и к 1996 году. Поэтому, выступая в феврале 1996 года на конференции трудового коллектива, начальник дороги предупредил: *«Наступивший год будет более сложным, чем предыдущий»*, и призвал всех не расслабляться.

Главная беда — задержки в выплате заработной платы, что было, в основном, следствием несвоевременных и неполных расчетов грузоотправителей с железной дорогой. А.К. Бородач отметил на селекторном совещании, прошедшем на Западно-Сибирской магистрали в конце лета 1996-го, что на 1 августа такие крупные компании и предприятия, как «Сибнефть» и Бийский олеумный завод, задолжали дороге ни много ни мало 40 млрд руб., что составляло тогда треть фонда зарплаты железнодорожников! Не выполняли взятые на себя обязательства по льготам в оплате электроэнергии региональные администрации. Исключение составляли власти Алтайского края. И это при том, что железнодорожники Западно-Сибирской выполняли свои обязательства по перевозкам пригородных пассажиров полностью!

Начальник дороги тогда подверг резкой критике и свою финансовую службу, допускающую, по его словам, в массовом порядке расчеты клиентуры через взаимозачеты. Откуда же взяться живым рублям для оплаты труда своим работникам? Случалось и бездумное накопление материалов и средств производства, медленная передача жилья и объектов соцкультбыта муниципалитетам, безалаберное расходование средств… Обо всем этом упомянул тогда А.К. Бородач, а в заключение жестко потребовал: всем и каждому проанализировать свою деятельность, привести ее в соответствие с требованиями времени, особенно в части повышения доходов и снижения расходов дороги. Но главное — до 1 сентября 1996 года выплатить людям долг по зарплате во что бы то ни стало.

1996 год был особенным для Западно-Сибирской железной дороги. Магистраль отмечала свой 100-летний юбилей. И вовсе не де-

журным комплиментом по случаю юбилея стала оценка работы дороги министром путей сообщения Анатолием Зайцевым: *«Сегодня Западно-Сибирская железная дорога — это одна из крупнейших высокоорганизованных, технически оснащенных магистралей, которая успешно справляется с поставленными задачами по обеспечению перевозок. Во многом это связано с внедрением современных технологий, использованием передовых методов и качеством в работе, высокой ответственностью работников магистрали, их творческим отношением к делу. Многие ценные инициативы, зародившиеся здесь, нашли широкое распространение на всей сети дорог…»* Эта оценка в полной мере относится и к первому по рангу руководителю, возглавлявшему магистраль в течение трудных лет ее перестроечной истории.

Сразу после юбилея снова продолжились суровые трудовые будни, последовали новые реорганизации, перестановки, реформы, назначения. В декабре 1996-го постановлением Правительства РФ Кемеровскую железную дорогу присоединили к Западно-Сибирской, восстановив последнюю в прежних границах. Новые задачи призвали новых людей. Но и опыт и знания тех, кто был у руля в самые трудные годы, не остались невостребованными. Рациональная тактика в управлении железнодорожной магистралью, присущая Александру Константиновичу, пригодилась дороге и в последующие годы.

Сейчас, с высоты минувших лет, можно более объективно оценить результаты руководящей деятельности А.К. Бородача: оказавшись первопроходцем на ухабистой рыночной колее, он сумел взять верное направление в социально-экономическом хаосе, в котором оказалась Россия в начале 90-х годов прошлого столетия.

Сам он по-прежнему молод, полон сил и идей. Последнее по времени назначение Александра Константиновича Бородача датируется 1999 годом — по сей день он занимает ответственный пост первого заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги. И работы у него, конечно, невпроворот.



Руководители ЗСЖД на съезде железнодорожников в Москве. 1996 г.



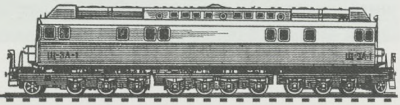




Родился 14 ноября 1938 года в городе Змеиногорске Алтайского края.

- Сентябрь 1955 г. – июнь 1960 г. – студент Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта.
- Август 1960 г. – август 1962 г. – работа в должностях дежурного по парку, посту, инженера, дежурного по станции Белово Беловского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Август 1962 г. – октябрь 1965 г. – начальник станции Гурьевск Беловского отделения ЗСЖД.
- Октябрь 1965 г. – октябрь 1967 г. – главный инженер станции Белово.
- Октябрь 1967 г. – май 1971 г. – заместитель начальника станции Белово.
- Май 1971 г. – ноябрь 1974 г. – начальник станции Белово.
- Ноябрь 1974 г. – январь 1975 г. – заместитель начальника отдела движения Беловского отделения ЗСЖД.
- Январь 1975 г. – август 1979 г. – начальник отдела движения – заместитель начальника Беловского отделения ЗСЖД.
- Август 1979 г. – июль 1980 г. – заместитель главного инженера Кемеровской железной дороги.
- Июль 1980 г. – июль 1985 г. – начальник Беловского отделения Кемеровской железной дороги.
- Июль 1985 г. – июнь 1990 г. – первый заместитель начальника Кемеровской железной дороги.
- **Июнь 1990 г. – июнь 1996 г. – начальник Кемеровской железной дороги.**
- Июнь 1996 г. – август 1996 г. – генеральный советник начальника Кемеровской железной дороги.
- Август 1996 г. – сентябрь 2000 г. – назначен заместителем Председателя Комитета ОСЖД в Польшу.







Анатолий Михайлович Корячкин

Начальник Кемеровской
железной дороги
с июня 1990 г. по июнь 1996 г.

В ПЫЛУ ПЕРЕСТРОЙКИ

Кто помнит «горячие деньки» середины 90-х, когда ни одного выпуска новостей не проходило без репортажей о сидящих на рельсах шахтерах, призывающих кемеровчан к осенней Всекузбасской забастовке 1995 года, — тот понимает весь драматизм времени, доставшегося на долю тех, кто стоял в ту пору у руля кузбасских предприятий. А уж тому, кто возглавлял главную транспортную артерию шахтерского региона, и вовсе не позавидуешь...

Даже при беглом взгляде на послужной список человека, возглавлявшего Кемеровскую магистраль в самые сложные годы ее истории, замечаешь завидное постоянство мест его работы, а значит — образа жизни, характера.

...Алтайский паренек из рабочей семьи городка Змеиногорска крепко взялся за дело своей жизни с самого начала самостоятельного пути. Он покинул родной дом 16-летним мальчишкой, поступив не куда-нибудь, а в знаменитый на всю Сибирь НИИЖТ, кузницу кадров железных до рог для всей Сибири — от Урала до Камчатки. Учился упорно, с огоньком. Но профессиональная, да и жизненная учеба не закончилась институтом. Она продолжилась день за днем, год за годом — в Кузбассе. А проработает он здесь ни много ни мало — тридцать шесть лет. Можно сказать, почти всю трудовую биографию, став, волею судьбы, предпоследним из тех, кто возглавлял Кемеровскую дорогу на протяжении ее восемнадцатилетней истории.



г. Кемерово. Улица Красноармейская

Сейчас, с высоты прошедшего времени становится очевидным: Анатолий Михайлович прошел свой путь достойно. И прошел его, конечно, не в одиночестве. На всех ступенях его карьеры железнодорожника-лидера рядом с ним были наставники, коллеги, друзья. Потому и в своих воспоминаниях о первых годах работы в Кузбассе Анатолий Корячкин с благодарностью рассказывал о тех, кто щедро делился с ним профессиональным мастерством.

Так сложилось, что молодому, начинающему свой профессиональный путь Анатолию довелось осваивать ремесло инженера-эксплуатационника на Беловском отделении Западно-Сибирской дороги. Настоящий железнодорожник начинается с азов. Анатолию Корячкину выпал жребий быть на первых порах дежурным по парку и посту ЭЦ — все это начала движенческой практики, но без них, да и без профессиональной помощи опытных работников дороги, например, тогдашнего начальника отдела движения Петра Васильевича Белова — одного из командиров станции Белово, было далеко не уехать. Первые же деловые контакты с ним помогли выпускнику вуза освоить азы железнодорожной премудрости.

Незаметно пролетели два года — бесценный опыт накапливался день за днем. А вскоре пришлось на три года улететь из первого «железнодорожного гнезда» — Белово — на станцию Гурьевск.

Молодому руководителю повезло и здесь. Впрочем, как посмотреть... Дело в том, что до него станцию Гурьевск не один десяток лет возглавлял заслуженный железнодорожник Емельян Иванович Полуднев. Он был авторитетной фигурой в городе, да и среди командиров предприятий всего Салаира. Мало найдется таких начальников-трудяг, которые бы жили всеми заботами своих подчиненных, кто бы с утра до позднего вечера обитал на работе, причем не в тепле кабинета — в самой гуще забот простых работников станции. Как вспоминал потом сам Анатолий Михайлович Корячкин, такой стиль руководства Е. И. Полуднева обязывал ко многому. Его преемник должен был соответствовать ему во всем. «Но коль взялся за гуж, — сказал я себе, — учись».

И он опять стал учиться: человеческому и профессиональному общению с подчиненными, налаживал отношения с руководителями обслуживаемых станцией предприятий. Решения приходилось искать вместе — так уж повелось. Впрочем, эта жизненная учеба доставляла истинное удовольствие — в те «золотые 60-е» слаженность в работе партнеров-смежников, не только в Гурьевске, но и по всей Западно-Сибирской равнине, была обычной практикой, а не мифом для истории. Люди знали друг друга в лицо, недостатки не замалчивались до худших времен. Но главное — умудрялись даже сложные производственные и межличностные задачи решать доброжелательно, искренне, по-человечески.

Сам Анатолий Михайлович в своих воспоминаниях о времени и о себе шутливо называл это сотрудничество с коллегами-промышленниками городка «деловой смычкой». А больше всего вспоминались ему все же не рабочие будни, а редкие и веселые совместные праздники за городом, когда шумная гурьба гурьевцев всех профессий собиралась под сенью деревьев на общегородской праздник Дня железнодорожника. Неформальное общение еще больше сближало железнодорожников с заводчанами, строителями, горняками. Они пели и танцевали под гармошку так же дружно, как потом и работали. И все тогда получалось легко, весело, с молодым задором. Ведь молодой



А.М. Корячкин – первый зам. начальника Кемеровской железной дороги и А.Г. Тулеев – зав. отделом транспорта Кемеровского обкома КПСС на праздновании Дня железнодорожника в 1985 г.

была вся страна, отогретая «оттепелью»: уходил страх, возрождалась вера.

Счастливые годы молодости в Гурьевске вызывали потом в памяти лишь добрые чувства. Молодому специалисту работа начальником важной для Кузбасса станции дала очень много: и в плане обучения умению ставить дело, грамотно управлять, общаться с людьми на человеческом, а не казенном языке, и, конечно же, в плане расширения профессионального кругозора. Здесь было где развернуться будущему крупному руководителю. Станция Гурьевск числилась по Запсибу важным технологическим звеном в рабочем цикле таких металлургических гигантов, какими были Кузнецкий и Западно-Сибирский металлургические комбинаты. При взаимодействии с ними требовалась отменная четкость в отгрузке и доставке флюсов в Новокузнецк. В общем, наверное, именно в таких случаях пишут: то была трехлетняя начальная школа руководства, дающая ученику закалку на всю жизнь. Наступал следующий период жизни.

Когда последовал вполне оправданный перевод Анатолия Корячкина на более сложный, как считалось, участок — главным инженером станции Белово, приобретенные навыки пригодились. И на новом месте все получалось. Тем более что в Белово Корячкин был не чужой, многое ему было знакомым и родным — и люди, и пути. Люди помогали учиться профессии дальше. Особенно благодатной, как вспоминал сам Анатолий Михайлович, оказалась для него совместная работа с Василием

Алексеевичем Исаевым. Вот уж кто знал все о станции Белово, о ее людях — и не просто знал, а щедро делился своим опытом. По мере врастания в беловский коллектив (потом и в качестве заместителя, а спустя четыре года — и начальника станции), у Анатолия Михайловича, конечно, сформировался собственный взгляд на жизнеспособность предприятия. Наработал и сноровку в сотрудничестве со смежниками. За десять лет управления станцией Белово пришли самостоятельность, умение принимать ответственные решения.

С поста начальника станции Белово Анатолий Михайлович Корячкин был приглашен на работу в Беловское отделение дороги, а точнее — в отдел движения: сначала заместителем, а потом и начальником. И пробыл там вплоть до образования Кемеровской магистрали. В августе 1979-го его инженерный и движенческий опыт как нельзя кстати пригодился в самый решающий период образования новой дороги. Судьба дала возможность применить свои умения на еще более ответственном посту — заместителя главного инженера новорожденной магистрали. С благодарностью он вспоминает то необыкновенное время — *«время колоссального напряжения сил всех, кто был причастен к становлению Кемеровской железной дороги и кто был поистине сотворцом ее успехов. Мне дороги годы совместной работы с Е.С. Вальковым, В.Г. Колмогоровым, А.С. Сапловым, А.Ф. Солодовником, В.Т. Семеновым, А.А. Мазуром, В.А. Савалеем, Ю.В. Головым, с людьми, которые составляли костяк аппарата управления дороги…»* и которых вспоминал Анатолий Михайлович спустя десятилетия.

Так сложилось, что с этим «костяком» ему довелось работать бок о бок еще полтора десятка лет. Судьба бросила его на очередной передний край, и еще одна пятилетка жизни отдана была тому самому, с младых лет знакомому, Беловскому отделению. Только теперь уже в качестве его начальника. В годы становления Кузбасской магистрали Беловское отделение было «горячей точкой» погрузки угля. Именно при Корячкине здесь были удлинены пути и увеличен объем углепогрузочных



станций и главного хода, шла коренная замена парка электровозов депо Белово и парка маневровых локомотивов, велось усиление хозяйства пути, энергетики, СЦБ, связи, внедрялись новые технологии в сфере сотрудничества с угольщиками, металлургами… Не говоря уже о том, что отправление сдвоенных, строенных грузовых поездов и порожних составов стало для беловчан просто нормой.

Конечно, все это шло в общем русле усиления и развития магистрали. Затем последовало следующее назначение — заместителем начальника дороги. Случилось это в значимый в истории страны год — 1985-й — начало «перестройки».

К началу 90-х технология всего комплекса хозяйств дороги была логикой ожидаемого развития страны сориентирована на повышение объема перевозок. Но обещанного, как известно, три года ждут. В данном случае ждать пришлось дольше.

Вместо этого произошел резкий спад экономики Кузбасса, уменьшение нагрузки на дорогу и ее структуры. Вот уж где пригодились все умения, навыки, знания инженера и экс-

плуатационника, которые он накапливал всю доперестроечную жизнь. Учился у людей хороших и разных, у обстоятельств, трудных и порой невыигрышных. И все-таки главное испытание предстояло Корячкину и всей Кемеровской дороге в первой половине 90-х годов. Когда он встал у руля дороги, предвестники грядущих проблем уже проклевывались черными всходами. Шел год 1990-й. Страна снова, как это было в голодном военном детстве Анатолия Михайловича, жила по карточкам.

Железнодорожники Кемеровской магистрали этой доли не избежали. Особенно плохо пришлось в период продовольственного кризиса и перебоев с выплатой зарплаты локомотивным бригадам, путейцам, связистам, энергетикам на линии… Именно тогда руководство дороги приняло неординарное решение: закупить мобильные комплексы по переработке мяса и молока и разместить их в ближайших сельских районах, которые могли бы надежно и по приемлемым ценам снабжать эти комплексы сырьем. Уже в 1993–94 годах мини-заводы по выпуску мясных изделий появились в Тайгинском и Новокузнецком отделениях, а на Беловском — мини-комплекс по переработке молока. Кемеровские дорожные хозяйства мало-помалу выходили из крепостной зависимости от хиреющего на глазах облагропрома. Заработали нормально столовые в предприятиях.

И все-таки было трудно. Анатолий Корячкин в интервью «Гудку» летом 1994 года, говоря о проблемах дороги и поисках их решения, признавал, что *«положение любой погрузочной дороги сложнее транзитных, тем паче в условиях перестройки экономики и разрыва хозяйственных связей. Это может быть смягчено только в контексте госполитики…»*.

Повышенные цены на новые рельсы заставили активнее восстанавливать старые. Стало очевидно, что без капитального ремонта использованных рельсов теперь не обойтись. На техсовете 1993 года решили найти средства для приобретения на ст. Промышленная стана НС-42 для полнопрофильной обработки рельсов у Новосибирского завода им. Ефремова («Тяжстанкогидропресс»). Этот насыщенный программным оборудованием стан оказался настолько рентабельным, что с его помощью можно было возвращать к жизни до 220 км пути в год — столько же, сколько требовалось всей Кемеровской магистрали для капремонта. По качеству такие восстановленные рельсы не уступали новым, а стоили в 3–4 раза дешевле. За год экономия шла на миллионы рублей!

И своим новокузнецким металлургам дорога помогала, чем могла — покупала у них на последние средства новые рельсы. Нужда заставила провести в жизнь еще одно новшество: в 90-х годах дорога решила вопрос своевременной доставки кузнецких рельсов для нужд всей МПС. Новокузнецкие вагонники оборудовали тогда специальные рельсовозные спаренные платформы. Они завозили 25-метровые рельсы по адресу, прямиком возвращались в Новокузнецк и снова загружались. Благодаря этой, завязанной в шестидесятых, дружбе смежников, собственно, и удержался весь кузбасский край — где мясом и молоком,



Министр путей сообщения Г.М. Фадеев и начальник Кемеровской дороги А.М. Корячкин

где живыми деньгами, где рельсами, где углем поддержали друг друга. А магистраль оставалась нерушимым стержнем, главным жизненным хребтом Кузбасса.

Именно в те суровые годы в Кемеровской области была отработана и впервые применена в России система кооперированного использования парка полувагонов МПС и Минуглепрома СССР — и при завозе угля на фабрики, и при отправке концентрата получателям. А еще в Кузбассе была создана система накопления и получения исчерпывающей информации о поступающих в эксплуатацию новых полувагонах для отправки под погрузку угля на экспорт.

Каждый год строилось до 50 тысяч квадратных метров жилья! К примеру, в 1995 году закончили сооружение 71-квартирного дома в Топках. Там же на паях с цемзаводом решили возвести 290-квартирный «небоскреб». А в Кемерове достраивали хозспособом 180-квартирный дом и закладывали еще один, почти такой же.

Масса проблем возникала с подвижным составом — ведь после распада СССР единого хозяина не стало. Вагоны, как бесхозная собственность, курсировали по дорогам СНГ, с них снимали всё, что можно, и в Кузбасс приходили порожняки под погрузку в таком виде, что «родная мама не узнает». Волна неисправных вагонов, заполонивших пути станций в Кузбассе, была нешуточной. К примеру, на 1 февраля 1995 года остаток таких «калек»-вагонов только на одном Новокузнецком отделении достиг 4996 штук. Денег на их ремонт, понятно, не хватало. Но ведь справились, создав в эти годы такую систему ремонта грузового подвижного состава, при которой специализация шла по всем его видам.

В Новокузнецком депо, при прямой поддержке А. Корячкина, выстроили даже... крышу для электрички, вдвое увеличив длину ремонтного цеха да еще осушив для этого болото на территории. И за три с половиной года — с 1992-го по 1995-й — 130-метровая современная пристройка была готова, да так, что под ее ажурную крышу целиком помещался 12-вагонный электропоезд. Многие железнодорожники говорили, что ничего лучшего, чем этот цех в Новокузнецке, в жизни не видали. И это в такую-то пору!

Автоматизировали по мере сил перевозочные процессы, причем самыми современными на тот момент компьютерными технологиями. Надо было смотреть в будущее, в которое, «несмотря ни на что», каким-то шестым чувством верили все, кто работал тогда на дороге.

Как вспоминал один из участников событий Ю. Веревкин, работавший в руководстве Тайгинского отделения, *«хозяйствовать в те приснопамятные 90-е годы прошлого века было неимоверно трудно. Негативные факторы напирали со всех сторон. Сектор денежного обращения в сфере промышленного производства сузился до катастрофических сумм, которых не хватало даже на зарплату. В ту пору я каждое утро начинал с «прогулки» по списку дебиторской задолженности, анализируя, как меняется ситуация. Периодические поступления денежных средств от предприятий-должников были столь малы, что почти не уменьшали суммы, причитающиеся нам за уже выполненные перевозки...»*.



Н.А. Никифоров, А.М. Корячкин и Е.Н. Кулинич

Но выносливость людей, как уже теперь стало очевидным, оказалась сильнее стихии

экономического кризиса. И дела шли: со скрипом, тяжело, даже очень тяжело. Почти все необходимые для строительства ресурсы добывали взаимозачетами по перевозкам и многоступенчатому товарообмену, или «бартеру». Тогда это слово вошло в моду. Но то была «любовь поневоле» — сколько же было головной боли для всех от этого возвращения к древнему натуральному обмену! В «Гудке» от 17 марта 1994 года констатировалось, что в иные месяцы денежная выручка Кемеровской не удовлетворяет даже потребность в зарплате. Бывало, что ее получали и… капустой. В лучшем случае — телевизорами, и еще бог знает чем. И даже как-то умудрялись выживать. А кое-кто даже получал от такой увлекательной «игры в менялки» удовольствие! Была создана специальная фирма — бюро транспортных услуг — для посреднической деятельности по реализации товаров, поставленных в счет долгов перед дорогой. И дорога все-таки работала! Выручала эта подсобно-вспомогательная деятельность, подпитывая время от времени то и дело скудеющую кассу дороги «живыми» деньгами. А иногда бартер оказывался очень даже кстати: однажды от флагмана химии Кузбасса ОАО «Азот», правда, с преогромным трудом, но все же выбили в счет погашения долга за перевозки… десятивагонный электропоезд! Откуда он оказался у химиков? Да все оттуда же — по бартеру.

«Социалка», хотя, как говорится, «со скрипом», но тоже жила: детсады, больницы, бытовки с душевыми — все это работало.

Огромные долги дороге угольщиков, металлургов, химиков, других грузоотправителей достигли немыслимых масштабов. Росли и собственные долги дороги. Помогала какая-то, почти невероятная в более спокойных условиях, изобретательность… Мешала же отсталость законодательства. В этом была главная глупость времени перемен: государственные железные дороги вынуждены были работать по старым правилам Страны Советов, а смежники — угольщики, металлурги и иже с ними уже приватизировали свои предприятия на скорую руку и делали, в общем-то, что хотели. «Неясное завтра» развязывало руки одним, сковывало инициативу других. А перевозить грузы по рельсам нужно было всем.



И все же был и на Кемеровской дороге момент, когда все, казалось, полетит в тартарары! Акции протеста шахтеров спровоцировали-таки и солидарных с ними железнодорожников на обострение социального недовольства. Особенно напряженно было на юге Кузбасса, где реально нависла угроза остановки движения поездов — шахтеры упорно требовали поддержки от локомотивщиков Новокузнецка и Междуреченска в поисках своей правды в политическом противостоянии властям страны. Спасли тогда ситуацию профсоюзные лидеры, в частности, председатель дорожного комитета Николай Алексеевич Никифоров, проявив зрелость и выдержку, за что Корячкин, по его же признанию, был этому мудрому человеку «искренне благодарен». Но, думается, разумный компромисс и изобретательность людей, поставленных тогда и у руля самой дороги, тоже сыграли свою созидательную роль. Тучи разошлись ценой огромных усилий многих. И Анатолий Михайлович тоже делал все, что мог.

Так случилось, что именно в этом индустриальном регионе зарождались многие техно-

логические цепочки, питающие страну, и Кемеровская дорога по объемам погрузки являлась первой среди других. Малейший сбой ее работы тут же «аукался» на экономике всей системы. А так как из дебиторской задолженности всех российских клиентов МПС на сумму в 3,3 триллиона рублей пятая часть приходилась на Кемеровскую магистраль, то и начать «договариваться» решено было здесь.

Соглашение о тарифах состоялось в рамках Генерального соглашения о совместных действиях по стабилизации цен и сокращению взаимных неплатежей между МПС и другими крупными отраслевыми министерствами. С 1 сентября 1994 года предприятия Кузбасса, в идеале, должны были обеспечивать поставки коксующегося угля на металлургические комбинаты в оговоренных объемах, а МПС предоставлять угольщикам скидку с действующего тарифа. Комбинаты, в свою очередь, на соответствующую сумму снижали цены на металлопродукцию для железных дорог, а расчеты производились за перевозку угля на станции назначения, но под гарантии комбинатов. Вот такая несложная вроде схема, но заработать она могла лишь при взаимном согласии и под контролем государства. Выгоды были очевидными для всех участников: металлурги, снизив цены на свою продукцию, за счет сокращения издержек на перевозку угля и его приобретение смогли поднять свою конкурентоспособность, а железнодорожники смогли получать дешевый металлопрокат за счет уменьшения тарифов на перевозку угля. Та же схема должна была работать и при поставках угля энергетикам.

В Кузбассе впервые в экономической практике России начала формироваться подлинно региональная политика, складывались новые деловые отношения и связи, проявился «производственный оптимизм».

Хотя, надо признать, тема неплатежей не исчезла и с подписанием этого документа. По-прежнему должны были дороге огромные суммы и в 1995 году те же угольщики и металлурги. Снова исчезли живые деньги… Предзабастовочная готовность № 1 была и у шахтеров, и на железной дороге даже к финалу 1995 года. Приглашали к разговору всех — МПС, А.Б. Чубайса, тогда вице-премьера правительства, но ничего внятного ниоткуда не услышали. А потому приходилось решать проблемы своими силами.

Укреплением делового сотрудничества с шахтерами занимались тогда много и предметно и без помощи верхов. Строить с ними отношения по стандартной схеме «перевозчик-клиент» отказались. «Скованные» одной задачей смежники, тем не менее, были разделены невидимой межой: каждый больше времени отдавал собственным нуждам и заботам, закрывая глаза на проблемы «стыка». Это были весьма болезненные уроки новой реальности. Постепенно приходило понимание, что оставаться и впредь только смежниками недальновидно. И смежники вновь стали партнерами. Помог тогда, думается, заложенный еще издавна в жителях Кузбасса «ген созидания» — строили все, не только дома и дороги, но и отношения: человеческие, партнерские.



Ремонтные работы в депо станции Тайга



Анатолий Михайлович Корячкин

Так, работая в условиях хаотичного рынка, предприятия дороги держались определенного курса, идя не вслепую, а по направлению, заданному руководством Кемеровской магистрали, и в том числе А. Корячкиным, ее главным рулевым на «девятом вале» рынка. Задачи ставились вполне адекватные моменту: содержать технику и ресурсы в соответствии с объемами перевозок и доходами; обеспечить (насколько это было возможно в тех неупорядоченных на уровне государства условиях) безопасность движения и сохранность грузов, и, конечно же, экономить на всем, в том числе и на эксплуатационных расходах.

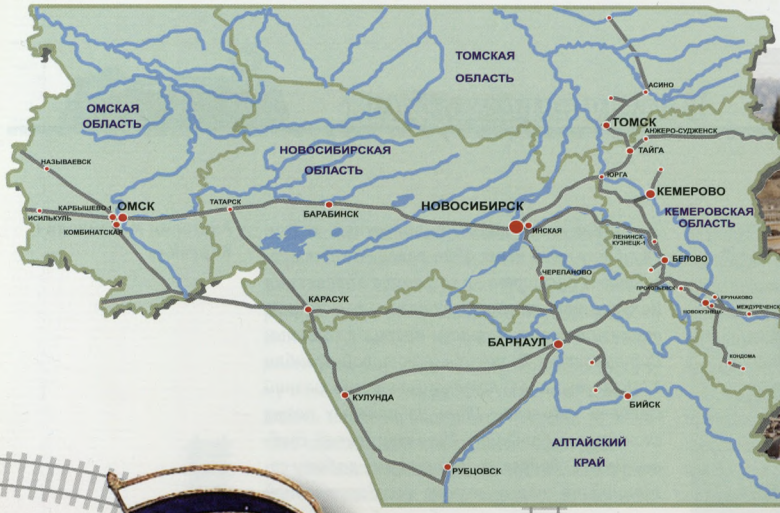
Существенным шагом к выживанию явилась общедорожная программа экономической стабилизации, вобравшая все наиболее ценное из того, что уже было сделано линейными коллективами дороги.

Хотя, конечно, нельзя было полностью решить все проблемы разом. Они давали о себе знать то тут, то там, сталкивая с рельсов составы, переворачивая вагоны, ломая вдребезги оборудование, увеличивая нервные очереди в кассах… Но железнодорожники делали все, подвластное их человеческим силам, чтобы этого не было…

…Как сообщалось в областной газете «Кузбасс» от 6 июня 1996 года: *«На днях состоялось расширенное заседание Управления Кемеровской железной дороги, на котором анализировались причины аварии у станции Литвиново на Транссибе, в которой погибли 17 человек, а 44 получили травмы разной степени тяжести. Один из раненых позже скончался в больнице. Министр путей сообщения Г.М. Фадеев, возглавлявший работу созданной по этому случаю государственной комиссии, заявил, что «безалаберность работников станции может служить отрицательным эталоном для всех железнодорожников страны. В экстремальной ситуации все, кто должен был предотвратить беду, сработали непрофессионально или даже преступно…»* Здесь же сообщалось, что *«постановлением правительства России от 3 июня освобожден от должности начальник Кемеровской железной дороги А. Корячкин, согласно его заявлению, поданному сразу после аварии, и в связи с переходом на другую работу. Решением коллегии МПС освобождены от должности начальник главного управления по безопасности движения МПС и два заместителя начальника Кемеровской железной дороги. Начальником Кемеровской железной дороги назначен Владимир Старостенко, работавший ранее заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги. По конкретным виновникам аварии проводится расследование…».*

Скупые газетные строчки говорят о трагедии. Кто в том виноват, возможно ли было предотвратить такую беду?..

И когда слышишь сегодня, что Кузбасское отделение Западно-Сибирской железной дороги, созданное на базе Кемеровской магистрали, ставит сетевые рекорды по отправлению грузов, гордость переполняет тех, кто выстоял тогда, в начале 90-х. И немалая заслуга в том Анатолия Михайловича Корячкина — алтайского уроженца, кузбассовца по духу, который сумел достойно вывести дорогу из всех передряг.



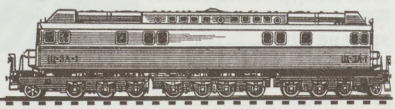




Родился 2 сентября 1948 г. в г. Татарске Новосибирской области.

- 1962–1967 гг. – учащийся Томского техникума железнодорожного транспорта.
- 1967–1969 гг.– дежурный по станции Татарская Западно-Сибирской железной дороги.
- 1969–1975 гг. – заместитель начальника станции Татарская.
- 1975–1979 гг. – ревизор отдела движения Омского отделения, главный инженер станции Входная Западно-Сибирской железной дороги.
- Декабрь 1979 г. – август 1983 г. – начальник станции Карбышево-I Западно-Сибирской железной дороги.
- Август–октябрь 1983 г. – начальник грузового отдела Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Октябрь 1983 г. – 1990 г. – начальник отдела движения, первый заместитель начальника Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- 1990–1995 гг. – начальник Новосибирского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Декабрь 1995 г. – август 1996 г. – главный ревизор по безопасности движения, заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги.
- **Август 1996 г. – январь 1997 г. – начальник Кемеровской железной дороги.**
- **Январь 1997 г. – июнь 1999 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги.**
- Июнь–октябрь 1999 г. – министр путей сообщения Российской Федерации.
- **Октябрь 1999 г. – февраль 2002 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги.**
- С февраля 2002 г. – начальник Московской железной дороги.







Владимир Иванович Старостенко

Начальник Кемеровской железной дороги
с августа 1996 г. по январь 1997 г.
Начальник Западно-Сибирской железной дороги
с января 1997 г. по июнь 1999 г. и
с октября 1999 г. по февраль 2002 г.

«МЫ ГОРДЫ, ЧТО РАБОТАЛИ РЯДОМ С ВАМИ...»

Так уж случилось, что под руководством именно этого человека Западно-Сибирская магистраль пересекла границу двух тысячелетий и вошла в XXI век.

Пять лет (с очень небольшим перерывом) был во главе магистрали на стыке столетий Владимир Иванович Старостенко, делая все возможное, чтобы, окончательно преодолев тяжелый экономический кризис, дорога уверенно «ехала» дальше по рыночной колее, становясь высокотехнологичным производством, вбирающим в себя лучшие достижения мировой техники и науки.

В.И. Старостенко преобразил не только производственное лицо дороги в сфере новых социально-экономических реалий, но и ее взаимоотношения, как с обслуживаемыми регионами, так и со своими клиентами, в том числе и пассажирами, во главу угла работы с которыми было положено качество обслуживания.

В многочисленном списке тех, кто возглавлял Западно-Сибирскую железную дорогу за столетнюю историю ее существования, имя В.И. Старостенко занимает достойное место.

Бывший НИВИТ–НИИЖТ, ныне – СГУПС. г. Новосибирск

Тот, кто родился и вырос на железной дороге, с нею, как правило, в дальнейшем уже не расстается. Она накладывает свой отпечаток на его судьбу, пестует и ведет по жизни. В этом смысле Владимир Иванович Старостенко не стал исключением.

Он родился 2 сентября 1948 года в небольшом городке Татарске Новосибирской области, расположившемся на Транссибирской магистрали. Жизнь большинства жителей районного городка так или иначе была связана с железной дорогой. Поэтому вполне закономерно, что после окончания местной школы-семилетки Владимир поступил в Томский железнодорожный техникум.

После окончания вернулся домой, где стал работать дежурным по станции Татарская. Трудился добросовестно. И уже тогда можно было разглядеть в молодом железнодорожнике недюжинные задатки. Не случайно и двух лет не прошло, как его назначили на должность заместителя начальника той же станции.

Но, интуитивно ощущал Владимир, дальше в карьере ему не двинуться, если не продолжить учебу. В век НТР дипломированные инженеры все увереннее теснили «практиков». Без высшего образования, фундаментальных знаний руководить активно совершенствующимся современным железнодорожным производством становилось просто невозможно.

В 1969 году В.И. Старостенко отправился в Новосибирск и поступил в НИИЖТ. В Омске, правда, тоже был институт инженеров железнодорожного транспорта, но там не давали специальности инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог, а именно ее Владимир и хотел приобрести. Курс обучения он проходил заочно, продолжая работать в родном Татарске.

В 1975 году В.И. Старостенко, сразу после успешного окончания НИИЖТа, получил направление на Омское отделение Западно-Сибирской железной дороги. Здесь он сначала



работал в должности ревизора отдела движения, потом его назначили главным инженером станции Входная.



Управление Омского отделения ЗСЖД

Во второй половине 1970-х годов пульс Западно-Сибирской бился учащенно. Грузонапряженность здесь была вдвое выше средней по сети железных дорог. Все станционное и путевое хозяйство магистрали, особенно на главном ходу, едва справлялось с таким грузопотоком. На дороге шла реконструкция нескольких десятков станций, в том числе и сортировочных. Усиливались их перерабатывающие мощности, удлинялись пути. На 170-километровом электрифицированном участке Иртышская–Входная были проложены вторые пути, а станция стала использоваться как сортировочная.

Молодой инженер оказался на острие этих преобразований и сумел проявить себя как технически грамотный, энергичный, инициативный специалист, хорошо понимающий стоящие перед ним задачи. Вот где пригодились и его еще свежие вузовские знания, и чутье на все новое и прогрессивное. По мере возможности В.И. Старостенко старался применить на вверенном ему участке различные технические новинки.

Старания и способности его были замечены, и в декабре 1987 года руководство Омского отделения дороги назначило В.И. Старостенко начальником станции Карбышево-I. Адаптироваться ему не потребовалось. Прочный запас знаний, уже довольно весомый практический опыт (более десятка лет на железной дороге) и завидное умение снайперски выцеливать главное, сосредоточиваться на первоочередном и наиболее существенном (качество, которое будет помогать Владимиру Ивановичу на всех уровнях руководящей работы), позволили молодому руководителю быстро освоиться и повести дело. Да так, что в течение трех лет подряд станция выходила победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании.

А вот что можно прочитать о В.И. Старостенко в производственной характеристике того периода: *«...Мобилизует коллектив на досрочное выполнение обязательств. Дисциплинирован, выдержан, характер волевой, принципиален в решении производственных вопросов...»*

За успешную и плодотворную работу начальник станции Карбышево-I В.И. Старостенко был награжден именными часами министра путей сообщения и... пошел на повышение: 9 августа 1983 года он был назначен начальником грузового отдела, а через два месяца — начальником отдела движения Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги.

В конце 1980-х годов в работе Омского отделения дороги возникла непредсказуемая ситуация. Ушел первый заместитель начальника А.В. Свириденко. Но к этому времени руководство дороги уже взяло на заметку лидерский характер Владимира Ивановича, его способность брать ответственность на себя, и, не сомневаясь, что он сумеет на пользу делу распорядиться и новыми полномочиями, назначило В.И. Старостенко первым заместителем начальника Омского отделения дороги — к Р.А. Бикбавову...

Такой поворот в судьбе будущего командира Западно-Сибирской окажется не последним.



В.И. Старостенко в президиуме заседания

Этот, в общем-то, вынужденный шаг со стороны руководства дороги позволил В.И. Старостенко проявить все свои организаторские способности. И «назначенец» надежды оправдал. Как только в 1990-м возникли управленческие проблемы на Новосибирском отделении и здесь решили сменить начальника, самой оптимальной кандидатурой на эту должность снова оказался В.И. Старостенко.

Возглавив коллектив одного из самых грузонапряженных на Транссибе отделений, Владимир Иванович активно взялся за проведение комплекса работ по усилению мощности пути, совершенствованию работы подвижного состава.

От разных людей приходилось слышать, что «Старостенко всегда находился на своем месте, потому что постоянно оказывался там, где надо и когда надо». Его профессиональное честолюбие требовало, чтобы все в его «хозяйстве» было «по первому разряду». А это давалось очень нелегко. Особенно когда «заштормило» к середине 1990-х. Тем не менее в годы его руководства Новосибирское отделение, несмотря на крайне тяжелую экономическую обстановку, достойно решало непростые задачи.

В конце 1995 года В.И. Старостенко выступал на коллегии Министерства путей сообщения, куда его как руководителя одного из лучших отделений железных дорог России пригласили поделиться опытом организации пассажирских перевозок. После, как водится, стали задавать вопросы. И вдруг министр Г.М. Фадеев неожиданно предложил:

— А как вы посмотрите, если мы вас назначим начальником Забайкальской железной дороги?

Владимир Иванович имел о ней представление. Магистраль, мягко говоря, проблемная, климат и ландшафт там тяжелые. Да и Чита — далеко не Новосибирск. Добровольных охотников ехать туда не находилось, специалисты там не задерживались. Но на железной дороге возражать начальству, особенно такого уровня, не принято, и Владимир Иванович, скрепя сердце, ответил то, что и ожидали от него услышать: мол, если ему поручат, то, конечно…

Потом его повезли представлять вице-премьеру. В кабинете высокого чиновника жали руку, улыбались, поздравляли, говорили — ждите назначения. С этим и отправился в Новосибирск.

А дома сюрприз преподнесла жена Галина Ивановна. Они вместе заканчивали НИИЖТ и всегда работали рядом.

— Не поеду! — непреклонно отрезала она. — Если хочешь, отправляйся туда один. А у меня — больное сердце.

Дело было, конечно, не только в сердце. Женщина просто устала от неустроенного кочевого железнодорожного быта. Обосновались в большом хорошем городе, и — снова за чемоданы?..

Владимир Иванович понял жену и принял ее сторону. Он позвонил министру и отказался от назначения, даже не став искать «уважительную причину». Г.М. Фадеев был крайне раздражен и предложил освободить занимаемую должность.

Но через несколько дней в Управление Западно-Сибирской прибыл бывший тогда заместителем министра Н.Е. Аксененко, чтобы отговорить В.И. Старостенко от опрометчивого шага. Он тоже хотел каких-то понятных объяснений, аргументов. Но услышал лишь:

— Могу я хоть раз в жизни пожалеть свою жену?

Это был драматичнейший момент в жизни В.И. Старостенко. В системе МПС такого не прощают, расценивают как невыполнение приказа в армии.

Владимир Иванович тогда выдержал характер до конца. Но карьера его дала крен. В кресло начальника Новосибирского отделения дороги он уже не вернулся. Правда, «ушли» его, соблюдая приличия, даже с повышением — назначили заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги. А через тире в его новой должности значилось — «главный ревизор по безопасности движения».

Но вот судьба В.И. Старостенко сделала новый крутой поворот...

В августе 1996 года на Кемеровской железной дороге случилось крупное ЧП: на станции Литвиново составители поездов не закрепили вагоны, и они самопроизвольно «ушли». А на перегоне столкнулись с электричкой. Произошло крушение с человеческими жертвами. Начальник Кемеровской дороги А.М. Корячкин вынужден был подать в отставку.

Срочно потребовалась замена руководства. В такой момент «забуксовавшей» дороге нужен был руководитель крепкий, волевой, даже жесткий, способный быстро наладить дело. И тогда вспомнили о В.И. Старостенко. 11 августа 1996 года он получил назначение на должность начальника Кемеровской железной дороги.

Этому предшествовало событие, имевшее огромное значение в дальнейшей жизни железных дорог страны. В мае 1996 года в Москве состоялся Всероссийский съезд железнодорожников, завершившийся принятием «Основных направлений развития и социально-экономической политики железнодорожного транспорта на период до 2005 года». Таким образом, была поставлена точка в борьбе за сохранение железных дорог России как единой и целостной структуры, что, в свою очередь, позволяло обеспечить стартовую площадку для перехода к работе в новых условиях рыночной экономики.

Выполняя решения съезда, Западно-Сибирская и Кемеровская дороги разработали собственные программы по реализации «основных направлений», фактически являвшиеся планами напряженной работы по сохранению дорог и их развитию.

Но если Западно-Сибирская магистраль, несмотря на немалые трудности, еще работала достаточно устойчиво, то Кемеровская, как самая большая из внутренних погрузочных дорог, погрязла в больших и малых проблемах, решить которые собственными силами уже вряд ли могла. Штурмовое и сумбурное внед-



На праздновании 100-летия железнодорожного узла Тайга

рение рыночных реформ привело к тому, что обе дороги взаимно ослабляли друг друга. В первую очередь потому, что изменение масштабов и географии хозяйственных связей, взаимные неплатежи «подрубили» грузопотоки, значительно снизили объемы перевозок, и это повлекло за собой целый ряд негативных последствий, в том числе большие задолженности по заработной плате, ослабление трудовой дисциплины, рост количества «нештатных ситуаций»...

Так что «совершенствование структуры управления», о котором, в частности, говорилось в программах обеих дорог, и в Москве, и



В.И. Старостенко с А.Г. Тулеевым и Н.Е. Аксененко обсуждают договор между администрацией Кемеровской области и ЗСЖД

Справа – первополосная информация газеты «Транссиб»



Событие недели

Дорога к «большому» углю

ТЕРЕНТЬЕВСКАЯ

на местах все определенней понималось в направлении объединения двух западносибирских магистралей. Имелось в виду, конечно, не механическое их «сложение» и возвращение к точке «развода» (да это уже было и невозможно в новых условиях). Нужна была принципиально новая стратегия, в результате которой получилась бы не «сумма», а «произведение».

Но если в Москве и на Западно-Сибирской дороге идея объединения находила понимание и поддержку, то в самом Кузбассе была встречена в штыки. Кемеровская область не желала, несмотря ни на что, расставаться со «своей» железной дорогой. Сопротивление было огромное: и со стороны «угольных», «стальных», «алюминиевых» и прочих «олигархов», и со стороны властей. Причем исходило оно не только от одиозных фигур вроде тогдашнего главы администрации Кемеровской области Михаила Кислюка, но и людей, глубоко разбирающихся в проблемах региона, таких, например, как глава Законодательного собрания Аман Тулеев (сам бывший железнодорожник и один из бывших начальников Кемеровской магистрали), который тоже был убежден, что в индустриальный комплекс Кузбасса непременно должна входить собственная железная дорога.

Дорпрофсож Кемеровской железной дороги (председатель Н.А. Никифоров) дважды принимал постановления о недопущении присоединения Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской.

В.И. Старостенко, оставив семью в Новосибирске, поселился в одной из кемеровских гостиниц, но в номере почти не появлялся, днюя и ночуя в служебном кабинете. В условиях мощного давления он работал на пределе физических и нервных сил, «пробивая» в самых разных инстанциях вопрос об объединении, подготавливая для него почву. И совсем не задумывался о том, а не рубит ли под собой сук — ведь никто не гарантировал ему, что объединенную дорогу возглавит именно он.

Большую помощь оказывало Владимиру Ивановичу МПС, и в первую очередь ставший тогда уже министром Николай Емельянович Аксененко.

Особенно сблизились два этих незаурядных человека в горячие дни «рельсовой войны», когда доведенные до отчаяния нищетой, разорением, невыплатой зарплаты шахтеры перекрыли главный ход Транссиба. Дорога встала. Кузбасс не отправлял грузов. Пассажирские поезда задерживались. Ситуация раскалилась до предела. И не известно, чем бы все кончилось, если бы в Кузбасс не приехал Н.Е. Аксененко с почти невыполнимой миссией разблокировать дорогу и предотвратить экономический паралич страны, которой здесь, на Транссибе, бастующие буквально перехватили горло. Он не побоялся появиться перед разъяренной толпой и поговорить с ней «по-человечески». И не просто «поговорить», но и помочь. Впоследствии уже стал легендарным тот факт, что Николай Емельянович прямо на капоте служебной машины в окружении бастующих подписывал необходимые распоряжения о выдаче денег «из средств МПС» на зарплату, о предоставлении безвозвратных кредитов. И рядом с Н.Е. Аксененко тогда постоянно находился В.И. Старостенко.

Оба они своими решительными действиями не только предотвратили страшный социальный взрыв, но и завоевали большое уважение будущего губернатора Кузбасса А.Г. Тулеева, который после тех событий переменил свою позицию в вопросе объединения дорог, перейдя из противников в сторонники.

23 октября 1996 года, накануне празднования 100-летия Западно-Сибирской железной дороги, в Новосибирске под председательством Н.Е. Аксененко состоялось совещание по вопросу реорганизации двух соседних дорог. Это был своеобразный «мозговой штурм». Руководители и специалисты Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог, ученые Сибирского государственного университета путей сообщения, тщательно проанализировав все «за» и «против», сошлись во мнении: для того, чтобы двигаться вперед, необходимо объединить дороги.

Были созданы рабочие группы из числа специалистов обеих магистралей и сотрудников СГУПСа, которые в сжатые сроки подготовили все необходимые технико-экономические обоснования по реорганизации структуры управления. С ними и подробным планом мероприятий по слиянию дорог МПС вошло с соответствующим предложением в Правительство Российской Федерации, которое 19 декабря 1996 года приняло постановление «О присоединении Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской железной дороге». А 23 января 1997 года приказом министра путей сообщения по личному составу начальником объединенной дороги был назначен Владимир Иванович Старостенко.

И опять Западно-Сибирская магистраль становится стальным хребтом Сибири, держащим экономику топливного и сырьевого региона страны. Только вот страна уже изменилась. И не в лучшую сторону. Ее экономика в лихорадочном состоянии. Многое утрачено, разобрано, разворовано. В связи с глобальным падением производства грузооборот Западно-Сибирской упал более чем вдвое. Сократились и пассажирские перевозки. Из-за падения объемов работы дороги оказались «лишними» не только вагоны — пути. Даже целые направления! Возникла «избыточность» рабочей силы и дефицит денежных средств, в том числе на заработную плату. Их не хватало на проведение плановых ремонтов даже грузонапряженных участков. На дорогу практически пре-



Рабочее совещание с министром путей сообщения Н.Е. Аксененко

1997 год: слияние дорог состоялось



ИЗДАЕТСЯ С 1920 года

ЗАПАДНОСИБИРСКИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

ЦЕНА В РОЗНИЦУ – ДОГОВОРНАЯ

№ 6 | 24 ЯНВАРЯ 1997 ГОДА | ПЯТНИЦА

По стране

Проблемы, рассматривавшиеся в Чечне обсудили секретарь Совета безопасности РФ Иван Рыбкин с министром иностранных дел Евгением Примаковым и директором Службы внешней разведки Вячеславом Трубниковым. Как сообщило пресс-служба Совета безопасности, были также рассмотрены вопросы, связанные с планом работы СБ на 1997 год.

* * *

Государственная Дума приняла в первом чтении проект Федерального закона «Об обеспечении санитарно-эпидемиологического благополучия территории Российской Федерации». Необходимость его принятия депутаты обосновали отдаленными плановыми вакцинами кори-

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

от 19 декабря 1996 г. № 1562 г. Москва

О ПРИСОЕДИНЕНИИ КЕМЕРОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В целях совершенствования структуры управления Федеральным железнодорожным транспортом правительство Российской Федерации постановляет:

Признать предложение Министерства путей сообщения Российской Федерации о присоединении Кемеровской железной дороги к Западно-Сибирской железной дороге.

Председатель правительства Российской Федерации
В. ЧЕРНОМЫРДИН.

Внимание: грипп

ЭПИДЕМИЯ НАМ НЕ ГРОЗИТ, НО ОСТОРОЖНОСТЬ НЕ ПОМЕШАЕТ

По стране «гуляет» грипп. По данным российской службы санэпиднадзора, практически вся Западная, Центральная Россия и Урал отмечены эпидемией вируса А. Эпидемия гриппа типа А/Сидней/5/97 (H3N2) вновь началась в Москве и Московской области. За неделю с 30-го января. Тем не менее, опасность эпидемии существует

кратилась поставка новых локомотивов; из-за отсутствия запасных частей и материалов возникли проблемы с ремонтом эксплуатируемых электровозов и тепловозов.

Новые условия требовали и новой технологической, финансовой, кадровой политики. Такую политику уже начал проводить предшественник Владимира Ивановича — А.К. Бородач. В.И. Старостенко продолжил ее, благо «пионер» рыночной перестройки дороги был у него «правой рукой», но теперь уже, как к тому и вынуждала резко обострившаяся общая ситуация в стране, — более решительно, масштабно и радикально.

Продолжил Владимир Иванович, прежде всего, структурную перестройку дороги. Если А.К. Бородач в свое время расформировал Барабинское и Карасукское отделения, укрупнив за их счет оставшиеся, то В.И. Старостенко пошел еще дальше. В 1997 году перестали существовать Тайгинское, Беловское и Новокузнецкое отделения, и на их базе было создано единое и крупнейшее на сети дорог Кузбасское отделение. Управление перевозками и оперативное руководство перевозочным процессом велось здесь из нового (первого на дороге) регионального автоматизированного единого диспетчерского центра, что дало значительный экономический эффект.

Для стабилизации финансово-экономического положения дороги была составлена и реализована программа по сокращению расходов и повышению доходов. Такие программы тоже не были изобретением В.И. Старостенко. Они составлялись с конца 1980-х ежегодно. Другое дело, что в своей программе Владимир Иванович ради оздоровления экономики магистрали рисковал идти на непопулярные, а то и просто спорные меры. Он решил до предела использовать все необходимое именно сегодня и решительно освободиться от ненужного сейчас, несмотря на то, что, возможно, его потребуется восстанавливать уже завтра. Вот как вспоминает об этом председатель совета ветеранов Западно-Сибирской железной дороги П.Ф. Мысик:

«…Разбирали пути. Закрывали депо: в Кулунде, Рубцовке. Даже новое, «с иголочки», рефрижераторное депо в Черепаново закрыли. Закрывали за ненадобностью промежуточные станции. Их было около сотни, таких «безработных станций». Пришлось «давать красный свет» уже электрифицированному новому ходу Мереть–Среднесибирская. Его не просто закрыли, его стерли с лица земли. Пути разобрали, сняли контактную сеть.

А земляное полотно вместе с мостами отдали муниципальным органам, которые хоть по-хозяйски использовали его, сделали автодорогу. Когда перевозки кузбасского угля

снова резко возросли, как бы пригодилось дороге это направление... Разобрали третий путь перегона Обь–Чик, который я когда-то с большим трудом «пробивал», и с еще большим мы его построили. ...Локомотивы резали на металлолом, вагоны за ненадобностью — списывали...»

Но В.И. Старостенко продолжает настойчиво заниматься реорганизацией предприятий дороги, понимая, что главное в экономической политике, по крайней мере на данном этапе, — сокращение расходов и повышение производительности труда. И чтобы повысить эффективность работы подразделений магистрали, закрывает «лишние» станции, приводит в соответствие контингент с объемами выполняемых работ на остающихся. Он пошел даже на такие болезненные «хирургические» операции, как сокращение кадров. В результате было «высвобождено» более четырнадцати тысяч человек и сэкономлено на зарплате свыше ста миллионов рублей.

Но, принимая даже самые «революционные» решения, Владимир Иванович старался не резать «по живому». Каждый шаг, касающийся структурной перестройки, им тщательно просчитывался, поскольку это был как раз тот случай, про который народная мудрость говорит: семь раз отмерь, один — отрежь. И, конечно же, не с холодным сердцем он это делал. Душа болела. Да и какой железнодорожник может спокойно смотреть, как снимают рельсы и шпалы. «Больно, конечно, больно разрушать то, что наработано предыдущими поколениями», — признавался сам Владимир Иванович. Но иного выхода, как он был твердо убежден, на тот момент не существовало. И хотел, чтобы люди его тоже поняли и поддержали.

В марте 1997 года в газете «Западносибирский железнодорожник» появляется первое «Обращение начальника дороги» (впоследствии такие «обращения» станут традиционными и одной из действенных форм работы с коллективом), где В.И. Старостенко, обращаясь к ветеранам труда, говорит:

«...Отдавая дань вашему многолетнему труду, прошу вас проявить понимание проблем коллектива магистрали. Ваши младшие товарищи, ваши дети и внуки нуждаются в работе как возможности реализоваться в качестве личности и просто получить средства к существованию... Уверен, что с вашим уходом на заслуженный отдых не порвутся крепкие связующие нити между вами и родным коллективом... Выражаю уверенность в том, что в коллективах дороги в ближайшее время будет сделано все возможное для скорейшего и максимально щадящего для ветеранов высвобождения работающих, сохранения при любых обстоятельствах нормальной рабочей атмосферы и обстановки взаимопонимания».

Большинство пенсионеров этот призыв восприняли с пониманием. Без внимания руководства дороги они тоже не остались. Как, впрочем, и все остальные, кто попадал под сокращение. «Ни один человек не должен остаться за воротами, каждый железнодорожник должен быть уверен в завтрашнем дне», — такова была твердая позиция начальника дороги. И в следующем, апрельском, «Обращении» В.И. Старостенко обещал: *«Руководством дороги и лично мной будут приняты меры по предоставлению рабочего места всем высвобождаемым и гарантирована социальная защищенность, обеспечение нормальных условий труда и быта каждого работника».* И слово с делом у Владимира Ивановича не расходилось. Чтобы занять людей, создавались



ОБРАЩЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА ДОРОГИ

Всем труженикам Западно-Сибирской магистрали известно, что в настоящее время в связи с продолжающимся снижением объемов перевозок особенно остро встал вопрос о приведении контингента в соответствие с выполняемой работой. В текущем году необходимо сократить численность работающих более чем на 12 тысяч человек. Подавляющее большинство работников дороги — это добросовестные, квалифицированные специалисты.

Среди нас трудится почти 3 тысячи железнодорожников — ветеранов труда, достигших пенсионного возраста. Выражая вам свою искреннюю признательность и благодарность за ваш вклад в развитие и работу дороги, с болью в сердце вынужден обратиться к тем, кто заработал право на заслуженный отдых.

Отдавая дань вашему многолетнему труду, прошу вас проявить понимание проблем коллектива магистрали. Ваши младшие товарищи, ваши дети и внуки нуждаются в работе как возможности реализоваться в качестве личности и просто получить средства к существованию.

В коллективах дороги есть хорошие примеры товарищеского взаимопонимания между руководителями предприятий и ветеранами. Выражаю благодарность начальнику локомотивного депо Москонка Страженкину, председателю профкома Смахтину, заместителю начальника депо по кадрам и быту Киселеву за организацию теплых, уважительных, сердечных проводов своих работников на пенсию. Благодарю ветеранов депо Гейнца, Загайнова, Ефименко, Петрёнкину, Ярошкова и других за правильное понимание ситуаций, сложившейся на железнодорожном транспорте в целом, на дороге и в предприятии. Уверен, что с вашим уходом на заслуженный отдых не порвутся крепкие связующие нити между вами и родным коллективом, и ваш опыт, ваши знания и добрые советы еще послужат стабилизации обстановки и возрождению стальных магистралей.

Руководителей предприятий и организаций, председателей профсоюзных комитетов прошу работать в тесном сотрудничестве, проявить максимальное внимание к увольняющимся с производства ветеранам, организовать их проводы на достойном уровне, не ограничиваясь выплатами, предусмотренными коллективным договором.

Выражаю уверенность в том, что в коллективах дороги в ближайшее время будет сделано все возможное для скорейшего и максимально щадящего для ветеранов высвобождения работающих, сохранения при любых обстоятельствах нормальной рабочей атмосферы и обстановки взаимопонимания.

В. И. СТАРОСТЕНКО.

новые, негосударственные структуры, подыскивались рабочие места в других организациях. Предусматривался еще целый ряд мер. А несколько позже была разработана дорожная «Программа занятости работников на 2001–2005 годы», в которой четко прописывался механизм решения этой больной проблемы.

Реструктуризация дороги задевала иной раз жизнь целых городов, от нее всецело зависящих как в экономическом, так и социальном плане. Одним из таких «железнодорожных» городов на Западно-Сибирской была Тайга. Ее бюджет более чем на восемьдесят процентов зависел от поступлений с дороги. И горожан волновало, не ударят ли железнодорожные преобразования по городу. Страсти подогревали местные власти, решившие извлечь из ситуации свою выгоду, хотя в возникновении социальной напряженности во многом были виноваты сами. Не дожидаясь, пока «гром грянет», В.И. Старостенко вместе с председателем



Проверка хода работ по укладке пути на участке магистрали

дорпрофсожа Н.А. Никифоровым, заместителем начальника по кадровым и социальным вопросам Е.Н. Кулиничем, начальником Кузбасского отделения А.В. Целько, рядом работников Управления магистрали отправился в Тайгу, на «прямой контакт» с населением. Несколько часов продолжалась в местном ДК эта памятная встреча. На все свои вопросы люди получили от железнодорожных руководителей конкретные аргументированные ответы. Больше всех отвечать пришлось самому Владимиру Ивановичу. Он, что называется, принял удар на себя. И совсем не оттого, что деваться некуда. Он и сам был в этом убежден, и от тех, с кем работал, требовал: *«Нужно чаще встречаться с людьми, объяснять им ситуацию, позицию руководства магистрали… Вы же командиры! Вы должны уметь говорить с людьми, слушать людей и, самое главное, уметь их убеждать! А не ждать, когда волна идеологической неразберихи накроет все предприятия, здесь недалеко и до анархии. А это — крах системы железнодорожного транспорта!»* А то, что сам Владимир Иванович искусством общаться с людьми, убеждать их владеет хорошо, к концу этой встречи стало совершенно очевидно. Люди в сложившейся обстановке разобрались, напряжение резко спало, а начальник дороги пообещал сделать такие встречи традиционными и решение поднятых здесь вопросов обязательно проконтролировать.

Вот эта открытость, откровенность в работе и отношениях с людьми, умение и желание вести с ними прямой диалог, проясняющий взгляды и позиции, стали, пожалуй, одной из самых ярких и привлекательных черт руководящего стиля В.И. Старостенко.

Структурная перестройка, между тем, очень скоро стала приносить свои плоды. Она позволила в более крупных масштабах применять новые технологии в организации перевозочного процесса, что, в свою очередь, давало серьезный экономический эффект.

Кроме организационных и технологических преобразований, требовалось решить еще одну важную проблему, которая заключалась в том, что в новых условиях дорога уже не могла содержать огромную «социалку». Расходы, а точнее — убытки на содержание жилищно-коммунального хозяйства, медицинских учреждений, других объектов соцкультбыта становились тяжелыми финансовыми гирями для магистрали. В создавшейся обста-





новке было принято, пожалуй, единственно верное решение: с 1997 года дорога приступила к передаче жилья и объектов коммунально-бытового назначения в муниципальную собственность. Но делалось это, опять же, не по принципу «лишь бы с плеч долой», а с учетом реального положения дел и, в конечном счете, выгоды для дороги и людей, на ней работающих. Поэтому, например, качество медицинской помощи не только не снизилось, а повысилось за счет внедрения современных способов лечения и оборудования, а добротное капитальное жилье продолжали строить в значительных объемах (до пятидесяти тысяч квадратных метров в год).

Удалось В.И. Старостенко добиться и некоторой компенсации убытков от летних перевозок льготников, а также участия региональных бюджетов в пополнении парка электропоездов.

Вообще во взаимоотношениях с регионами, которые обслуживала Западно-Сибирская железная дорога, многое теперь приходилось пересматривать, искать новые формы. И Владимир Иванович их находил. Он сумел установить с региональными властями партнерские отношения, и теперь многое решалось сообща. Именно В.И. Старостенко выступил инициатором новой формы правовых отношений — тройственных соглашений между дорогой, региональными властями и МПС, начало которым было положено заключенным в июле 1997 года Генеральным соглашением между Министерством путей сообщения, Западно-Сибирской железной дорогой и администрацией Кемеровской области (оно продлялось впоследствии ежегодно). Согласно этому документу дорога предусматривала значительное снижение тарифов на перевозку угля, металла и другой продукции, производимой в регионе, Это позволило сократить транспортную составляющую в цене продукции, а значит, сделать ее более конкурентоспособной. Как следствие, Кузбасс получил резкий (самый высокий в Западной Сибири) прирост объемов промышленного производства.

Затем деловые отношения удалось наладить с администрациями других областей Западной Сибири, что вполне закономерно, поскольку экономическая, хозяйственная, да и социальная жизнь этих регионов во многом зависит от деятельности железнодорожников. Соглашения составлялись с учетом взаимной выгоды, которую приносит грамотное деловое сотрудничество. Выполнение этих соглашений на региональном уровне дало толчок к подъему промышленного производства, а значит, и увеличению объема грузоперевозок по стальным магистралям. Ныне такие соглашения работают на всей сети железных дорог страны.

Чтобы железнодорожное хозяйство работало четко, требовалось восстановить и поддерживать почти военную дисциплину. В упомянутом апрельском «Обращении» В.И. Старостенко заявлял: *«Нам, железнодорожникам, доверяют свои жизни люди, будучи пассажирами, доверены перевозки громадных материальных ценностей. И мы не имеем права на недисциплинированность, расхлябанность, халатность».* Сам предельно ответственный, дисциплинированный, но и требовательный, жесткий человек, разгильдяйства Владимир Иванович не прощал. Давал два шанса исправить положение. На третий раз — снимал с



В цехах локомотивного депо

должности. И от подчиненных требовал — *«каждому критически оценить свое отношение к делу, за которое взялся, повышать квалификацию, ответственность, добросовестность. Если это выше ваших возможностей, то надо принять правильное решение и уйти немедленно, чтобы не создавать тяжелых последствий для себя и коллектива».*

Зато очень высоко ценил *«высокопрофессиональных специалистов, способных отвечать за доверенное дело». «Когда работаешь с такими людьми,* — говорил он, — *и целей поставленных достигнешь, и порядок будет».*

Многие на Западно-Сибирской запомнили В.И. Старостенко как руководителя подчас предельно жесткого, но вряд ли найдется на магистрали человек, который мог бы сказать, что был наказан начальником дороги безосновательно, незаслуженно. Его называли максималистом, идущим всегда только вперед. И с этим можно согласиться. *«Нельзя останавливаться на достигнутом: чуть остановился — уже отстал…»* — говорил Владимир Иванович, выражая, по сути, свое кредо, постоянно подтверждая его на практике, в своей повседневной деятельности.

Почти три года напряженной и кропотливой работы объединенной магистрали доказали, что решение о слиянии Кемеровской и Западно-Сибирской дорог было абсолютно правильным, и подтверждение тому, по словам министра путей сообщения Н.Е.Аксененко, — *«основные эксплуатационные показатели, которые оказались наилучшими за все время существования магистрали»* и превысили среднесетевые. За победу Западно-Сибирской в соревновании железных дорог России в 1998 году министр на торжественном заседании вручил В.И. Старостенко Памятный знак и Почетный диплом МПС и ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей. Кроме самой дороги, первых мест были удостоены также три ее отделения. Всего же в 1998 году лучшими на сети дорог становилось около трех десятков трудовых коллективов Западно-Сибирской магистрали. Принимая награду, В.И. Старостенко сказал, что такое признание — лишь аванс, что труженики Западно-Сибирской будут наращивать темпы работ. И не ошибся. По итогам отраслевого соревнования за первый и четвертый кварталы 1999 года ей были присуждены первые премии Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза. Победителями и призерами отраслевого соревнования стали также Кузбасское и Омское отделения и четырнадцать предприятий дороги. Поздравляя коллектив магистрали с заслуженной победой, заместитель министра путей сообщения В.Т. Семенов отметил, что Западно-Сибирская является ныне самой крупной и решающей магистралью страны, обеспечивающей двенадцать процентов общесетевого грузооборота и восемнадцать — отправления грузов. Но очень важно и другое. К этому времени объединенная Западно-Сибирская железная дорога стала единым коллективом с закономерной для себя формулой существования — «Большая дорога — большие возможности». И в период продолжающегося спада объемов производства, эпидемии взаимных неплатежей эта единая магистраль стала не только стабилизирующим, но и стимулирующим фактором.

В общем, магистраль снова вышла на лидирующие позиции в отрасли. А Владимир Иванович после этого как-то признался в кругу друзей: *«Я даже не верил, что мы «вырулим». Иногда казалось, что и просвета нет…»*

Казалось бы, сам Бог велел доводить начатое до конца. Но в 1999 году судьба В.И. Ста-



Министр путей сообщения Н.Е. Аксененко проводит совещание в Новосибирске

ростенко сделала неожиданный зигзаг.

29 мая 1999 года Указом Президента Российской Федерации Владимир Иванович Старостенко был назначен министром путей сообщения.

Случай беспрецедентный, чтобы начальника дороги без всякой «обкатки» в министерстве сразу сделали министром. Как утверждал ректор Сибирского государственного университета путей сообщения академик К.Л. Комаров, знавший практически всех действующих тогда начальников дорог России, *«среди них выбран на пост министра лучший руководитель и человек»*.

В одном из интервью газете «Транссиб», отвечая на вопрос «Какие душевные качества и черты характера вас привлекают в людях?», Владимир Иванович сказал: *«Самое главное, в человеке должна быть заложена нравственность и порядочность. Не виляй, если ты — человек чести. Взялся за дело — отвечай за него. В сложной ситуации не подведи ни себя самого, ни товарищей, ни начальство»*. Сам он был именно таким, и это (а не только высочайший профессионализм и организаторский талант) тоже не могло не привлекать к нему, не служить веским поводом к высокому доверию.

Проводы в Москву были теплыми.

— С вами, Владимир Иванович, работать очень нелегко, но очень интересно, — сказал начальник вагонной службы А.С. Одиноков. — Еще с омских времен, работая с вами, я поражался, как вы умеете глубоко во все вникать, знаете все тонкости производства. Планка вашей требовательности очень высока, и этому мы тоже будем следовать.



ТРАНССИБ 6 июля 2001 г. № 46.

ГРАНИ СОТРУДНИЧЕСТВА

На Западно-Сибирской есть чему поучиться

Газета «Транссиб», июль 2001 г.

А тот же академик К.Л. Комаров «открыл» В.И. Старостенко совсем с неожиданной стороны.

— Не все знают, сказал он, — что Владимир Иванович — великий знаток и почитатель поэзии. Он знает наизусть всего «Евгения Онегина», часами может декламировать лермонтовские стихи, любит Киплинга.

Не без сожаления (хотя такое повышение как признание заслуг и радовало) отбывал Владимир Иванович в Москву. Ехал в столицу, конечно, не без честолюбивых надежд, имевших, впрочем, крепкое основание.

Указ о назначении был, но министром В.И. Старостенко еще предстояло стать. Он понимал, что с ходу перейти из начальников дороги в министры нелегко — надо знать управление отраслью до тонкостей. Но с другой стороны, отрасль, что называется, «на ходу», есть у нее концепция, программы, планы, которые реализуются. Это, например, масштабная информатизация железных дорог страны, создание нового подвижного состава — электропоездов, локомотивов. Это выполнение Отраслевого тарифного соглашения и индексация заработной платы. Это новое управление фи-

нансовыми потоками и многое другое. Конечно, потребуется модернизировать основные фонды и одновременно обеспечить социальную защиту каждому железнодорожнику. Придется делать все, чтобы не отталкивать грузоотправителя высокими тарифами. Но примерно тем же самым, только в меньших масштабах, последние несколько лет В.И. Старостенко и занимался у себя на дороге, поэтому направление движения, цели и задачи ему были ясны, как, впрочем, и основные способы их достижения. Так что, вполне резонно полагал Владимир Иванович, «не так уж страшен черт». А главную задачу, и свою как министра, и министерства, и отрасли, видел в том, чтобы все это укрепить, развить и быстрее двигаться дальше. И, безусловно, он верил в тружеников стальных магистралей, в большинстве своем преданных отрасли и способных на большие свершения.

На тех памятных проводах Владимир Иванович на прощанье сказал:

«Хочу заверить коллектив Западно-Сибирской, всех вас, что буду прикладывать максимум усилий, знаний, способностей, чтобы удержать и приумножить все то, что создано усилиями многих поколений железнодорожников. Я буду работать с полной отдачей!»

Он был настроен решительно, ехал делом и самоотверженным трудом оправдывать оказанное ему высокое доверие. И чувствовал, что в силах справиться с возложенной на него миссией.

Но слишком уж капризной была «социальная» погода в России на переломе двух тысячелетий. Страна стояла на пороге новых политических перемен. Уходил в отставку первый Президент России, а с ним на политическом олимпе шла «смена караула». И вот уже Н.Е. Аксененко — не вице-премьер. Владимир Иванович видит и понимает: надо освобождать Николаю Емельяновичу его прежнее место — министра путей сообщения, которое он, Старостенко, еще и «нагреть-то» толком не успел.

Газета «Транссиб», февраль 2002 г.

ИМЕНА В ЛЕТОПИСЬ ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ

МЫ ГОРДЫ ТЕМ, ЧТО РАБОТАЛИ РЯДОМ С ВАМИ, ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ...

Под этой фразой могут подписаться тысячи западносибирских железнодорожников



Распоряжением Правительства РФ о назначении В.И. Старостенко начальником Московской железной дороги и освобождении его от должности начальника Западно-Сибирской магистрали и в Новосибирске, и на самых дальних окраинах было встречено неподдельным интересом очень очень многих людей. Это событие, безусловно, по области неординарных, потому что так или иначе затрагивает судьбы, сердца и души большинства железнодорожников, проработавших с ним не один год.

Я видел слезы и лица людей в момент оглашения министром путей сообщения Г.М. Фадеевым распоряжения Правительства. Скучно — этих чувств — большинство, потому — большая первой радости, какая случается в момент получения ожидаемой, противопоставляемой информации. А позже на лицах и большинстве своем отмечались радужные, попытка осмыслить происшедшее. Конечно, эти чувства

Илья Муромец- ели, штурмови- тице И.Сикор-

нужден был по- му удалось со- фирму «Сикор- времени стано- американском

ложением дел ой промышлен-

Наш земляк — министр путей сообщения!



Указом президента РФ от 29 мая 1999 года №675 Владимир Иванович Старостенко назначен министром путей сообщения РФ.

В качестве «отступного» ему предложили дорогу на выбор. Владимир Иванович попросил вернуть его на Западно-Сибирскую. И в начале октября 1999 года распоряжением Правительства Российской Федерации он вновь был назначен ее начальником.

В Новосибирск В.И. Старостенко возвращался со смешанными чувствами. Всего четыре месяца назад земляки провожали его на высокий пост, и вот теперь, ни за что, ни про что, — снова на исходные позиции. Ни провиниться, ни развернуться на министерском посту Владимир Иванович не успел. Просто оказался на перекрестке политических интриг. И теперь уже он, возвращаясь в свое бывшее кресло, «вытесняет» ни в чем не повинного своего

Справа — Газета «Транссиб», июнь 1999 г.

преемника — Александра Целько. Не приведи Господь пусть даже и не по своей воле совершать такие «кульбиты»!



С губернатором Новосибирской области В.А. Толоконским

В.И. Старостенко умеет владеть собой: вернулся так, словно никуда не уходил. Только прибавил «обороты», стал работать еще самозабвеннее и самоотверженнее, точно и емко сформулировав свою концепцию перестройки дороги: «Технология. Экономика. Эстетика». И как в первый свой приход к руководству магистралью, так и сейчас он, говоря языком спортсменов, не играл на удержание счета, не ставил целью только сохранить имеющееся, а стремился двигаться вперед и вперед. И оптимистично смотрел в будущее, полагая, что недалек тот час, когда российский железнодорожный транспорт достигнет лучших мировых образцов, а, может, и превзойдет их.

Дорога тем временем начала выходить на совершенно новый технический уровень. Внедрялась на базе концепции развития локомотивного хозяйства Западно-Сибирской дороги на 1998–2000 годы более прогрессивная система ремонта тягового подвижного состава, в основе которой были укрупнение и специализация локомотивных депо по видам ремонта с использованием современных диагностических комплексов и передовых технологий. При этом ремонт разграничивался с эксплуатацией. С объединением дорог появилась возможность в расширении полигона работы локомотивов и локомотивных бригад, сосредоточения локомотивов в депо с меньшей себестоимостью и лучшей технологией. Все увереннее входили в жизнь предприятий магистрали также и новые эксплуатационные, ресурсосберегающие и информационные технологии. Серьезные перемены происходили в путевом хозяйстве, которое переводилось на машинизированные методы ремонта. С этой целью пришлось перепрофилировать ряд депо для создания мастерских по ремонту путевых машин. Продолжалось совершенствование системы управления всем перевозочным процессом. Был создан единый центр управления перевозками (ЕДЦУ), на базе которого вскоре появился в Новосибирске Региональный центр управления перевозками (ЦУПР), что повысило оперативность в управлении обслуживанием локомотивов и локомотивных бригад на удлиненных плечах: от станции Иланская Красноярской железной дороги до границ с Южно-Уральской и Свердловской магистралями. Начиналось активное внедрение телекоммуникационных компьютерных технологий на основе волоконно-оптических линий связи, имеющих большую разрешающую способность, для концентрации управления перевозками...

В феврале 2000 года начальнику Западно-Сибирской железной дороги В.И. Старостенко пришла правительственная телеграмма, в которой говорилось:

«Уважаемый Владимир Иванович!

Благодарю коллектив Западно-Сибирской железной дороги за эффективную работу, умение инициативно действовать в непростых условиях, за помощь стране в пополнении казны полновесным «живым» рублем!

На совещании
у Н.Е. Аксененко



Совсем недавно наступил новый 2000 год. Оставляя в прошлом XX век, выходя на просторы нового тысячелетия, мы все с оптимизмом думаем о будущем России, видим ее политически стабильным, экономически развитым демократическим государством. Уверен, с помощью вашего коллектива наша Родина займет достойное место в ряду развитых стран мира.

Огромного вам счастья, крепкого здоровья, больших производственных и личных успехов».

Телеграмма была подписана Владимиром Владимировичем Путиным — тогда еще Председателем Правительства Российской Федерации. Владимир Иванович воспринял ее как аванс в расчете на еще более успешную работу магистрали в будущем и с удвоенной энергией продолжил свои начинания.

За два с небольшим года В.И. Старостенко, поддерживаемый коллективом, коренным образом изменил лицо Западно-Сибирской железной дороги, увеличил ее производственные возможности. Казавшиеся поначалу рискованными управленческие решения быстро «одобрялись» экономикой. За 2000 год объем отправления грузов, в сравнении с минувшим, возрос на 19,5 миллиона тонн. Почти на шестнадцать процентов увеличился грузооборот, и на четырнадцать — производительность труда. Одной из самых низких на сети снова стала себестоимость перевозок. Всего же теперь Западно-Сибирская магистраль перевозила более двенадцати процентов грузов всех российских железных дорог.

Коренным образом меняется на дороге качество обслуживания пассажиров. В деловой лексике пассажирских перевозок прижилось понятие «сервис». Создано унитарное предприятие по обслуживанию пассажиров. Чтобы иметь точный коллективный «портрет» своих потребителей, Западно-Сибирская дирекция по обслуживанию пассажиров регулярно проводит исследование рынка перевозок. Производится капитальный ремонт и реконструкция вокзалов станций Новосибирск-Главный и Новосибирск-Западный. Строятся новые здания вокзалов в Рубцовске, Мошкове, Каргате, Коченеве. Капитально ремонтируются вокзалы в Омске, Барнауле, Новокузнецке, Кемерове, Барабинске, Тогучине, Мундыбаше. Все они, согласно принятой концепции, не только железнодорожные подразделения, но и места удобного отдыха, центры активной общественной жизни с широким спектром торговых, страховых, банковских и гостиничных услуг. Сервисное обслуживание, начинающееся в зданиях вокзалов, продолжается в вагонах поездов. К 2000 году Западно-Сибирская дирекция по обслуживанию пассажиров формирует десять фирменных поездов с высоким уровнем сервиса. Для удобства пригородных пассажиров еще в августе 1998 года решением В.И. Старостенко была впервые в России создана компания пригородных пассажирских перевозок — ОАО «Экспресс-пригород», благодаря которой перевозки эти перестали быть убыточными, повысился уровень обслуживания и комфорта, появились удлиненные маршруты электропоездов и т.д.

Особой заботой В.И. Старостенко оставалась социальная составляющая деятельности дороги. Она не исчерпывалась решением теку-



щих вопросов улучшения условий труда и быта работников собственных предприятий (хотя и этому, безусловно, уделялось самое серьезное внимание). Западно-Сибирская железная дорога активно участвовала в жизни регионов, которые она обслуживала, взяв курс на социальное партнерство.

Хорошо это видно на примере Новосибирской области, где, помимо своих бюджетных обязательств, магистраль оказывает дополнительную и весомую помощь районам. Особенно эта поддержка значима в тех населенных пунктах, где градообразующими являются подразделения железной дороги. Так, в ноябре 2001 года губернатор Новосибирской области В.А. Толоконский, начальник Западно-Сибирской железной дороги В.И. Старостенко и глава администрации Барабинского района подписали соглашение о газификации города Барабинска и близлежащих к районному центру сел. Была также достигнута договоренность о том, что магистраль берет шефство над Татарским и Усть-Таркским районами. С этого времени все вопросы социальной защиты населения, благоустройства районных центров и сел, расширения промышленного производства решались при активном участии железнодорожников. Более того, железная дорога стала главной движущей силой развития городской и районной инфраструктуры на своих подшефных территориях.

Вполне заслуженно в том же году Западно-Сибирская железная дорога стала лауреатом Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности».

Большое внимание уделял В.И. Старостенко кадровой политике. Велась интенсивная работа по укомплектованию высококвалифицированными кадрами предприятий дороги. Причем постоянно увеличивалось количество молодых специалистов. Более трех тысяч выпускников высших и средних учебных заведений были трудоустроены здесь за те пять лет, что руководил Владимир Иванович магистралью. Более того, *«сегодня мы крайне заинтересованы в том, чтобы в наших вузах и техникумах обучалась, в первую очередь, молодежь с линии*, — говорил В.И. Старостенко в одном из своих докладов. — *Именно те, кто по завершении учебы возвратится в родные места, продолжит дело своих родителей-железнодорожников*». Целевая подготовка обеспечивала потребность линейных предприятий в кадрах на перспективу на основе адресного заказа по обучению и трудоустройству специалиста. Дорога поддерживала студентов-целевиков материально, осуществляя доплаты к государственным стипендиям и устанавливая для них свои, именные, предоставляя им оплачиваемые рабочие места в период производственной практики, ряд других льгот. На дороге прижилась практика закрепления руководителей магистрали (начиная с начальника дороги) за группами молодых специалистов. Оказывалась существенная поддержка и учебным заведениям, готовящим для дороги кадры. Так, в Сибирском государственном университете путей сообщения был введен мощнейший компьютерный центр, равного которому не было в то время ни в одном вузе страны.



Р.А. Бикбавов, В.И. Старостенко и В.А. Регер на совещании



ДЦУ. Единый диспетчерский центр управления перевозками ЗСЖД

Связь с вузами и техникумами поддерживалась не только на административно-производственном уровне. Начальник дороги был нередким гостем у учащейся молодежи. А встречи со студентами и преподавателями Сибирского государственного университета путей сообщения, который Владимир Иванович сам когда-то оканчивал, и вообще стали регулярными. Эти встречи с будущими работниками магистрали для В.И. Старостенко, придававшего огромное значение кадровому росту молодых специалистов, воспитанию грамотных командиров производства, были исключительно важными.

Можно еще долго перечислять то, что делалось при В.И. Старостенко на магистрали. По многим параметрам, например, внедрению новой техники и технологий, она опережала большинство стальных магистралей страны, находилась на острие научно-технического прогресса, аккумулировала все лучшее, что создавалось отечественной и зарубежной железнодорожной промышленностью. Поэтому и общие, впечатляющие итоги ее работы под руководством В.И. Старостенко вполне закономерны. Достаточно сказать, что только в 2001 году дорога дважды становилась победителем отраслевого соревнования. Ее авторитет в МПС и на других магистралях был очень высок. И в начале XXI века Западно-Сибирская прочно заняла свое место в числе лучших дорог страны.

Но Владимир Иванович и не думал успокаиваться. Видел он и упущенные возможности, немалые еще неиспользованные резервы. На последнем заседании технико-экономического совета магистрали, который В.И. Старостенко проводил еще в качестве начальника Западно-Сибирской железной дороги, при обсуждении положения с безопасностью (а оно, кстати, тоже признавалось одним из лучших на сети) в своем выступлении Владимир Иванович отметил, что *«если с технической оснащенностью, с внедрением технических новинок все более-менее нормально, то этого, к сожалению, не скажешь о пресловутом человеческом факторе»*. Чтобы коренным образом исправить положение, убеждал он, надо, прежде всего, поднять ответственность каждого человека, каждого исполнителя. И это, по его словам, самое главное. *«Мы должны сделать ответственность каждого человека нормой,* — подчеркивал В.И. Старостенко. — *Добиться, чтобы человек сам и решал, сам и отвечал за свои действия. Но, конечно, решения эти должны быть профессиональными, приниматься на основе определенных, четко прописанных положений, правил и инструкций, соответствовать требованиям технологического процесса»*.

На том же заседании технико-экономического совета был определен ряд серьезных мер, направленных на повышение безопасности движения. Однако осуществлять их В.И. Старостенко уже не довелось.

Как раз в это время встал вопрос о новом начальнике столичной железной дороги. Правительство приняло решение назначить В.И. Старостенко начальником Московской железной дороги. И в этом выборе не было ничего удивительного.

Соответствующее постановление правительства огласил 2 февраля 2002 года прибывший в Новосибирск на дорожную конферен-

цию министр путей сообщения Г.М. Фадеев. В переполненном зале ДК железнодорожников сначала — легкое замешательство, потом взрыв аплодисментов, какой не услышишь даже на концертах суперзвезд. Еще бы! Столько было вместе пройдено, пережито, сделано, такое мощное влияние оказывал на людей Владимир Иванович, чтобы оставаться равнодушным к его уходу из коллектива. А один из заслуженных ветеранов дороги со слезами на глазах сказал Владимиру Ивановичу: «Мы, старики, любим вас!» И действительно было за что. Ветераны не выброшены за борт дорожной жизни. Многие из них стали советниками начальника дороги, с которыми он постоянно консультировался по насущным производственным проблемам. При В.И. Старостенко эффективно заработал совет ветеранов магистрали, помогавший оперативно решать социально-бытовые проблемы. Сам же Владимир Иванович людям, отдавшим дороге десятилетия своей жизни, старался помогать не столько словом, сколько делом, не обходя своим вниманием даже самые, казалось бы, мелкие для его уровня просьбы рядовых работников магистрали. И не случайно называли его «защитником ветеранов».

Однажды во время осеннего осмотра Алтайского отделения на одной из станций к Владимиру Ивановичу подошла пожилая женщина и стала благодарить:

— Спасибо, вам, спасибо за то, что не забываете о нас, старых людях...

Оказывается, у нее, проработавшей на дороге более сорока лет, прохудилась на старом доме крыша. Одинокая старушка самостоятельно с этой проблемой справиться не могла. Соседи посоветовали ей написать о своей беде начальнику магистрали: он, мол, всем старикам помогает, глядишь, и тебя вниманием не обойдет. Не обошел. Помогли старушке и деньгами, и мастера прислали, чтобы крышу починил. И вот личная встреча и горячая благодарность женщины... Но надо было видеть в тот момент В.И. Старостенко. Очевидцы рассказывают, что он как-то несвойственно для себя засуетился, смутился, даже в сторону попытался отойти, словно неловкость какую-то чувствуя. А ему и в самом деле было неловко. Ведь не по служебной необходимости и не ради добрых слов в свой адрес он это сделал, а по естественной душевной отзывчивости и потребности, по сердечной склонности сострадать тем, кому живется нелегко. И это еще один красноречивый штрих к портрету Владимира Ивановича Старостенко, своего рода оборотная сторона его жесткости, требовательности, непреклонности.

Впрочем, самые добрые слова о своем, теперь уже бывшем, начальнике дороги могли сказать не только ветераны. Тысячи западносибирских железнодорожников могли подписаться под словами одного из них: «Мы горды тем, что работали рядом с вами, Владимир Иванович...»

Новый «поход» на Москву окажется продолжительнее первого. Вот уже более четырех лет Владимир Иванович Старостенко успешно руководит Московской железной дорогой.

Ну а в скрижалях истории Западно-Сибирской магистрали имя его отныне по праву стоит в ряду лучших ее руководителей.



С председателем совета ветеранов ЗСЖД П.Ф. Мысиком перед отъездом в Москву







Родился 17 июня 1956 г. в селе Барабо-Юдино Чистозерного района Новосибирской области.

- Сентябрь 1973 г. – июнь 1978 г. – студент Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта.
- Сентябрь–декабрь 1978 г. – составитель поездов станции Камень-на-Оби Алтайского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Декабрь 1978 г. – сентябрь 1979 г. – дежурный по станции Камень-на-Оби Алтайского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Октябрь 1979 г. – апрель 1980 г. – заместитель начальника станции Славгород Карасукского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Апрель 1980 г. – май 1985 г. – начальник станции Славгород Карасукского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Май 1985 г. – ноябрь 1989 г. – начальник отдела контейнерных перевозок и коммерческой работы Карасукского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Ноябрь 1989 г. – июль 1993 г. – начальник отдела перевозок, заместитель начальника Карасукского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Июль 1993 г. – август 1994 г. – первый заместитель начальника Карасукского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Сентябрь 1994 г. – февраль 1996 г. – начальник станции Инская Новосибирского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Март 1996 г. – август 1997 г. – начальник Новосибирского отделения Западно-Сибирской железной дороги.
- Август – октябрь 1997 г. – заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги по перевозкам.
- Октябрь 1997 г. – июнь 1999 г. – заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги – начальник Кузбасского отделения.
- **Июнь–ноябрь 1999 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги.**
- Ноябрь 1999 г. – май 2000 г. – начальник Южно-Уральской железной дороги.
- Май–август 2000 г. – заместитель министра путей сообщения Российской Федерации.
- Август 2000 г. – февраль 2002 г. – первый заместитель министра путей сообщения Российской Федерации.
- **Февраль 2002 г. – октябрь 2003 г. – начальник ФГУП Западно-Сибирская железная дорога.**
- **С октября 2003 г. по настоящее время – начальник Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «Российские железные дороги».**







Александр Витальевич Целько

Начальник Западно-Сибирской
железной дороги
с июня по ноябрь 1999 г.
и с февраля 2002 г. – 2013

С ВЕРОЙ В ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ



Орден Почета

2 июня 1999 года бывший руководитель Западно-Сибирской железной дороги, министр путей сообщения РФ Владимир Иванович Старостенко, представляя коллективу магистрали нового начальника Западно-Сибирской, сказал: *«Александра Витальевича многие из вас хорошо знают. Он вырос в коллективе дороги. Окончил НИИЖТ и начал с работы составителем поездов. Был начальником станции Славгород, затем — заместителем и первым заместителем начальника отделения в Карасуке. После того, как поработал начальником станции Инская, возглавил Новосибирское отделение, а последние два года руководил крупнейшим на сети дорог отделением — Кузбасским. С честью прошел там сложнейший период реорганизации, реструктуризации и вывел отделение в передовые. Грамотный и энергичный руководитель, активно внедряет новые технологии, быстро принимает решения. Сумел наладить хорошие отношения с администрацией Кузбасса, и там очень сожалеют об его уходе.*

Не сомневаюсь, что Александр Витальевич справится, оправдает оказанное ему доверие. Надо учесть, что к Западно-Сибирской на сети — повышенное внимание, как к крупнейшей дороге. Издавна она является передовой по многим направлениям: внедрение современных технологий, высокие показатели использования подвижного состава, эффективная тарифная политика и многое другое. Но я не раз говорил и теперь хочу повторить, что многое можно и нужно решать быстрее, энергичнее. И мы все уверены, что Александр Витальевич не только обеспечит преемственность, но и пойдет дальше во всех начинаниях».

Действительно, судьба Александра Витальевича настолько тесно связана с судьбой Западно-Сибирской магистрали, что можно без преувеличения считать: все, что происходило и происходит на дороге в последние десятилетия — и радостное, и трагическое, — оставило неизгладимый след в его биографии, а его биография также вписана в судьбу магистрали.

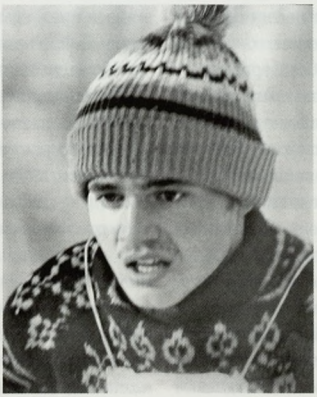
Родился А.В. Целько не в семье железнодорожников. И даже не вблизи от железной дороги. Так что романтичные паровозные гудки, манящие в дальние края, и стук колес проходивших мимо поездов не тревожили до поры до времени воображение деревенского паренька. У него хватало тогда других увлечений и дел. Отец Александра Витальевича — Виталий Михайлович Целько вспоминает: *«Все наши дети с малолетства были приучены к труду. Ведь только собственное хозяйство и выручало. Осенью сдадим одного теленка, чтобы к школе ребят одеть, а второго — себе на мясо. Поросят держали, домашнюю птицу… Домашняя работа была в основном на детях… Саша любил работу по хозяйству. И за животными почистит, уберет, и что надо подправит».*

Сам Александр Витальевич рассказывает: *«Может, это кому-то покажется странным, но я благодарен судьбе, что родился и вырос в селе и что именно сельская школа сформировала мой характер, мой фундамент образовательный, мои увлечения.*

Увлечений было много. Я играл в футбол, играл в хоккей, бегал на лыжах. Уже пацаном самостоятельно водил трактор, машину. Ходил в кружок самодеятельности, научился играть на баяне. Даже была мысль пойти в культпросветучилище. Пел в хоре и пел со сцены под гитару. Увлечений было столько, что не хватало двадцати четырех часов в



Александр Целько с одноклассниками. 60-е годы



Александр Целько – студент. На старте лыжной трассы

сутки. С пятого класса у меня было ружье — увлекался охотой. Зимой — лыжи. Я вот сейчас часто слышу: «Нечем молодежи заняться, нечем ее занять». С содроганием слышу и, честно говоря, не понимаю».

Понять действительно трудно, особенно человеку, который с ранних лет отчетливо осознает свою ответственность перед родными и близкими, как непреложное воспринимает товарищество и взаимовыручку, для которого окружающий мир наполнен интересными людьми, событиями, делами, в которых обязательно хочется принять участие. И не просто хочется, а делается — самозабвенно, увлеченно, талантливо. Недаром ему пророчили карьеру и музыканта, и спортсмена, учителя говорили о математических способностях.

Снова хотелось бы привести слова Виталия Михайловича Целько, которые очень точно определяют ту точку отсчета, с которой, как правило, начинается настоящее, ответственное отношение к жизни: *«Мы с матерью специально своих детей не наставляли: будь, мол, таким и таким… Или… старайся стать тем-то и тем-то. Но в повседневной жизни присматривались к их поступкам и поддерживали честность. У нас не прощались лень, ложь, трусость, желание получить больше другого или «подставить» кого-то. А если кто-то перед тобой провинился, чтобы с плеча не рубил. Надо хорошо разобраться. Чтобы никто невинный не пострадал.*

С самого детства Саша был очень основательным. Любое дело у него ладилось. Собранный, пунктуальный. Всегда у него были какие-то задумки: по хозяйству ли, в играх или забавах с ребятами, всегда он добивался своего. Товарищи к нему тянулись. Не то чтобы он был заводилой, но к нему прислушивались. Помню, уже тогда он не раз говорил: «Буду поступать только в НИИЖТ».

На выбор НИИЖТа, видимо, не в последнюю очередь повлиял пример старшего товарища, которого Саша очень уважал и которому старался во многом подражать. Тот учился в НИИЖТе и, приезжая в село, рассказывал друзьям об институте, о железной дороге, о том, как интересна и перспективна выбранная им специальность. Можно считать это счастливой случайностью, если бы не достаточно устойчивая жизненная закономерность: в судьбоносном выборе случайностей, как правило, не бывает. НИИЖТ был выбран потому, что именно там Александр Витальевич сначала скорее почувствовал, чем понял, неограниченные возможности для приложения своих очень немалых сил. А магистрали и раньше, и сейчас очень нужны честные, всегда добивающиеся своего, способные, трудолюбивые, талантливые люди.

В 1978 году, после окончания института, молодой инженер А.В. Целько приезжает на станцию Камень-на-Оби, где начинает работать сначала составителем поездов, а потом дежурным по станции. Железнодорожники хорошо знают, что работа эта требует предельной ответственности, сосредоточенности, профессиональной грамотности. Постоянно меняющиеся ситуации в движении поездов, сложности маневровой работы станции, нередкие проблемы в ее местной работе требуют безукоризненной организации взаимодействия самых различных железнодорожных служб. Большинство из этих проблем, необходимость их немедленного решения, ложатся, как правило, на плечи дежурного. С первых своих шагов Александр Витальевич обратил на себя внимание руководителей отделения не только умением и обоснованностью своих предложений, но инициативностью и творческим подходом к «нестандартным» ситуациям.

Вскоре Александру Витальевичу была предложена должность заместителя, а через полгода начальника станции Славгород.

Новая должность и новое место работы стали хорошей школой не только в углубленном постижении достаточно сложных условий и правил железнодорожных перевозок, но и не менее сложных взаимоотношений с людьми, с коллективом. Руководитель — это всегда двойная, даже тройная ответственность: за дело, которому призван служить, за людей, которыми руководишь, за свои собственные поступки и решения. Непростой наукой строить плодотворные взаимоотношения с руководимым коллективом, как правило, овладевают постепенно. И далеко не каждому она дается. Все, кто работал с Александром Витальевичем в те годы в Славгороде, в один голос говорят о его таланте организатора, способности влиять на людей, о чутье на все новое и передовое, о нетерпимости к недисциплинированности и разгильдяйству, о том, как высоко он ценил профессионализм и инициативу. Возможно, именно тогда в полной мере он осознал значение «человеческого фактора». И не отсюда ли, ставшее лейтмотивом всего его последующего служения убеждение: *«Настоящий руководитель тот, кто создает людям оптимальные условия труда и жизни, кто заботится о них. Такому руководителю будут верить, к нему пойдут. И значит, будет нужный всем результат».*

К молодому руководителю очень скоро стали прислушиваться, ему поверили, к нему пошли. Станция Славгород становится одной из лучших на отделении, а ее прекрасно себя зарекомендовавшего начальника в 1985 году переводят работать в аппарат Карасукского отделения дороги на должность руководителя отдела контейнерных перевозок и коммерческой работы.

«Сам Александр Витальевич тогда на глаза руководству дороги не лез. Среди коллег отличался скромностью, деликатностью и в то же время настойчивостью... — вспоминает председатель совета ветеранов магистрали П.Ф. Мысик, работавший в то время заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги. — *Он умеет смотреть вперед и работать на перспективу: краткосрочную, долгосрочную... И всегда добиваться намеченного. Если инженер хороший тактик, значит — надежный исполнитель. А если в нем проявляется стратег, таких «накладно» использовать «в обойме». Это — руководители. У нас на Западно-Сибирской магистрали всегда внимательно и бережно относились к молодым кадрам. Александр Целько пошел «в рост» большими шагами. Его назначили на должность начальника отдела перевозок, затем — первого заместителя начальника Карасукского отделения дороги вместо Михаила Ивановича Карманова. Ученик сменил своего учителя».*



Вокзал станции Славгород

Не надо забывать, что именно в это время в стране уже начинала свои первые разрушительные шаги громко задекларированная с партийных трибун «перестройка». Ее то и дело менявшиеся целевые направления, сумятоха обличений и судорожные поиски опоры на ускользающей из-под ног идеологической почве дезориентировали и деморализовывали людей, рушили отлаженную систему ценностей, порождали неверие в завтрашний день.

Все это не могло не сказаться на общем состоянии дел на дороге. И хотя по инерции развитие производства еще продолжалось, но уже резко обострилась проблема его финанси-

рования. Более того, были утрачены даже средства стратегического назначения: разобраны вторые пути, ликвидирована контактная сеть на шести перегонах, закрыт целый ряд станций. Закрыта и разобрана участковая станция Карасук-III. На ней разрушены здания и все технологические обустройства вагонного эксплуатационного депо, разрушена и разграблена компрессорная, закрыт дом отдыха локомотивных бригад. Оставшийся железнодорожный путь по всей протяженности бывшего Карасукского отделения не ремонтировался более 10 лет. В результате на образовавшихся однопутных перегонах из-за недостатка пропускных способностей в движении поездов стали возникать большие перебои и задержки.

Результаты труда нескольких поколений железнодорожников рушились буквально на



Здание вокзала станции Карасук

глазах. Как говорили сами железнодорожники — «их душили слезы и гнев».

Позже, став руководителем дороги, Александр Витальевич среди прочих экстренных мероприятий по реформированию дороги, наметил чрезвычайные меры по восстановлению пропускных способностей Среднесибирского хода. В течение года восстановили все сооружения, которые были уничтожены или разобраны. Впервые организовали укладку пути на железобетонных шпалах и длинномерных рельсах, вновь смонтировали контактную сеть на разобранных перегонах. Восстановили станцию Карасук-III, но уже с выполнением требований для пропуска поездов весом девять тысяч тонн. Здесь же был построен прекрасный дом отдыха для локомотивных бригад, работающих на длинных тяговых плечах. В течение полутора лет был реконструирован и вновь построен целый ряд объектов, позволяющих использовать более совершенную технологию в ремонте и продвижении вагонопотоков.

Когда Карасукское отделение, как и ряд других, расформировали, А. В. Целько предложили на выбор работу в аппарате Омского или Новосибирского отделений дороги. Он же, узнав, что вакантна должность начальника станции Инская, к удивлению многих, попросился именно туда. Хотя выбор этот вполне объясним. Инскую Александр Витальевич знал не по наслышке. Еще будучи студентом, он готовил там дипломный проект. Масштабы скромной линейной станции Славгород и крупнейшей сортировки, которой считается Инская, несопоставимы. Недаром журналисты когда-то называли ее «всесоюзной фабрикой маршрутов».

И действительно, в 1994 году Инской «перекресток» — это две мощные сортировочные горки, девять парков, свыше ста приемо-отправочных и сортировочных путей, длина которых около двухсот километров. Только штат работников станции составлял в то время более пятисот человек. Всего же на узле трудились несколько тысяч железнодорожников.

А.В. Целько нередко говорит о счастье общения с талантливыми, яркими людьми, с которыми ему приходилось «служить в одной команде». Такие люди были и в Камне-на-Оби, и в Славгороде, и в Карасуке. На Инской опыт и традиции были особенно сильны. Железнодорожники Инской всегда гордились своим коллективистским духом, взаимным доверием, взаимопомощью и взаимной ответственностью.

«С самого начала, — вспоминает Александр Витальевич, — *я встретил здесь хоро-*

ший работоспособный коллектив, встретил немало толковых, энергичных, молодых и уже зрелых командиров. Сразу же появилось взаимопонимание с руководителями вагонного и локомотивного депо, дистанции пути. Здесь было доброй традицией сообща решать сложные проблемы».

Но не надо забывать, что шел девяносто четвертый год. Экономику страны по-прежнему лихорадило. Спад производства продолжался. О завтрашнем дне многие предпочитали не задумываться. Это не могло не сказаться и на работе железнодорожников. Если в прежние годы коллектив Инской славился своими успехами в отраслевом и дорожном соревновании, то сейчас о былых успехах только вспоминали.

Новый начальник возобновил знакомство со станцией с путевого хозяйства. Сразу увидел, а после разговоров с людьми окончательно убедился, что в последнее время здесь стали мало заботиться о текущем содержании рельсовой колеи. Начальник Новосибирского отделения дороги В.И. Старостенко поддержал Александра Витальевича — оздоровление и содержание пути должно стать приоритетной задачей. На следующий год запланировали капитально отремонтировать уже не пять километров, как обычно, а вдвое больше. Кроме того, наметили заменить более ста стрелочных переводов, причем стрелки планировалось укладывать на железобетонное основание. Необходимо было также заняться ремонтом станционных зданий.

С уменьшением объемов перевозок на Инской изменили технологию формирования поездов для станций Новосибирского узла. Взяли на себя больше маневровой работы и стали готовить многогруппные составы. Подписали договор со станцией Клещиха, где решили освободиться от маневровой работы на своих путях, чтобы иметь возможность сосредоточиться на погрузке-выгрузке, транспортно-экспедиционном обслуживании клиентуры.

Новый руководитель быстро вписался в трудовой коллектив станции.

Людмила Андреевна Алещева, заместитель начальника станции Инская по кадрам и социальным вопросам, вспоминает: *«Работать с Александром Витальевичем было и сложно, и очень легко. Он никогда не забывал о заданиях, которые поручил. Он трудоголик сам, и этого ждет от других. Хорошо разбирался в людях. А легко работалось потому, что он всегда знает, что требует. Иной руководитель ругает: и это не так, и то, а вот как надо — не знает. Александр Витальевич всегда конкретен, дает очень точные поручения и приказы. Если задание сложное — всегда поможет».*

Уже в следующем году возглавляемый А.В. Целько коллектив Инской дважды становится победителем отраслевого соревнования среди сортировочных станций.

Вспоминая о том непростом для себя времени, Александр Витальевич рассказывал: *«Считаю, что это один из самых счастливых и самых трудных периодов в моей работе. Это была работа, по сути дела, круглосуточная, это была работа с прекрасным трудовым коллективом, который не прощал ни фальши, ни заигрывания, принимал только открытый, откровенный, честный разговор, платил тем же».*



Станция Инская – «всесоюзная фабрика маршрутов»

В 1996 году для А.В. Целько наступает



А.В. Целько

период стремительных жизненных и карьерных перемен. С февраля 1996-го по сентябрь 1997-го он успешно руководит Новосибирским отделением дороги. Растут качественные показатели работы: статическая нагрузка, участковая скорость, среднесуточная производительность и пробег локомотива. Как всегда, Александр Витальевич много внимания уделяет социальной сфере.

Чуть больше месяца проработал А.В. Целько на посту заместителя начальника Западно-Сибирской железной дороги по перевозкам, а в октябре 1997 года его назначают заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги — начальником Кузбасского отделения.

Это было время, пожалуй, наибольшего напряжения социально-экономической ситуации в стране. Перед магистралью с предельной остротой стояли тогда вопросы стратегического характера — надо было отыскивать пути выживания транспортной и угольной отраслей в условиях общего экономического кризиса. Объемы промышленного производства в Кузбассе снижались. Около 57% всей производимой в регионе продукции шло на внутренние нужды области, поскольку за ее пределами она не была востребована. По сравнению с 1996 годом горняки Кузбасского бассейна добыли на 4 миллиона 783 тысячи тонн угля меньше. Произошло это в основном из-за неплатежеспособности потребителей угля и отсутствия средств на замену изношенного горного оборудования, на техническое перевооружение.

На шахтах и разрезах не было денег на своевременную выдачу зарплаты. Рабочие прокопьевской шахты им. Калинина, например, не получали зарплату в течение девяти месяцев. Огромные финансовые потери железная дорога несла во время забастовок и перекрытий Транссиба, когда шахтеры, учителя, врачи пытались таким способом не допустить закрытия шахт и разрезов.

Во время одной только шахтерской блокады Транссиба в мае 1998 г. в районе Анжеро-Судженска был задержан 441 поезд. Потери, связанные с этой остановкой, составили три миллиарда рублей. Потери могли быть гораздо больше, если бы не решение министра путей сообщения Н. Е. Аксененко выделить для шахтеров Анжеро-Судженска, перекрывших Транссиб, 16 миллионов рублей для погашения задолженности по их зарплате.

«Это был, пожалуй, самый сложный период за весь мой почти тридцатилетний стаж работы на железной дороге, — вспоминает А.В. Целько. — *Я был на переднем крае, был в гуще всех этих дел и до сих пор не устаю восхищаться теми решениями, которые принимал тогда ныне уже покойный министр путей сообщения Н.Е. Аксененко. Решения быстрые, твердые, конкретные и результативные. Они позволили решить множество искусственно созданных проблем, связанных с хронической невыдачей заработной платы шахтерам, снять блокаду железных дорог и открыть движение, заверить людей, а потом — самое главное — выполнить свои обещания и разрядить революционную ситуацию, которая была в то время. Там достаточно было одной искры, чтобы столкнулись Власть и простой беззащитный народ. К счастью, этого не произошло. Власть оказалась достаточно благоразумной, потому что каждый день блокады уносил сотни мил-*

Погрузка угля в полувагоны



сти учет и контроль. Превратить их в действенное средство управления финансами и экономикой отделения. Начальнику отделения пришлось предельно ужесточить спрос с подчиненных за итоги каждого дня.

Уже в марте были перевыполнены задания по грузообороту, производительности труда.

лионов рублей из казны государства. Сравните их с несколькими десятками миллионов рублей задолженности заработной платы, которые были погашены Министерством путей сообщения в пользу шахтеров».

Отраслевая газета «Гудок» – о забастовках в Кузбассе

Бастуют шахтеры Кузбасса

Забастовка шахтеров, начавшаяся три дня назад в городе Междуреченске, охватывает все больше горняцких городов Кузбасса. 14 июля бастуют уже в девяти городах.

Стачечный комитет Междуреченска 13 июля дополнил выдвинутые ранее социально-экономические требования новыми и выдвинул политические лозунги. Они названы в открытом письме Советскому правительству. Вот некоторые из них: население Сибири и Дальнего Востока обеспечивать продуктами по медицинским нормам, отменить льготы любым должностным лицам, немедленно вынести на всенародное обсуждение новую Конституцию СССР и принять ее не позднее 7 ноября 1990 года. Бастующие считают необходимым приезд в Кузбасс руководителей партии и правительства. Чтобы ускорить их приезд, приозабастовщиков к всекузбасской забастовке.

13 июля стачечный комитет принял решение о прекращении забастовки, но горняки ни одной из шахт Междуреченска не приступили к работе и проводят митинги непосредственно у шахт. Основной вопрос, который обсуждается, — создание областного стачечного комитета.

Забастовочное движение пока не коснулось в Кузбассе только двух шахтерских городов — Белова и Анжеро-Судженска. Порядок во всех городах поддерживают пикеты забастовщиков совместно с милицией.

В области находятся министр угольной промышленности СССР М. И. Щадов и первый заместитель Председателя Совета Министров РСФСР Ф. А. Табеев.

(Корр. ТАСС).

КЕМЕРОВО.

Надо еще вспомнить и о том, что А.В. Целько приступил к исполнению обязанностей начальника отделения сразу же после объединения Тайгинского, Беловского и Новокузнецкого отделений в одно — Кузбасское отделение Западно-Сибирской железной дороги. В то время далеко не все восприняли положительно это объединение. Но когда за короткое время заметно улучшилось обеспечение шахт и разрезов порожняком, отношение к объединению стало меняться. Улучшить положение дел во многом помогло применение новых технологий. В Кузбасс стал поступать уже подобранный на мощных сортировочных станциях дороги — Инской, Московке, Входной — порожняк. Он сразу же подавался на подъездные пути шахт и разрезов или в вагонные депо на ремонт.

В январе-феврале 1998 года, когда главные показатели — план по погрузке, грузообороту, производительности труда — осилить не удалось, А.В. Целько и его команда внимательно проанализировали каждую позицию перевозочного процесса, слабые места ведущих хозяйств — локомотивного, вагонного, перевозок, пути. Была принята директива: наряду с осуществлением антикризисных мероприятий, усилить во всех сферах деятельно-

Большое внимание в своей работе начальник отделения уделял ключевым структурным подразделениям — станциям. Сказывался опыт прежней работы. На технико-экономическом совете были намечены меры по приведению хозяйства станций в надлежащее состояние и принято совместное с территориальным комитетом профсоюза постановление по объявлению смотра-конкурса на лучшую станцию. Началась большая работа по проведению капитального ремонта пути, устройств СЦБ и связи, энергетического, вагонного и локомотивного хозяйств. Особое внимание уделялось внедрению новых современных технологий в локомотивных и вагонных депо. Результат — уже в первом квартале 1998 г. план отправления грузов Кузбасское отделение выполнило на 100,6%, улучшив при этом показатели качества использования подвижного состава. Благодаря этому затраты по перевозкам уменьшились на 111,2 млн руб. Значительно снижены оказались и эксплуатационные расходы.

Но поддерживать на должном уровне финансово-экономическую стабильность отделения в условиях, когда грузоотправители не торопились погашать задолженность перед же-

лезнодорожниками, было не просто. В июне 1998 г. даже возникла ситуация, когда на Кузбасское отделение из-за задолженности в федеральный бюджет могло быть наложено взыскание со всеми вытекающими отсюда последствиями. Потребовалась огромная работа, в результате которой постепенно удалось выйти из кризисной ситуации. Нашли такие механизмы взаиморасчетов магистрали и грузоотправителей, при котором непогашение долгов перед железнодорожниками стало невыгодным. К тому же в июне 1998 г. были снижены железнодорожные тарифы на перевозку угля, рудно-металлургического сырья, сырой нефти и мазута.

Как всегда, серьезное внимание Александр Витальевич уделял внедрению в производственный процесс новых высокоэффективных информационных технологий с применением компьютерной техники. Был открыт единый диспетчерский центр управления перевозками Кузбасского отделения дороги. В составе центра действовала система диспетчерской централизации стрелок и сигналов нового поколения «Диалог», которая обеспечила высокоскоростной обмен информацией между центральным постом и линейными пунктами.



1998 год Кузбасское отделение закончило с хорошими результатами. Несмотря на многие объективные и субъективные трудности, такие, как «рельсовые войны», августовское падение рубля, необоснованно высокие тарифы на электроэнергию, кузбассовцам удалось превзойти по объемам погрузки рубежи 1997 года. Труженики отделения перевезли 122 миллиона тонн грузов, более 36 миллионов пассажиров, выполнили большой объем ремонтных работ, в том числе провели средний и капитальный ремонт почти 300 километров путей и деповский ремонт около 13 тысяч вагонов. На строительстве объектов социальной сферы было освоено около 68 миллионов рублей.

Уже к лету 1999 года отделение вышло на безубыточную работу. Прибыль за шесть месяцев составила 406 миллионов рублей, в два с лишним раза превысив плановую.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 июня 1999 года Александр Витальевич Целько назначается начальником Западно-Сибирской железной дороги. Через пять месяцев его назначают начальником Южно-Уральской железной дороги. Через шесть месяцев — заместителем министра путей сообщения Российской Федерации, а через три месяца — первым заместителем министра путей сообщения Российской Федерации.

С министром путей сообщения Н.Е. Аксененко

Человеку со стороны трудно уловить логику в кадровых перестановках «высшего командного состава» правительственных чиновников того времени. Зачастую тогдашние правители страны руководствовались в своих решениях не столько интересами дела, сколько политическими и, как правило, «подковерными» соображениями. Нередко эта кадровая чехарда задевала и железнодорожников, хотя как раз Министерство путей сообщения продолжало оставаться самой стабильной и менее других поддавшейся всеобщему разрушению отраслью нашей экономики. Отлаженный десятилетиями механизм сети достаточно устойчиво продолжал свое безостановочное движение. Иначе просто и быть не могло — его остановка вызвала бы мгновенный коллапс всей страны. Это хорошо понимали даже самые недальновидные политики. И еще одна особенность. У руководства железной дороги уже не могли, как в 20-е – 30-е годы, оказаться люди «со сто-

Газета «Транссиб», июнь 1999 г.

Официальный отдел

Распоряжение Правительства Российской Федерации
от 1 июня 1999 года №848
«О начальнике Западно-Сибирской железной дороги»

Назначить ЦЕЛЬКО Александра Витальевича начальником Западно-Сибирской железной дороги.

Председатель Правительства Российской Федерации С.СТЕПАШИН.

По дороге

Подарок каждому

Большое событие на Западно-Сибирской



роны». Здесь требовались не просто талантливые и волевые руководители, но и специалисты высочайшего класса, лидеры. И, говоря откровенно, таких было всегда не так много в кадровых запасниках любого министерства. Такие всегда на виду, всегда жизненно необходимы. В самые трудные, самые критические моменты их направляют на самые ответственные посты, в самые «горячие точки». И чем неустойчивее общее экономическое положение в стране, тем чаще эти спасительные для дела «передвижения». Резкие и, казалось бы, малообъяснимые служебные «передвижения» Александра Витальевича Целько, последовавшие одно за другим с 1999 по 2002 год, становятся понятными и необходимыми именно с учетом наступающего перелома. На железных дорогах страны начиналась непростая реформа. Удержать в руках руль, не допустить необратимых потерь, добиться положительного результата могли только специалисты высочайшего класса, такие, как Н.Е. Аксененко, Г.М. Фадеев, В.И. Старостенко, А.В. Целько. А еще хотелось бы отметить, что совсем не случайно у руководства железными дорогами страны оказалось в то время немало наших земляков из Сибири. Транссиб был уже не школой, он стал Академией.

В Министерстве путей сообщения Александр Витальевич проработал чуть меньше двух лет, но, как он признался сам, там «каждый год работы можно было считать за три». Как заместителю министра, ему приходилось заниматься и всероссийскими перевозками, и тарифной политикой, курировать основные проекты, которые вело в то время министерство. Вопросы эти решались в основном на уровне правительства: Минфина, Министерства экономического развития и торговли, Министерства антимонопольной политики и др. Приобретался бесценный опыт решения государственных проблем на самом высоком уровне. Общение и работа с крупными государственными деятелями, промышленниками, политиками, учеными научили многому. Прежде всего, самому важному — рассматривать каждый свой шаг, каждое свое решение в тесной взаимосвязи с проблемами России.

Весной 2002 года делегаты конференции трудового коллектива Западно-Сибирской магистрали первыми узнают о назначении Александра Витальевича Целько начальником дороги. Зал встретил эту информацию с явным одобрением. *«Целько наш — сибиряк. Мы с ним работали, мы его знаем. Хорошее решение!»* — слышались реплики из зала. Зачитывая распоряжение Председателя Правительства РФ о назначении А.В. Целько, министр путей сообщения Г.М. Фадеев сказал, что считает Александра Витальевича достойным находиться в «золотом фонде руководителей отрасли».

Дорога за последнее время окрепла, стала мощнее, мобильнее и считалась барометром сети железных дорог страны. На Западно-Сибирской был создан Единый диспетчерский центр, позволяющий управлять процессами перевозок не только в пределах одной дороги, но и на полигонах Южно-Уральской, Красноярской и Свердловской железных дорог. Но уже в самом начале 2002 года стало заметно

падение объемов перевозок. В феврале с трудом решили задачу по сохранению объемов работы прошлого года. И происходило это потому, что тарифная политика, которая должна одинаково учитывать интересы всех регионов, с проведением последней шестнадцатипроцентной индексации по принципу «всем сестрам по серьгам» поставила регионы Сибири и Урала в неодинаковые условия по отношению к предприятиям, расположенным в европейской части. С таким трудом завоеванные рынки (в том числе внешние: угля, металла, нефтяных грузов) могли быть утеряны в самое короткое время. Выход Целько видел в объединении с руководителями администраций и с основными товаропроизводителями, в первую очередь с угольщиками и металлургами Кузбасса, с нефтяниками Омска.



А.В. Целько и первый зам. министра путей сообщения В.И. Якунин осматривают состояние пути

Впервые соглашение, регулирующее взаимоотношения железной дороги с областной администрацией и промышленными предприятиями, было заключено между Министерством путей сообщения, Западно-Сибирской железной дорогой и администрацией Кемеровской области еще в июле 1997 года. Подписанное 6 марта 2002 года новое соглашение существенно отличалось от предыдущих. Впервые в нем были так четко обозначены обязательства сторон. «Каждый должен заниматься своим делом», — кратко сформулировал их главную суть Александр Витальевич.

2002 год стал еще и годом завершения первого этапа реформы на железной дороге. Ведомственная пресса пестрела заголовками: «Реформе дан зеленый свет». Целью реформы были серьезные структурные преобразования отрасли, ее качественное обновление. Надо сказать, что сначала многие на дороге сомневались в целесообразности реформ. Аргументы сомневающихся выглядели достаточно убедительными: зачем, мол, реформировать систему, которая проверена многолетней практикой, работает безотказно и эффективно. *«Да, железная дорога сегодня — одна из наиболее стабильных государственных структур,* — говорил в то время в одном из своих выступлений Александр Витальевич. — *Но не нужно забывать, что жизнь не стоит на месте, что новые экономические формации диктуют и новые подходы к решению*



Правительство Российской Федерации
Распоряжение
от 27 февраля 2002 г. №243-Р
Москва

О члене Коллегии Министерства путей сообщения Российской Федерации

Утвердить **Целько Александра Витальевича** членом Коллегии Министерства путей сообщения Российской Федерации.

Председатель правительства Российской Федерации
М.КАСЬЯНОВ.

Газета «Транссиб», февраль 2002 г.

производственных, хозяйственных, финансовых задач. Каковы цели преобразований? Напомню, что реформы на железнодорожном транспорте идут поэтапно. В 2002 году завершится первый этап, цель которого — построение эффективного механизма государственного регулирования, стимулирующего развитие конкуренции в грузовых и пассажирских перевозках, разделение функций государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью. Приоритетом же реформы является рост благосостояния железнодорожников».

Время реформ — всегда очень непростое время. Для всех. Но для настоящего руководителя его сложность возрастает многократно, требуя от него полной самоотдачи, до предела насыщенных работой дней, часто бессонных ночей. Оно требует не простого исполнительства, но стратегического мышления, умения предвидеть, нередко идти на риск в поиске наиболее оптимальных и действенных решений. И, в то же время, диктует необходимость предельно трезвого расчета, умения семь раз отмерить и даже определенной консервативности в самом хорошем смысле этого слова, суть которого: «Не навреди. Не наломай дров». Только суммой всех этих условий и усилий в работе руководителя государственного масштаба может быть достигнут нужный и эффективный по всем направлениям результат.

2002 год был очень непростым, богатым на события и напряженным. Выполнение задач, поставленных перед ЗСЖД коллегией Министерства путей сообщения, потребовало максимального напряжения сил и поиска дополнительных резервов в достижении результатов.

Пришлось сконцентрировать усилия на подготовке к реализации «прорывных» технологий перевозочного процесса. Были выполнены большие объемы капитального ремонта пути — более 700 км. Работы велись круглый год, в том числе и зимой, что позволило за счет увеличения скорости движения поездов повысить пропускную способность Среднесибирского хода до 55 пар поездов в сутки. В летний период обеспечили выполнение запланированного объема работ по усиленному капитальному ремонту пути Транссибирского хода и качественное выполнение графика движения пассажирских поездов. Освоили заданные объемы перевозок при выполнении качественных показателей работы подвижного состава. Ускорили оборот вагона за счет увеличения участковой скорости, что, в конечном итоге, позволило увеличить погрузочные ресурсы. Повысилась безопасность движения поездов.

Одной из главных задач в 2003 году стала работа над ценовой политикой, от которой, по словам А.В. Целько, во многом зависело дальнейшее благополучие отрасли. Предстояло приложить максимум усилий к уменьшению эксплуатационных расходов. В результате комплекса проведенных мероприятий и работ финансовые и производственные показатели превзошли самые оптимистические прогнозы. Основной доходообразующий показатель — отправление грузов — увеличился на 7,4%, грузооборот — на 15,5%. Это позволило повысить заработную плату железнодорожников в течение 2003 года на 30%.

Ускоренные электропоезда повышенной комфортности соединили с Новосибирском все областные центры Западной Сибири. Пас-



В кабинете А.В. Целько. Рабочий момент

сажиропоток на всех этих направлениях увеличился вдвое.

Неузнаваемо преобразился цех эксплуатации в локомотивном депо Омск. Прекрасные учебные классы, бытовые комнаты, реабилитационный центр, оснащенный самой современной медицинской аппаратурой. И начальник дороги ставит новую задачу — каждый квартал запускать обновленный (наподобие омского) цех эксплуатации в очередном локомотивном депо.

«То, чего вы добились в 2003 году, — это величайшее достижение. Западно-Сибирская — локомотив всей отрасли!» — так охарактеризовал президент ОАО «РЖД» Г.М. Фадеев результаты работы магистрали. — *«Не припомню, чтобы какая-нибудь железная дорога доселе могла обеспечить такой годовой прирост грузооборота — 15,5%. Подобный результат трудно найти и в мировой практике. Это говорит о таланте руководителей, командиров производства, об их умении безупречно организовать работу, выделить из многообразия задач приоритетные и реализовать их в кратчайшие сроки.*

Я спокоен, пока у руля Западно-Сибирской такой человек, как Александр Витальевич».

А.В. Целько уверен, что все позитивные изменения, происходящие на магистрали, возможны лишь потому, что над ними работают профессиональные и преданные своему делу люди. На Западно-Сибирской — это более ста тысяч специалистов. Безусловно, каждый значительный результат здесь достигается самоотверженными усилиями самых различных служб и подразделений. Но все эти усилия надо организовать, придать четкий и эффективный рабочий алгоритм гигантскому коллективу. Необходимо постоянно создавать условия для высокопроизводительного труда каждому работнику. Без коллективных творческих действий всех руководителей команды единомышленников во главе с начальником дороги добиться этого просто невозможно. Александр Витальевич целенаправленно и очень результативно работает с огромной армией своих помощников. В их числе и заместители начальника дороги, руководители отраслевых служб, отделений дороги, структурных подразделений, мастера и бригадиры. При всей внешней сдержанности и служебной строгости, у него всегда находятся душевные слова для тех, кто хорошо справляется со своими обязанностями, творчески двигает дело вперед, совершенствует технологию, создает условия для повышения производительности труда. Он часто повторяет, что *«для меня абсолютными критериями, по которым необходимо оценивать эффективность работы железнодорожников, являются качество, безукоризненное соблюдение технологии, дисциплина и умение вести дело экономно».*



На открытии нового терминала на станции Входная в Омске. Сентябрь 2003 г.

Есть такое емкое понятие — мотивация труда. Одна из важных задач руководителя дороги — всеми возможными методами заинтересовать людей в результатах своего труда. Из этой заинтересованности и складывается коллективный успех. Можно привести много примеров из повседневной жизни дороги по эффективному стимулированию производительного и достойного результата труда дорожных мастеров, начальников линейных станций, машинистов-инструкторов и других отраслевых профессионалов. Достаточно сказать, что за-



Вагон-церковь у перрона вокзала Новосибирск-Главный

дания дорожным мастерам начальник дороги дает лично и лично контролирует их выполнение. Многих из них он хорошо знает и при объездах дороги или отдельных участков обязательно встречается с ними. А ведь это несколько сотен командиров стержневой профессии путейцев. Такие же подходы и к специалистам других ответственных отраслей хозяйства дороги. Подобного отношения к людям требует он и от своих помощников.



Проводы вагона-церкви

Часто бывая в коллективах предприятий дороги по делам производственным, Александр Витальевич всегда интересуется условиями жизни и быта, морально-психологическим климатом, условиями труда и отдыха, возможностями для профессионального роста. Такие встречи для него — важный источник информации к размышлению, а в случае обнаружения недостатков — принятия необходимых мер. Забота о людях, о создании для них нормальных условий на рабочем месте для него всегда была в числе самых приоритетных задач.

Большое значение придает начальник дороги проведению праздничных мероприятий, на которых отмечаются трудовые победы и чествуются те, кто своим трудом заслужил достойную награду. Это и победы коллективов в отраслевом соревновании, окончание строительства или реконструкции значимых объектов (вокзалов, депо, новых и вторых путей, сооружений социальной сферы), регулярные встречи с «золотым фондом» дороги — ветеранами отрасли.

Кадровая проблема — под его особым контролем. Он не раз заострял внимание на проблеме усиления кадровой вертикали, персональной ответственности руководителей на всех уровнях — от заместителя начальника дороги до машиниста-инструктора.

Под пристальным вниманием руководства магистрали находятся наиболее одаренные молодые специалисты. Многие из них входят в перспективный резерв на замещение командных должностей. Александр Витальевич регулярно встречается со своими «резервистами» и при необходимости оказывает им действенную помощь. *«У нас есть огромный простор для дальнейшего роста. Дерзайте, работайте над собой, будьте целеустремленными»*, — сказал он на одной из таких встреч.

Новые задачи ставит руководитель дороги и перед учеными вузов. Сегодня им необходимо прогнозировать развитие предприятий дороги с целью опережающей подготовки специалистов, существенно расширить свои научные исследования и быстрее внедрять их результаты в производство.

Неузнаваемо изменился за последние годы внешний вид магистрали. Огромная и целенаправленная работа над эстетикой и дизай-

ном зданий, сооружений, подвижного состава, рабочих мест принесла отличный качественный результат. На встрече с ветеранами во Дворце культуры железнодорожников в День пожилых людей в октябре 2005 года заместитель председателя Новосибирского областного совета ветеранов, участник ВОВ генерал Алексей Иванович Ермолов сказал:

— Я проехал от Минска до Новосибирска в поезде и нигде не видел такого содержания пути и железнодорожных объектов, ухоженных и обустроенных, как на Западно-Сибирской дороге.

В одном из своих последних по времени интервью Александр Витальевич, подводя своеобразный итог реформам, прошедшим на дороге за последние три года, сказал: *«Главное — произошло качественное изменение не просто структуры, а всей работы железных дорог России. Они стали значительно больше, чем прежде, перевозить пассажиров и грузов, выросла производительность труда, и, следовательно, значительно увеличилась заработная плата рабочих и служащих, произошел существенный сдвиг в обслуживании пассажиров. Сейчас мы ежегодно сдаем в эксплуатацию новые или обновленные вокзалы, капитально ремонтируем тысячи километров железнодорожных путей, внедряем в производство новейшие технологии. В частности, на Западно-Сибирской железной дороге мы ежегодно наращиваем объем грузоперевозок. По грузообороту мы уверенно лидируем на сети. Наша дирекция пассажирских перевозок в третьем квартале стала победительницей соревнования на сети железных дорог России. Общий рост производительности труда по итогам 2005 года составит не менее восьми процентов. Сегодня ни у кого не вызывает сомнения целесообразность происходящего реформирования. «Российские железные дороги», и Западно-Сибирская в их составе, уверенно вписываются в условия рыночной экономики и подтвердили репутацию самой успешной транспортной отрасли страны».*



А.В. Целько – Почетный гражданин города Славгорода. Декабрь 2003 г.


РЖД

№ 93 | 26 декабря 2003 г. | Распространяется в Но

Начальник Западно-Сибирской дороги А.В.Целько — почетный гражданин Славгорода

Выступая на торжественном митинге, посвященном открытию реконструированного железнодорожного вокзала в г.Славгороде, глава администрации Алтайского края А.А.Суриков отметил, что современный облик вокзала во многом — личная заслуга начальника Западно-Сибирской дороги А.В.Целько, который связан с городом тесными узами – несколько лет был здесь начальником станции, по праву является земляком славгородцев, и на посту начальника Западно-Сибирской дороги многое делает для развития города сейчас.

«Огромное спасибо Вам, Александр Витальевич, за всё, что Вы сделали для Славгорода», – поблагодарил начальника дороги глава администрации города А.Г.Крюков.

За заслуги перед городом Собранием депутатов Славгорода начальнику дороги А.В.Целько присвоено звание «Почетный гражданин города». А.В.Целько вручен Диплом почетного гражданина и памятная лента.

и масштабность мышления, постоянно накапливаемый опыт управления, вырастающий от опыта производственного до опыта государственного масштаба. И это не преувеличение — руководителю крупнейшей в стране дороги приходится рассматривать каждый свой шаг, каждое свое решение в тесной взаимосвязи с проблемами государства.

Можно с уверенностью говорить о том, что необходимость для каждого нового на-

чальника дороги уходить на шаг, а то и на несколько шагов вперед от своего предшественника, закономерна и жизненно обусловлена. Счастливое совпадение личных качеств, профессионального опыта и таланта руководителя с назревшей необходимостью масштабных преобразований способны дать магистрали новый мощный импульс развития. Недаром железнодорожники говорят, что не только человек выбирает дорогу, но и дорога выбирает того, кто ей нужен. А при выборе руководителя эта «нужность» возрастает многократно.

Взаимный выбор магистрали и Александра Витальевича Целько был безошибочным. Более того, он был счастливым. И для него, и для дороги.

Государственные и отраслевые награды А.В. Целько:

Знак **«Почетному железнодорожнику»** — 1996 г.

Орден Почета — 1999 г.

Медаль **«За особый вклад в развитие Кузбасса»** I степени — 1999 г.

Медаль **«100 лет Транссибирской магистрали»** — 2001 г.

Медаль **«За особый вклад в развитие Кузбасса»** II степени — 26.06.2002 г.

Юбилейная медаль **«60 лет Кемеровской области»** — 2002 г.

Грамота в благославление за усердные труды во славу Святой Церкви — 2002 г.

Знак **«Шахтерская доблесть»** за большой личный вклад в развитие транспортной инфраструктуры угольной промышленности Кузбасса (от губернатора Кемеровской области) — 2002 г.

Нагрудный знак **«Шахтерская слава»** III степени — 2003 г.

Звание **«Лауреат премии им. Михайлы Волкова»** — 2003 г.

Звание **«Почетный гражданин города Славгорода»** — 2003 г.

Знак **«За безупречный труд на федеральном ж.д. транспорте» «20 лет»** — 2004 г.

Лауреат **Государственной премии РФ** — 2004 г.

Орден Святого князя Даниила Московского III степени — 2004 г.

Медаль **«За веру и добро»** — 2004 г.

Орден **«За честь и доблесть»** — 2004 г.

Премия мэрии г. Новосибирска **«За особые заслуги перед городом»** — 2005 г.

Звание **«Почетный гражданин г. Карасука»** — 2005 г.



Начальник Западно-Сибирской железной дороги А.В. Целько с руководителями отраслевых служб, отделений дороги и заместителями начальника дороги. 2005 г.

ДЕВЯТИТЫСЯЧНИК НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ











Ц Г.М. Фадееву

Геннадий Матвеевич!

Коллектив Западно-Сибирской и Южно-Уральской железных дорог трудовой победой ознаменовал 60-летие победы народов России над фашисткой Германией. В честь этого события 3-4.05.2005г. по участку Алтайская – Исилькуль – Курган – Каменск-Уральский проведен поезд весом 9000 тонн. Локомотивные бригады депо Омск, Петропавловск, Курган силами, которых проведен этот поезд, вышли с инициативой и перечислили заработанные в этой поездке деньги в фонд помощи ветеранам Великой Отечественной Войны. На всем протяжении следования поезд сопровожден руководителями Западно-Сибирской и Южно-Уральской железных дорог.

Этой акцией мы демонстрируем готовность наших дорог к тяжеловесному движению, а также подтверждаем нашу приверженность ко всем начинаниям ОАО «РЖД» направленным оптимизацию перевозочного процесса и повышения рентабельности компании.

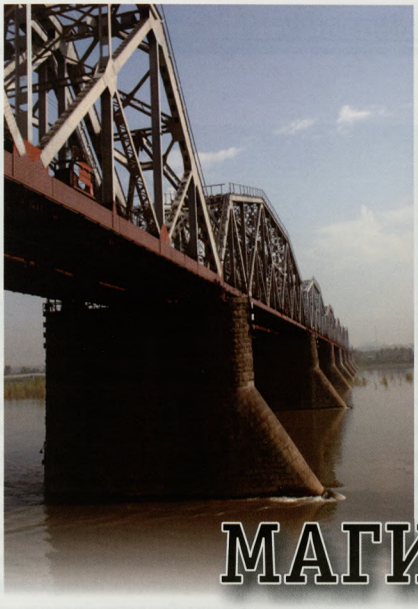
Н Зап-Сиб.ж.д. А.В.Целько

Н ЮУЖД А.С. Левченко















МАГИСТРАЛЬ В БУДУЩЕЕ РОССИИ





МАГИСТРАЛЬ В БУДУЩЕЕ РОССИИ

Любое экономически и технически сложное дело ставится и управляется, в основном, людьми неординарными, выдающимися. Изложение «истории магистрали» в виде очерков о ее руководителях дает четкое представление о масштабах и значимости строительства и деятельности железной дороги в Сибири.

В продолжение 110 лет сибирская железнодорожная магистраль ритмично, безотказно, с динамично нарастающей скоростью, обеспечивает перевозку грузов и пассажиров по трансконтинентальному маршруту. В настоящее время Транссиб по-прежнему остается главной транспортной артерией, надежно обслуживающей жизненно важные грузо- и пассажиропотоки на огромных сибирских территориях, связывающей Россию в единое целое. В условиях ущербных последствий кризисной социально-экономической ситуации 1990-х годов, в итоге которой промышленные предприятия автономизировались, «рассыпались» на мелкие структуры, ограниченные локальными и сиюминутными интересами, железные дороги сохранили свою связующую функцию, обеспечивающую прочность российской государственности.

В составе Транссиба Западно-Сибирской железной дороге принадлежит особая, уникальная роль. Подавляющая масса грузов и пассажиропотоков, следующих из Сибири, начиная от её океанских берегов, и в Сибирь, неминуемо проходит по Западно-Сибирской железной дороге. В продолжение всего времени существования Транссиба Западно-Сибирская железная дорога выполняет роль главной опоры, на которой держатся транспортные коммуникации между Сибирью и европейской частью России. Посткризисные процессы свидетельствуют, что после глубокого, примерно двойного, спада грузооборота начала 1990-х годов Западно-Сибирская железная дорога выходит на прежние главенствующие, ключевые позиции в составе Транссиба и ведущего транспортного предприятия в коммуникационной системе страны. Спад грузовых и пассажирских перевозок в пореформенное десятилетие не прошел бесследно, но принципиальная стратегия, неизменно направленная в перспективу, позволила Западно-Сибирской железной дороге пройти через кризисные испытания с минимальными издержками. В отличие от многих промышленных структур и целых отраслей экономики, практически отказавшихся или оказавшихся не способными внедрять технические новации, Западно-Сибирская железная дорога не аннулировала договоры о сотрудничестве с научными учреждениями фундаментального и прикладного профиля исследований открывающими перспективные направления железнодорожного технического прогресса. Более того, практика научно-технического сотрудничества с отраслевыми научными структурами, институтами Сибирского отделения РАН вышла на новый уровень развития.



Не вторгаясь в техническую политику, стратегию и конкретную деятельность Западно-



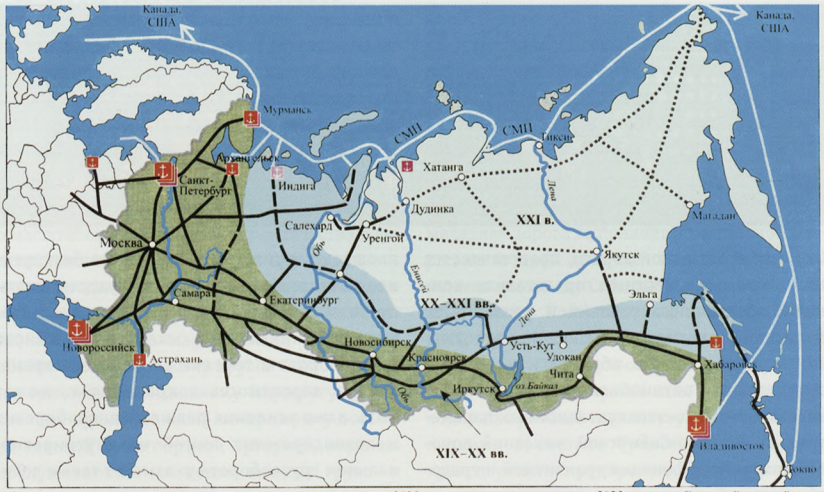
Сибирской железной дороги, представляется возможным и уместным представить комплекс объективных условий и факторов ее будущего развития и транспортной работы.

С учетом темпов, объемов и масштабов строительства автомобильных дорог, их качества и технико-эксплуатационных параметров за Западно-Сибирской железной дорогой сохранится функция транзитной и градообразующей магистрали, ключевая роль в сфере транспортно-экономических связей между Сибирью и Европейской Россией.

Сто десять лет назад Транссиб, несмотря на скромные технико-эксплуатационные параметры, пробудил к активной хозяйственной жизни наиболее населенные территории юга Сибири от Урала до тихоокеанского побережья. Под благотворным воздействием железнодорожной магистрали прежде аграрно-промысловая Сибирь трансформировалась в индустриально-промышленную. Особенно глубокое прогрессивное, преобразующее воздействие Транссиба проявилось в Западно-Сибирском регионе, на пространствах от Урала до Енисея. Старинные западносибирские города Томск, Барнаул, Омск динамично развивались. Новооснованные — Новосибирск, Кемерово и Новокузнецк, возникшие на месте безвестных сибирских деревень, с необычайной скоростью разрослись в крупные, многоотраслевые промышленные центры. Южная часть Западной Сибири превратилась в один из наиболее урбанизированных районов страны.

Допустимо полагать, что внутрирегиональная коммуникационная роль Западно-Сибирской железной дороги сохранится и в будущем. Малоподвижное строительство автодорог, их невысокая плотность в расчете на площадь территории и далеко не безупречное качество дают основания рассчитывать, по меньшей мере, на сегодняшние объемы внутрирегионального железнодорожного грузооборота в течение длительного времени. На вероятность сохранения и, может быть, даже усиления роли западносибирских железнодорожных линий во внутрирегиональном грузообороте указывает также логика возникновения, формирования и эволюции экономического потенциала региона. Первые основания в создание крупных промышленных структур многоотраслевого профиля в Западной Сибири закладывались за счет импорта человеческого и технического капитала из европейской части страны и Урала. В экстремальных условиях Великой Отечественной войны прилив этих составляющих многократно превысил самые оптимистичные плановые проработки и расчеты. В результате с окончанием войны западносибирский промышленный район стал одним из опорных в ходе хозяйственно-восстановительных работ в западных территориях СССР, освобожденных от временной оккупации.

Современный масштабный и многоотраслевой характер промышленного потенциала южной части Западной Сибири позволяет говорить о переходе его в фазу самодостаточного, относительно самостоятельного развития. В результате стремительного роста по всем составляющим дальнейшее его развитие возможно на основе внутренних факторов и механизмов, природных и интеллектуальных ресурсов. В этой связи внутрирегиональный грузооборот, возможно, в первую очередь железнодорожный, имеет перспективу сохранения объемов и вероятного увеличения, главным образом за счет скорости и



Обзорная схема основных направлений формирования опорной транспортной сети России первой четверти XXI в.

сокращения времени транспортного обслуживания.

Между шестью расположенными на линиях Западно-Сибирской железной дороги крупными городскими агломерациями уже сейчас существуют интенсивные пассажиропотоки. Местные авиационные линии, прежде работавшие почти в режиме «трамвайных», умерли и, скорее всего, в зоне действия железнодорожных линий не возобновятся. Слишком дорогой был этот «авиатрамвай», а выгоды во времени и гарантии надежности достижения пункта назначения нередко сомнительны. Сегодняшние опыты скоростных междугородних поездов по маршрутам Новосибирск–Омск, Новосибирск–Барнаул представляются перспективным направлением внутрирегиональной транспортной деятельности Западно-Сибирской железной дороги. Конечно, они не сопоставимы со скоростными поездами, курсирующими между западноевропейскими столицами или японскими городами, но в целом уже сегодня оказывают, а также и на будущее обеспечат серьезное влияние на развитие скоростного движения. Это не только уникальное для Сибири явление, но еще больше — начало стратегического курса в будущее.

В первое десятилетие своего существования, перед Первой мировой войной, железная дорога привезла в Сибирь почти три миллиона крестьян, сделавших западную ее часть хлебной житницей Российской империи. Одновременно Транссиб выявил необходимость интенсивной и масштабной угледобычи в Кузбассе и развития кузнецкой металлургии.

В десятилетие перед Второй мировой войной железная дорога стала угольно-железорудным «маятником» с амплитудой от Урала до Кузбасса, спасла уральскую металлургию от топливного голода и сообщила кузнецкой новый мощный импульс роста. Параллельно она стала мощной транспортной артерией, обеспечившей возможность создания в Сибири фундаментальных оснований для крупных промышленных структур, предприятий-дублёров, строившихся в форсированном темпе как комплекс индустриального стратегического тыла на случай военной агрессии. В первые месяцы Великой Отечественной войны железная дорога перевезла в

Сибирь промышленные предприятия из районов военных действий и спасла жизнь сотням тысяч людей, эвакуированным в глубь страны.

Послевоенное десятилетие железная дорога, как в целом промышленность и сельская нива Сибири, работала на восстановление разрушенного народного хозяйства подвергшихся оккупации западных районов СССР.

Несмотря на начавшиеся с Первой мировой войны и продолжавшиеся четыре десятилетия экстремальные условия войн, революций, коренных преобразований и возрождения страны после разрушительных последствий, Западно-Сибирская железная дорога всегда одной из первых выходила из каждой кризисно-мобилизационной ситуации. Следует констатировать, что в высших эшелонах досоветской и советской власти неизменно высоко оценивали жизненно важную для всей страны роль Западно-Сибирской железнодорожной магистрали, соединяющей Европу и Азию России в единое целое. Даже в самые тяжелые времена, как говорится, из последних сил делалось всё возможное и невозможное, чтобы упрочить, усилить это соединение. В короткие относительно спокойные периоды отечественной истории проблемы технического переоснащения Западно-Сибирской магистрали ставились и разрешались, как правило, в приоритетном порядке.

Но все же главным, определяющим фактором реального разрешения многообразных повседневно актуальных задач обеспечения эффективной работы дороги и ее перспективного развития всегда были люди.

Упорным, нередко жертвенным трудом пяти поколений западносибирских железнодорожников она превращена в современную магистраль высочайшего класса. Предшественники сегодняшнего трудового коллектива обустраивали, переоснащали, наращивали мощности магистрали в нелегкие годы ее истории. Фактически каждое очередное десятилетие первой половины ее 110-летнего существования начиналось или заканчивалось условиями и ситуациями, требовавшими глубокой мобилизации человеческих, технических и всех иных ресурсов необходимых для ритмичной, бесперебойной работы транспортного конвейера между Азией и Европой нашего огромного отечества.

Реально только во второй половине XX века ушли в прошлое, пожалуй, самые тяжелые годы и открылась практическая возможность для планомерной, систематической, масштабной, коренной и тотальной реконструкции. До этого значительная часть успешных результатов достигалась, главным образом, за счет предельного напряжения человеческих и подчас, без преувеличения, сверхчеловеческих, героических усилий трудовых коллективов.

Лихолетье, в обстановке которого западносибирские железнодорожники развивали магистраль в первой половине XX века, не миновало и нынешний трудовой коллектив. Заложенные героическими предшественниками традиции подвижничества, подвига, патриотизма, высочайшего профессионализма, ответственности, нерушимого соблюдения производственной дисциплины составили основной капитал, благодаря которому коллектив дороги с честью прошел через годы сегодняшних социально-экономических реформаций. Особую, ключевую роль в строительстве и развитии железнодорожного пути сыграли первые руководители — начальники



железных дорог. Во многом благодаря их знаниям, преданности делу, профессионализму, патриотизму и ответственной смелости, служившим примером для подчиненных по всей вертикали, осуществлялось движение вперед.

Резюмируя вероятное будущее Западно-Сибирской железной дороги, есть основания полагать, что ввиду специфики состава грузопотоков (массовых и объемных, преимущественно продуктов первичной переработки природных ресурсов) железнодорожный транспорт в Сибири сохранит ведущие перевозочные позиции в обслуживании грузопотоков, следующих в европейскую часть страны. Со временем, когда рост промышленного потенциала Сибири восстановится до динамики десятилетия 1930-х или двадцатилетия 1960–1970-х годов, состав грузопотоков из Сибири в Евро-Россию, сопредельный Казахстан и среднеазиатские государства может трансформироваться. Сырьевая составляющая уменьшится за счет прироста высокотоварных изделий. Дальность перевозок по-прежнему остается труднопреодолимой для автомобильного транспорта. Правда, можно полагать, что его доля в перевозках готовых промышленных изделий, в том числе и на весьма значительные расстояния, будет увеличиваться. Но от этого железная дорога не останется без работы. Объем грузопредъявления железнодорожному транспорту не убавится.

Прямой трансграничный транспортный выход из Западной Сибири в Китай и действующий в Монголию, возникший в то время, когда Монголия находилась под протекторатом Китая, откроют, при условии дальновидной стратегии и региональной экономической политики, новые возможности для развития современных промышленных центров Западной Сибири. Шесть крупных промышленных центров: Омск, Томск, Новосибирск, Барнаул, Кемерово и Новокузнецк вместе с Красноярском на ее востоке способны составить экономический потенциал встречного товаропотока в Китай. Если, конечно, не превратятся в распределительно-перевалочные



пункты китайского экспорта и его транзита в Евро-Россию, а из нее в Китай.

Конструктивный вариант возрождения и наращивания «потрепанного» реформами экономического потенциала Западной Сибири обещает рост внутрирегиональной, пассажирской и грузовой нагрузки на западносибирские железнодорожные линии. В частности, можно полагать, что получит дальнейшее развитие практика скоростных пассажирских перевозок между названными городами, самое большое расстояние между которыми, считая от Новосибирска, находится в диапазоне 700 км.

Действующие в настоящее время железнодорожные маршруты пригородного пассажирского сообщения традиционно «привязаны» к областным и краевым административным и промышленным центрам. Одновременно уже сейчас на электричках с пересадками можно проехать через всю Западную Сибирь и, более того, пересечь практически всю страну. Малопривлекательность такого путешествия, за исключением, может быть, любителей автостопа, очевидна. Поэтому представляется, что со временем возникнет необходимость перевода пригородных и скоростных междугородних сообщений на отдельную колею.

Опыт организации скоростного контейнерного транзита через Сибирь по маршруту «Европа–Азия» в начале 1980-х годов достаточно четко выявил плюсы и минусы этой практики. Взломать и тем более подавить конкуренцию трансокеанских контейнерных перевозчиков не получилось. Скоростные международные контейнерные маршруты сопровождались сбоями внутренних перевозок. Ненадежными оказались гарантии обеспечения сохранности грузов от хищений и других утрат. Скорость контейнерных маршрутов была рекордной, но удержание ее на постоянном, систематическом уровне, ввиду предполагаемой перспективы роста объемов контейнерных перевозок, оказалось недостаточно реальным.

Современная ситуация в сфере загруженности Транссиба внутренними перевозками позволяет реанимировать практику международных контейнерных маршрутов, конечно, с учетом опыта почти четвертьвековой давности. Естественно, принимая во внимание произошедшие за это время изменения в международных торгово-экономических и политических отношениях в Европе и в Азии и с учетом сегодняшней и перспективной роли в них России. На западе объективно выгодная транспортная география России оказалась перед преградой в виде не по силам амбициозных государств — бывших союзных республик в составе СССР. На юге приведена в действие построенная в послевоенные годы железная дорога «Дружба», открывающая возможность евразийского транзита через Казахстан и Китай. Но внушительный и продолжающийся рост экономического потенциала в Азиатско-Тихоокеанском регионе и его естественное стремление на рынки сбыта по кратчайшему, быстрому и надежному направлению открывает новую возможность для продолжения работы сибирских железных дорог на международном контейнерном маршруте.

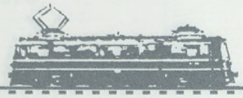
Во всех вариантах внешнеэкономических и международных политических процессов у России нет другого пути обретения вновь статуса мощной экономической державы, кроме фронтального хозяйственного движения в Сибирь. И в любом сценарии грядущих событий Западно-Сибирская железная дорога будет не только жизненно важной транспортной артерией, но еще более значимым соединением европейской части России и Сибири от Урала до тихоокеанского побережья в единое национально-государственное политическое целое — в Отечество. А в Великом Отечестве всегда будут востребованы сильные, способные, преданные своему делу профессионалы, и в первую очередь, организаторы и руководители перевозочного процесса на железных дорогах.

Директор Института экономики
и организации промышленного
производства СО РАН
академик ***В.В. Кулешов***

БИБЛИОГРАФИЯ

Отдельные издания

100 лет станции Омск-Пассажирский. — Омск, 1995.
Акулинин Н.А., Фридман П.И. Николаев Василий Борисович. — Н., Сибвнешторгиздат; Управление Западно-Сибирской железной дороги, 2001.
Акулинин Н.А., Фридман П.И. Никольский Николай Порфирьевич. — Н., Сибвнешторгиздат; Управление Западно-Сибирской железной дороги, 2000.
Акулинин Н.А., Фридман П.И. Трубников Иван Ефимович. — Н., Сибвнешторгиздат; Управление Западно-Сибирской железной дороги, 2000.
Алтайское отделение Западно-Сибирской железной дороги. Под ред. А.П. Колесникова. — Барнаул, 2000.
Атлас схем железных дорог СССР. — М., ГУГК, 1963.
Баулин В.А. Локомотивное депо Белово. Новосибирск, «Сибирская горница», 2003.
Большие судьбы Сибири. Кн. 1. Костры памяти. — Новосибирск, «Сибирское время», 2003.
Бунич И.Л. Лабиринты безумия. — СПб., 1995.
Бушков А.А. Россия, которой не было. — М., 1997.
Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги. — Новосибирск, «Сибирская горница», 2001.
Великая Отечественная война в воспоминаниях железнодорожников Алтая. Под ред. В.Г. Рейнгарда и В.А. Регера. — Барнаул, «Графикс», 2000.
Великий путь. Виды Сибири и великой Сибирской железной дороги. Выпуск 1. От р. Оби до р. Енисея и Томская ветвь. Фото И.Р. Томашкевича. — Красноярск, издание М.Б. Аксельрод и К°, 1899.
Верховский Н.П. Железнодорожная неразбериха. Мысли практика по поводу беглых заметок «не-техника». — СПб., 1911.
Городецкий Е.А. Главная магистраль Сибири. — В кн. История промышленности Новосибирска. Т. 1. — Новосибирск, «Историческое наследие Сибири», 2004.
Грязнов М.А. Перестройка деятельности Томской железной дороги в военных условиях (1941–1945) // Интеллектуальный и индустриальный потенциал регионов России. Материалы региональной межвузовской конференции, посвященной памяти Г.Г. Халиулина. — Кемерово, КемГУ, 1999.
Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. Гл. ред. Н.С. Конарев.— М., Большая Российская энциклопедия, 1994.
Железные дороги России: История и современность в фотодокументах. — СПб., Петро-Ньюс, 1996.
Железные дороги СССР. Направления и станции. Атлас . — М., ГУГК, 1970.
Западно-Сибирская магистраль. — Новосибирск, ДЦНТИ, 2003.
Зензин В. Омск юбилейный. (280-летию города). — Омск, ИД «Корпорация Аверс», 1996.
Зензинов Н.А. Генерал-директор тяги. — М., «Диалог-МТУ», 1998.
Калиничев В.П. Великий Сибирский путь. — М., 1991.
Картамышев В.П. Сибирская железная дорога. — Томск, Издание «Сибирского вестника», 1889.
Каталог 1-й общесоюзной выставки транспортных коллекций к 100-летию Транссиба. — М., ВОЛЖД, 1991.
Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 г. по 1990 г. Составитель Афонина Г.М., рецензент Раков В.А., — М., МПС РФ, Центральная научно-техническая библиотека, 1995.
Кривонос П.Ф. Магистрали жизни. — Киев, Издательство политической литературы Украины,1986.
Ламин В., Пленкин В., Ткаченко В. Глобальный трек. Развитие транспортной системы на востоке страны. — Екатеринбург, 1999.
Локомотивное депо Карасук. 30 лет. — Карасук, НСО, 1991.
Минаев В. Подрывная работа иностранных разведок в СССР. (Часть первая). — М.: Воениздат НКО СССР, 1940.
Михеев В.П. Филатов Ю.И. Вехи электрификации Сибири. — Омск, ОГУПС, Омский филиал Российской Академии транспорта, 2001.
Мысик П.Ф. Дорога моей жизни. Воспоминания. — Новосибирск, «Историческое наследие Сибири», 2005.
На главном ходу. Очерки по истории Барабинского локомотивного депо. — Новосибирск, «Сибирская горница».
Начальники Свердловской железной дороги. — Екатеринбург, 2004.
Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. по данным, изготовленным для омской выставки 1911 г. — Томск, Т-во «Печатня С.П. Яковлева», 1912.
Политические партии России: история и современность. — М., «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2000.
Привалихин В. Тайга. 100 лет. Исторический очерк. — Новосибирск, «Издатель», 1996.



Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. Под общей ред. К.Л. Комарова. — Новосибирск, СГУПС, 2004.
Путеводитель по Великой Сибирской Железной дороге. 1901–1902 гг. Под редакцией А.И. Дмитриева-Мамонова. — СПб., М., 1902.
Путеводитель по Великой Сибирской Железной дороге от С-Петербурга до Владивостока. 1909–1910 гг. Под редакцией А.И. Дмитриева-Мамонова. — СПб., 1909.
Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1914 г. — СПб., 1914.
Путеводитель по Музею железнодорожной техники. Сост. Ю. А. Артамонов, Н. Г. Ребенкова, — Новосибирск, Зап.-Сиб.ж.д., Сибвнешторгиздат, 2002.
Расписание поездов железных дорог СССР на зиму 1934/35 гг. Составил В. А. Пилецкий. — Издание ДТС Осоавиахима С.-К. ж.д.
Расписание транссибирских экспрессов (сезон 1940/41 года). — Л., Рекламная контора Октябрьской ж.д., 1940.
Семешко П.Т. Дорогая моя дорога: Воспоминания. Серия «Народная летопись». — Новосибирск, «Сибирская горница», 2001.
Сибирская советская энциклопедия.— Новосибирск, Западно-Сибирское отделение ОГИЗ, 1930–1932.
Советские железнодорожники. — М., Профиздат, 1970.
Сибирская железная дорога в ее прошлом и будущем. Исторический очерк. Под ред. статс-секретаря Куломзина. (К 10-летию Комитета Сибирской железной дороги.) — СПб., 1903.
Сибирский революционный комитет (Сибревком). Август 1919 — декабрь 1925 гг. Сборник документов и материалов. — Новосибирск, ГАНО, Арх. отдел УВД Новосибирского облисполкома, Новосибирское книжное издательство, 1959.
Сибирский торгово-промышленный календарь на 1911 год. — СПб.
Сибирский торгово-промышленный ежегодник. 1914–1915 гг. — СПб.
Справочник железнодорожных станций СССР в 2 т., — М., Транспорт, 1981.
Судьба моя — железная дорога. (Кузбасское отделение ЗСЖД). Сост. В.Я. Ревина. — Кемерово, Музей Кузбасского отделения ЗСЖД.
Томские железнодорожники на путях к Советам. Воспоминания и очерки из истории Союза железнодорожников на Томской ж. д. с 1905 по 1927 год. — Томск, Изд. Дорпрофсожа Томской ж. д., 1928.
Угольная магистраль России. Из истории Кемеровской железной дороги. — Кемерово, «Центр-полиграф», 2004.
Шишкин В.И. Революционные комитеты Сибири в годы гражданской войны (август 1919– март 1921 гг.) — Новосибирск, «Наука», Сибирское отделение, СО АН СССР, Институт истории, филологии и философии,1978.

Статьи в периодической печати

Соколов Б.С., академик РАН. **Отчет о научной и научно-организационной работе за 2000 год.** — Вечерний Новосибирск, 23.02.01.
Горшенин А.В. Строитель Транссиба. — Советская Сибирь № 112, 2003.
Круподер С. Директор-полковник тяги. — Вечерний Новосибирск, 19.07.2003.
Легенда или быль? — Западно-Сибирский железнодорожник, 1991, № 54; № 55.
Рескрипт Николая II о 25-летии начала постройки Великого Сибирского Пути от 19 мая 1916. Опубликовано в Вестнике Рязано-Уральской ж.д., № 22, 1916.
Савин О. Супруги Штукенберги. — Юбилейный сборник; ДУ, 1992, № 12/13.
Сенин А. «Русскую землю свяжет железный путь...» Предыстория Великого Сибирского Пути. — Инженер, № 9, 2001.
Тюстин А.В. Золотые годы пензенского краеведения —Краеведение. 1998. № 1, 2.
Шамов А. Прыжок через Обь. — Гудок, 15.07.2003.
Шапошников В. Воля и труд человека дивные дива творят. — Сибирские огни. № 6, 2002.

Статьи в Интернете

Белых П.И. http://www.kuzbass.ru/nkz/stalinsk/belyh.htm
Голанд Ю. Политика и экономика. Очерки общественной борьбы 20-х годов. http://slon-party.ru/persons/pers_pages/goland
Из истории Транссиба. http://www.mps.ru
Кара-Мурза С.Г. Советская цивилизация. Книга 1. http://toyota-rus.narod.ru/files/03-09-18/rus
Краткая история роста и развития города. http://www.prometeus.nsc.ru/gorod/history/ref1912.ssi
Лебедев Н.Н. О дате основания Новосибирска. http://www.prometeus.nsc.ru/gorod/history/lebed73.ssi
Матвеева Л. Где начинался город. http://www.nsk.su/~profil_rek/PR03/where.htm
Официальный Новосибирск http://www.nioch.nsc.ru/school/nskhistory.htm
Петербургский государственный университет путей сообщения
http://www.pgups.ru/history/history_xx_vek.htm

Политический портрет Кагановича. http://www.istreferat.popal.ru/printout1280.html
Романов Е. Новый путь к богатствам Сибири. http://www.mps.ru/agency/toprint.html
Семенова С.В., Матвеева Л.В. Храм и город: исторический опыт созидания. http://www.zaimka.ru
Сиротинин В.С. Коммунистический террор в Красноярском крае. http://www.memorial.krsk.ru
СССР — великая железнодорожная держава. http://pskovrail.narod.ru/2005/sovzd.doc
Транссибирская магистраль. Web-энциклопедия. http://www.transsib.ru
Управление Сибирью (XVII — начало XX века). (Словарь-справочник). http://mediatext.ru/docs
Черная книга коммунизма. http://referendym.narod.ru/blackbook.htm
http://museum1723.narod.ru/library/Bublikov.htm
http://www.memo.ru/memory/communarka/Chapter4.htm
http://trst.narod.ru/t4/oglav.htm

Периодические издания

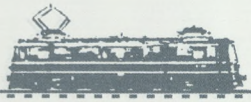
Газеты
«Алтайское дело», 1912–1915 гг.
«Вечерний Новосибирск», 1958–2006гг.
«Голос Оби», 1913 г.
«Голос Сибири», 1917–1918 гг.
«Грабарь–ударник», Приложение к газете «Советская Сибирь», 1931 г.
«Гудок». 1924, 1936, 1938 — 2006 г.
«Гудок Алтая», 1931–1951 гг.
«Железнодорожник», орган Союза служащих, мастеровых и рабочих Томской ж.д. 1918–1919 гг.
«Железнодорожник Кузбасса». 1936–1959 гг.
«Западносибирский железнодорожник». 1962–1997 гг.
«Молот», орган Политотдела и Дорпрофсожа Томской ж.д. 1920–1921 гг.
«Народная летопись». 1906, 1909 гг.
«Народная Сибирь», 1918 г.
«Омская правда», 1934–1960 гг.
«Омский железнодорожник», 1936–1959 гг.
«Обская жизнь», 1909–1912 гг.
«Обский вестник», 1911 г.
«Обь», 1907–1908 гг.
«Свободный голос», 1918 г.
«Свободный голос Сибири», 1918 г.
«Сибирская жизнь», 1897–1918 гг.
«Сибирский голос», 1918 г.
«Сибирский гудок», орган Политотдела Томской ж.д. 1922–1926; 1933–1936 гг.
«Советская Сибирь». 1921–2006 гг.
«Томские губернские ведомости». 1893–1915 гг.
«Транссиб». 1997–2005 гг.

Журналы

«Железнодорожный транспорт», № 5, 1991 г.
«Железнодорожный транспорт», № 10, 1996 г.
«Люди дела», № 10, 2003 г.
«Настоящее», Новосибирск, 1928–1930 гг.
«Омская область», 1937 г.
«РЖД-партнер», № 4, 2004 г.

ПЕРСОНАЛИЯ

Андреев С.А. с. 313
Базулин В.И. с. 233
Баковецкий Д.А. с. 425
Белелюбский Н.А. с. 38
Беляев Н.А. с. 175
Бородач А.К. с. 567
Будагов Г.М. с. 39
Будко В.Н. с. 549
Быков К.П. с. 505
Вальков Е.С. с. 551
Ваньян А.Л. с. 283
Гарин-Михайловский Н.Г. с. 33
Голиков К.Н. с. 461
Груничев Н.А. с. 411
Даниленко Г.П. с. 453
Дубинин А.А. с. 174
Дьяков И.Р. с. 251
Егоров В.П. с. 397
Ивановский И.К. с. 61
Кавтарадзе Г.Д. с. 223
Ковылкин С.Т. с. 145
Козырев И.А. с. 100
Комаров В.С. с. 391
Кондратьев С.С. с. 351
Корячкин А.М. с. 581
Кривонос П.Ф. с. 357
Кругликов Н.В. с. 96
Кудрявцев А.П. с.211
Любимов Л.Н. с.91
Маевский И.Н. с. 183
Меженинов Н.П. с. 26
Миронов И.Н. с. 269
Михайловский К.Я. с.31
Муратов П.Г. с. 438
Николаев В.Б. с. 541
Никольский Н.П. с.469
Оборотов В.И. с. 373
Осипов Н.П. с.71
Павловский В.М. с. 47
Павлуновский И.П. с. 171
Петров М.И. с. 303
Пушков Т.Т. с. 327
Роецкий В-И.И. с. 36
Романов В.И. с. 157
Руцкий Я.Т. с. 173
Саламбеков Б.К. с. 491
Старостенко В.И. с. 591
Стельмаков Н.П. с. 447
Степанов П. В. с. 321
Таллако П.Г. с.170
Тауклис А.А. с. 201
Тихомиров А.Н. с. 139
Тихомиров Н.М. с. 41
Толстов В.Ф. с. 191
Трубников И.Е. с. 513
Тулеев А.Г. с. 559
Уланов Г.Д. с. 263
Устругов Л.А. с. 98
Фуфрянский А.Е. с. 291
Целько А.В. с. 611
Яковлев Н.Я. с. 241



СОДЕРЖАНИЕ

Они отвечали за все 3

В.Г. Распутин. **Транссиб** 5

Строители Транссиба (Н.П. Меженинов, К.Я. Михайловский, Н.Г. Гарин-Михайловский, В.-И.И. Роецкий, Н.А. Белелюбский, Г.М. Будагов, Н.М. Тихомиров) 25
С думой о России (В.М. Павловский) 46
«Не служба, а подвиг» (И.К. Ивановский) 60
«Время Шауфуса и «времена Рухлова» (Н.П. Осипов) 70
Два мира — две войны (С.М. Богашев, Л.Н. Любимов, Л.А. Устругов, Н.В. Кругликов, И.А. Козырев, Ю.В. Рудый, А.Н. Тихомиров) 80
Головокружительная карьера (С.Т. Ковылкин) 144
От слесаря до ректора (В.И. Романов) 156
Индустриальный рывок (П.Г. Таллако, И.П. Павлуновский, Я.Т. Руцкий, А.А. Дубинин, Н.А. Беляев, И.Н. Маевский) 166
Верный убеждениям юности (В.Ф. Толстов) 190
Обвинен в шпионаже (А.А. Тауклис) 200
Не имел... не привлекался... не был... (А.П. Кудрявцев) 210
Кому нужны награды? (Г.Д. Кавтарадзе) 222
Чудес на дороге не бывает (В.И. Базулин) 232
Заложник эпохи (Н.Я. Яковлев) 240
«Вернуть специалистов на дорогу!..» (И.Р. Дьяков) 250
«Поезда не принимаем!» (Г.Д. Уланов) 262
Начальство — на рельсы! (И.Н. Миронов) 268
Пушкинская осень тридцать седьмого (А.Л. Ваньян) 282
Комиссар гражданской (А.Е. Фуфрянский) 290
Письмо наркому (М.И. Петров) 302
«Считать проверенным...» (С.А. Андреев) 312
«За семью печатями» (П.В. Степанов) 320
Завтра была война (Т.Т. Пушков) 326
Главное — выжить! (С.С. Кондратьев) 350
«Стаханов–Лунин–Кривонос» (П.Ф. Кривонос) 356
Один путь со множеством дорог (В.И. Оборотов) 372
«...Проявился как подлинный патриот» (В.С. Комаров) 390
Покой нам только снится (В.П. Егоров) 396
Широкий технический кругозор (Н.А. Груничев) 410
На четырех дорогах (Д.А. Баковецкий) 424
Из глубины Сибири (П.Г. Муратов) 436
Опасный зажим критики (Н.П. Стельмаков) 446
Три диплома с отличием (Г.П. Даниленко) 452
...Плюс электрификация (К.Н. Голиков) 460
Магистраль его жизни (Н.П. Никольский) 468
«Дороги жизни» (Б.К. Саламбеков) 490
Вторых ролей не бывает (К.П. Быков, М.И. Шмонин) 504
Вечное стремление вперед (И.Е. Трубников) 512
Он был первым (В.Н. Бутко) 528
Потомственная профессия (В.Б. Николаев) 540
На пике карьеры и судьбы (Е.С. Вальков) 550
Стальная колея большого политика (А.Г. Тулеев) 558
Первопроходец рыночной колеи (А.К. Бородач) 566
В пылу перестройки (А.М. Корячкин) 580
«Мы горды, что работали рядом с вами...» (Старостенко) 590
С верой в завтрашний день (А.В. Целько) 610

Ак. В.В. Кулешов. **Магистраль в будущее России** 629
Библиография 636

Магистраль. 1896–2006.
Начальники железных дорог Западной Сибири.
Исторические очерки

Издательский Дом «Историческое наследие Сибири»,
тел. (383) 221-96-28, 292-00-42.

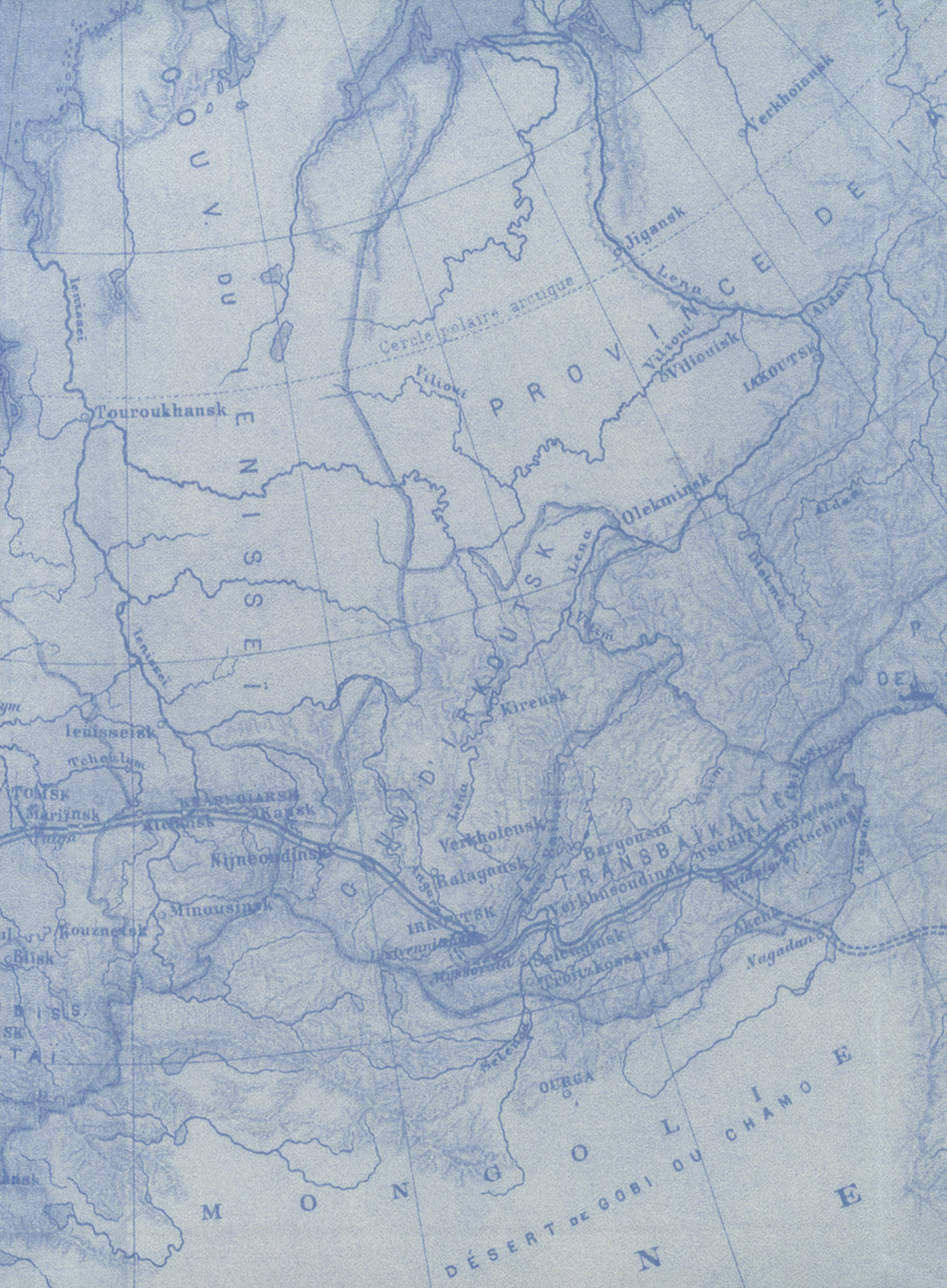
Редактор Клименко В.И.
Технический редактор Лазуткин В.Б.
Дизайн макета Курилов В.Н.
Художник Вировая Л.Г.
Корректор Ярков В.И.

Подписано в печать 31.05.2006 г. Формат 60x90/8. Печать офсетная. Бумага мелованная.
Тираж 2000 экз. Заказ № 11333. Отпечатано в ОАО «Харменс», тел.: (383) 290-90-20, 290-90-30.

350 =



Mer de Kara
Mer Blanche
Kuopio
ST PETERSBOURG
NOVGOROD
Rybinsk
ARKHANGELSK
Dvina
Petchora
Obi
Obdorsk
VOLOGDA
JAROSLAV
KOSTROMA
VLADIMIR
Kotlas
Berezov
GOUV. DE TOBOLSK
Kama
NIJ. NOVGOROD
VIATKA
KAZAN
PERM
TAMBOV
PENZA
SIMBIRSK
Kama
IEKATERINBOURG
Sourgout
Obi
Touzinsk
Irtych
TOBOLSK
SAMARA
Tioumen
SARATOV
Zlatooust
OUFA
Ialoutorovsk
Ichim
Tara
Tcheliabinsk
Kourgan
Tioukalinsk
Oural
ORENBOURG
OURALSK
Petropavlovsk
Tobol
Ichim
Kaïnsk
STEPPE DE BARABA
Obi
PROVINCE DE L'OURAL
PROVINCE DE TOURGAÏ
Kokichetav
Athasar
Irtych
Barnaou
Tourgaï
Akmolinsk
Pavlodar
PROVINCE D'AKMOLINSK
PROVINCE DE SEMIPALATINSK
SEMIPALATINS
Karkaralinsk
Mer d'Aral
Syr Daria
Tchou
Turkestan
KHIVA
Amou Daria
Ili



COUV. DU IENISSEÏ
PROVINCE DE IA
Cercle polaire arctique
Verkhoïansk
Jigansk
Lena
Aldan
Vilioui
Viliouisk
IAKOUTSK
Touroukhansk
Olekminsk
Olekma
Kirensk
Ienisseïsk
Tchoulym
TOMSK
Mariinsk
Kansk
Nijneoudinsk
Minousinsk
Kouznetsk
Verkholensk
Balagansk
Bargousin
TRANSBAÏKALIE
TSCHITA
Verkhneoudinsk
Selenginsk
Troitzkossavsk
Nagadan
Akeha
Argoun
OURGA
MONGOLIE
DÉSERT DE GOBI OU CHAMO

