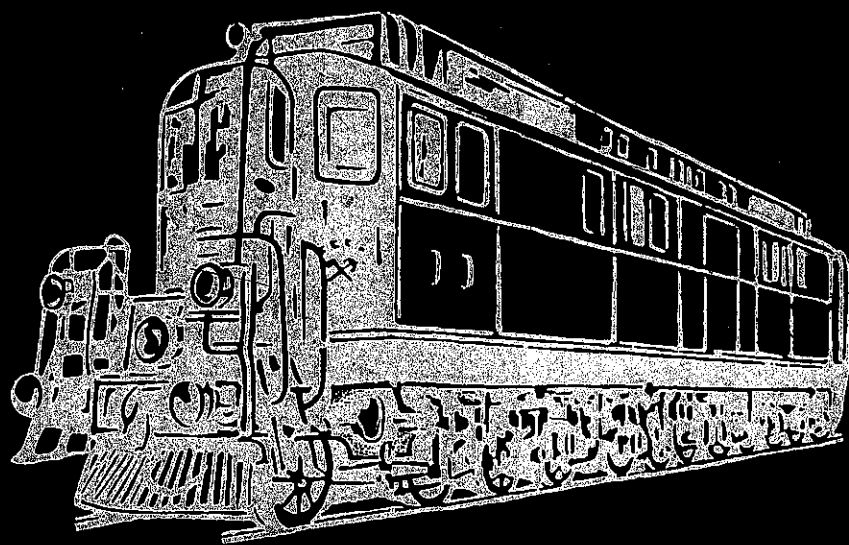




ИСТОРИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА
РОССИИ
И
СОВЕТСКОГО
СОЮЗА

ТОМ 2
1917 – 1945



ПРЕДИСЛОВИЕ

В 1994 г. вышел в свет первый том «Истории железнодорожного транспорта России», посвященный становлению и развитию железных дорог России в период 1836—1917 гг.

Книга получила широкий резонанс у читателей, отмечена Комиссией Российской Академии наук по проблемам транспорта как ценный вклад в транспортную науку и включена в учебные программы ряда дисциплин в вузах путей сообщения.

Предлагаемый читателю второй том представляет собой «Историю железнодорожного транспорта России и Советского Союза»² за 1917—1945 гг. В нем отражен сложный и трудный путь, который прошел железнодорожный транспорт страны за рассматриваемый период.

В книге показано, как труженики стальных магистралей сумели в кратчайшие сроки восстановить железные дороги, разрушенные в результате гражданской войны и интервенции, и добиться того, что по объему перевозок и техническому оснащению железнодорожный транспорт превзошел дореволюционный уровень.

Во втором томе обстоятельно рассказывается о значительных успехах, достигнутых в годы довоенных пятилеток (1928—1941 гг.) в строительстве новых и реконструкции существующих железных дорог, в совершенствовании их технической базы и методов работы. В этот период было построено 13,4 тыс. км новых железнодорожных линий, в том числе такие магистрали, как Туркестано-Сибирская, Москва — Донбасс, Горький — Котельнич, Магнитогорск — Карталы и другие. Промышленность поставила транспорту около 12 тыс. паровозов и свыше 500 тыс. грузовых вагонов.

В 1940 г. грузооборот железнодорожного транспорта превысил уровень 1913 г. в 5,3 раза и составил 415 млрд. ткм. Пассажиروоборот возрос соот-

¹ См.: Железнодорожный транспорт, 1996. № 1. С. 63—65.

² Союз Советских Социалистических Республик был создан 30 декабря 1922 г. на основе Декларации и Договора об образовании СССР. 31 января 1924 г. на 2-м съезде Советов СССР принята Конституция (Основной Закон) СССР. Большая Советская Энциклопедия. М.: БСЭ, 1950. Т. 50. С. 223.

ветственно
1940 г. сост
борота все

В книг
дорожный т
витии экон
обеспечени
науки, кото
ных работ п
новостроек.
ласти транс

Достиж
ток были бы
ные государ
ке. Так, с
виды тяги —
железнодорож
транспорту
часть высо
транспорта

Нападе
ло от советс
по мобилиза
предприятий
прифронтов
воздушных
это, своевре
продовольст
вленной в го
ческой ини
такую нагру
страны. За в
нужд фронта

В книге
приведении
войск под М
ме Берлина,
грома Квант

История
риод мало и
лагались в л
торский кол
отразить в к
железных до
задач, котор
период. Найт
ные оказалос
учесть, что н
сящиеся к 19

Время не
ных свидетел
Великой Оте
денные в кни

ветственно в 3,3 раза и достиг 98 млрд. пасс.-км. Железнодорожная сеть в 1940 г. составила 106,1 тыс. км. Железные дороги выполнили 85,1 % грузооборота всей транспортной сети.

В книге убедительно показана огромная роль, которую сыграл железнодорожный транспорт в освоении новых районов и природных богатств, в развитии экономики и культуры ряда ранее отсталых национальных республик, обеспечении обороноспособности страны. Отражен прогресс транспортной науки, которая выполняла большой объем теоретических и экспериментальных работ по запросам железных дорог и их предприятий, железнодорожных новостроек. Показано развитие системы образования и научных школ в области транспорта и строительства.

Достижения железнодорожного транспорта в годы предвоенных пятилеток были бы значительно большими, если бы не ошибки и промахи, допущенные государственными плановыми органами и НКПС в технической политике. Так, с большим отставанием осуществлялся переход на прогрессивные виды тяги — электровозную и тепловозную. Пятилетние планы развития железнодорожного транспорта выполнялись не в полной мере. Большой урон транспорту был нанесен в годы сталинских репрессий, когда погибла большая часть высококвалифицированных кадров инженерно-командного состава транспорта и многие талантливые ученые.

Нападение немецко-фашистских захватчиков на нашу Родину потребовало от советских железнодорожников выполнения огромного объема перевозок по мобилизации и сосредоточению войск, эвакуации людей и промышленных предприятий из западных районов страны на восток. Железнодорожникам прифронтовых магистралей приходилось работать в условиях ожесточенных воздушных налетов и артиллерийских обстрелов противника. Несмотря на это, своевременно доставлялись на фронт поезда с войсками, боевой техникой, продовольствием, горючим. Благодаря технической реконструкции, осуществленной в годы предвоенных пятилеток, самоотверженности, героизму и творческой инициативе железнодорожников стальные магистрали выдержали такую нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт какой-либо другой страны. За время войны железнодорожный транспорт обеспечил перевозки для нужд фронта в количестве 443 тыс. поездов.

В книге отражена роль железнодорожного транспорта в обеспечении и проведении важнейших операций Красной Армии по разгрому фашистских войск под Москвой, Сталинградом, Ленинградом, на Курской дуге, при штурме Берлина, в наступательных боях на территории Восточной Европы, в разгроме Квантунской армии Японии.

История железнодорожного транспорта страны за рассматриваемый период мало изучена, в ней много белых пятен. Материалы этого периода излагались в литературе недостаточно объективно, зачастую тенденциозно. Авторский коллектив стремился объективно и с необходимой достоверностью отразить в книге как положительный, так и отрицательный опыт деятельности железных дорог, имея в виду возможность учета его при решении тех сложных задач, которые встали перед железнодорожным транспортом в современный период. Найти, осмыслить и обобщить изложенные в книге исторические данные оказалось весьма непростой задачей. Это было особенно трудно, если учесть, что некоторые архивные материалы и литературные источники, относящиеся к 1937—1940 гг., не сохранились.

Время неумолимо. С каждым годом все меньше остается непосредственных свидетелей и участников событий, происходивших в годы пятилеток и Великой Отечественной войны. Поэтому особенно ценным являются приведенные в книге воспоминания ветеранов войны и труда. Такая информация

из первых рук поможет читателю почувствовать атмосферу того времени, проникнуться уважением к героям тех дней и событий.

Большая и кропотливая работа авторского коллектива оказалась весьма плодотворной. Удалось создать достаточно цельную и достоверную картину состояния и развития железнодорожного транспорта, его технических средств, технологии перевозочного процесса, научной деятельности, социальной сферы, подготовки кадров на различных этапах рассматриваемого периода.

Ознакомление с книгой дает возможность извлечь поучительные уроки из истории железнодорожного транспорта. Хотелось бы рекомендовать руководителям дорог и транспортных предприятий изучить п. 2.4 книги, где рассказывается, как в тяжелые годы восстановительного периода железнодорожники Мурманской дороги развернули большую предпринимательскую деятельность, которая позволила существенно увеличить объем перевозок. В книге показано, как рациональная, экономически обоснованная тарифная политика помогла увеличить грузооборот железных дорог. Заслуживают внимания главы, из которых следует, что в самое тяжелое время дороги выходили из положения благодаря высокой сознательной дисциплине железнодорожников, широкому применению передовых методов труда и прогрессивных технологий, централизованному управлению железнодорожным транспортом как единой системой, основные элементы которой неразрывно связаны между собой и не терпят отторжения друг от друга.

Приятно отметить, что основную работу по написанию и подготовке к изданию второго тома, как и первого, выполнил коллектив профессоров и преподавателей старейшего транспортного вуза страны — Петербургского государственного университета путей сообщения при поддержке Октябрьской железной дороги.

Министерство путей сообщения выражает уверенность, что второй том фундаментального труда по истории отечественного железнодорожного транспорта также вызовет живой интерес научно-технической общественности и инженерно-командного состава, всех работников железнодорожного транспорта России и стран СНГ, многочисленных читателей, интересующихся историей железных дорог. Книга явится хорошим учебным пособием для студентов транспортных вузов и техникумов.

В настоящее время ведется подготовка третьего, последнего тома под названием «История железнодорожного транспорта Советского Союза и России» (1945—1996). МПС поручило эту работу Московскому государственному университету путей сообщения. Надеюсь, что ученые этого крупнейшего транспортного вуза, учитывая опыт Петербургского государственного университета путей сообщения, успешно справятся с возложенной на них почетной задачей.

*Министр путей сообщения
Российской Федерации*

Н. Е. АКСЕНЕНКО

РЕВ

В ГО,

Н

РАЗДЕЛ I

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ТРАНСПОРТ РОССИИ
ВО ВРЕМЯ
РЕВОЛЮЦИОННЫХ СОБЫТИЙ
1917 г.,
В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ
И ВОССТАНОВЛЕНИЯ
НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

ро-
ьма
ину
ств,
ной
а.
рки
ко-
рас-
ож-
дея-
. В
по-
ма-
или
кни-
тех-
как
жду
ке к
в и
го-
ской
том
анс-
ости
анс-
ис-
сту-
д на-
Рос-
тому
шего
вер-
гной

НКО



Глава 1

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ в 1917—1920 гг.

1.1. УЧАСТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В РЕВОЛЮЦИОННЫХ СОБЫТИЯХ 1917 г.

Революционными событиями, которые потрясли мир, был как никогда насыщен 1917 г. Непрерывающаяся империалистическая война, неисчислимы жертвы на фронте, угнетение рабочих, разорение многих крестьянских хозяйств, голод и безработица вызвали недовольство царизмом. Февральская революция привела к свержению монархии и установлению Временного буржуазного правительства. В ходе вооруженного восстания 27—28 февраля рабочих и солдат Петрограда поддержали железнодорожники Николаевской дороги. Рано утром 28 февраля, влившись в колонны трудящихся Обуховского, Семянниковского и других заводов, они двинулись к центру города, где разгорелись уличные бои с полицией¹. На Московско-Виндаво-Рыбинской дороге рабочие блокировали царский поезд и не дали Николаю II и его свите проехать из Могилева, где находилась Ставка Главнокомандующего Русской армией, в Петроград.

2 марта 1917 г. Московский Совет рабочих депутатов обратился к железнодорожникам с воззванием быть бдительными, задерживать войска, которые Временное правительство постарается двинуть на Петроград и Москву. Были созданы близкие к Советам рабочих депутатов железнодорожные узловые и станционные комитеты, отряды по охране дорог, станций и узлов. Реальная сила на железных дорогах после победы над царизмом была у рабочих организаций. Однако Министерство путей сообщения, как и другие ведомства, оставалось под контролем Временного правительства.

В период развития революции от февраля к октябрю 1917 г. железнодорожники вместе со всем пролетариатом России прошли школу политической борьбы. Временное правительство ничего не смогло сделать, чтобы вывести транспорт из экономического тупика, облегчить материальное положение железнодорожников, численность которых составляла около 1,3 млн. человек.

С конца апреля 1917 г. разруха на транспорте нарастала быстрыми темпами. Министерство путей сообщения систематически докладывало правительству о катастрофическом положении железных дорог. Резко упала погруз-

¹ ЦГИА СПб. Ф. 1554. Оп. 1. Д. 11. Л. 55.

ка вагонов. Если в ноябре 1916 г. в обращении находилось 539 994 вагона, то на это же время в 1917 г. — только 256 617¹. В крайне тяжелом состоянии оказался паровозный парк; практически каждый третий паровоз был негоден к эксплуатации². Заводы же России удовлетворяли всего лишь около 35 % потребности в новых локомотивах.

Аварийное состояние подвижного состава, изношенность пути, снижение производительности труда создавали невероятные трудности в работе железнодорожного транспорта. В особенно трудном положении оказались Московский и Петроградский узлы с примыкающими к ним линиями. На промежуточных станциях были брошены десятки груженных составов.

В конце августа 1917 г. генерал Л. Г. Корнилов с целью разгрома Совета рабочих депутатов и установления в России военной диктатуры поднял контрреволюционный мятеж и двинул войска на Петроград. В это время обязанности министра путей сообщения исполнял инженер А. В. Ливеровский, хорошо знавший жизнь и настроения железнодорожников. По его распоряжению были разобраны стрелочные переводы и пути на станциях Дно и Новосokolьники, чтобы задержать продвижение корниловцев к столице. Позже генерал А. И. Деникин с раздражением отмечал: «И нужно же было этой сволочи Ливеровскому вмешаться в это дело и разобрать стрелки. Это сильно нам помешало»³. В книге «Очерки русской смуты» А. И. Деникин писал: «Новый управляющий Министерством путей сообщения Ливеровский проявил необыкновенную деятельность в деле противодействия сосредоточению войск»⁴.

Разруха усугубила тяжелое материальное положение рабочих и служащих железных дорог. Заработная плата после свержения самодержавия оставалась прежней, в то же время из-за прогрессирующего повышения цен на потребительские товары покупательная способность рубля в целом по стране уменьшилась более чем в три раза. В Москве значительно подорожали продукты питания⁵. В Петрограде цены на хлеб и другие продовольственные товары были в два-три раза выше, чем в Москве.

В условиях безудержного роста цен семьи железнодорожников были обречены на хроническое недоедание. В адрес администраций дорог, министра путей сообщения, Временного правительства со всей сети железных дорог поступали коллективные заявления с требованиями о немедленном улучшении материального положения. «Из честных людей, — говорилось в них, — мы делаемся ворами. В поисках пропитания мы принуждены при производстве маневров умышленно разбивать вагоны, брать из них продовольствие»⁶.

Правительство игнорировало нужды железнодорожников, что привело к массовому забастовочному движению на транспорте. В ночь с 23 на 24 сентября с остановкой движения пассажирских поездов началась всероссийская стачка. Стачным комитетом предусматривалось поэтапное прекращение движения всех поездов, кроме санитарных, военных и продовольственных. Правительство, напуганное размахом выступлений железнодорожников, вынуждено было частично удовлетворить их требования, создав продовольственный комитет и упорядочив продолжительность рабочего дня. Сентябрьская

¹ См.: Голополов А. И. Обзор железнодорожного транспорта (по данным Чрезвычайной ревизии 1919 г.). М., 1920. С. 30.

² См.: Томенев С. В. О положении транспорта // Железнодорожное дело, 1917. № 31—34. С. 211—213.

³ Жикин Г. Н. Александр Васильевич Ливеровский. СПб: Издание ПИИЖТ, 1992. С. 13.

⁴ Деникин А. И. Очерки русской смуты. Т. II. Париж, 1922. С. 71.

⁵ См.: Рид Джон. 10 дней, которые потрясли мир. М.: Госполитиздат, 1957. С. 254.

⁶ Гурьевич В. Д. Маджель (Союз младших агентов движения железных дорог): 1917—1919 гг. М.; Л.: Истпрофтран, 1925. С. 16.

стачк
часть
датск
желез
ного
дорог
гих г
У
воору
угодн
станц
2
нию в
станц
рауль
жение
Финл
шавск
комит
лезно
станц
нодор
в Пет
ство н
В
в руки
создан
(СНК
В
достав
револ
лаевск
вия в
Москв
П
комис
предл
следук
митет
У
ветов
призы
рогах,
фронт
полож
О
Совето

1 Л
2 Л
3 З
4 Б
5 С

стачка была прекращена, но конфликт неисчерпан. К октябрю 1917 г. большая часть железнодорожников боролась за передачу власти Советам рабочих, солдатских и крестьянских депутатов. Во второй половине октября 1917 г. по сети железных дорог прокатилась волна демонстраций против политики Временного правительства. За переход власти в руки Советов высказались железнодорожники Красноярска, Челябинска, Харькова, Минска, Владивостока и других городов.

Учитывая стратегическое значение железных дорог, В. И. Ленин в плане вооруженного восстания указывал, что должны быть «заняты и ценой каких угодно потерь <...> удержаны: а) телефон; б) телеграф; в) железнодорожные станции; г) мосты в первую голову»¹.

24 октября вечером начались действия революционных войск по овладению важными объектами Петрограда, и прежде всего вокзалами и грузовыми станциями. Первым был захвачен Балтийский вокзал. В здании выставили караулы, установили контроль за работой телеграфа, взяли под наблюдение движение поездов и деятельность администрации. В ночь на 25 октября заняли Финляндский, Царскосельский, Николаевский вокзалы, в 8 часов утра — Варшавский. На все вокзалы были назначены комиссары Военно-революционного комитета. В захвате и охране пассажирских зданий участвовали рабочие-железнодорожники. Например, охрану Николаевского вокзала и пригородных станций осуществляли совместно солдаты и красногвардейский отряд железнодорожников станции Петроград-Сортировочный². К утру 25 октября 1917 г. в Петрограде были заняты все стратегические пункты, Временное правительство низложено.

В результате Октябрьской революции управление государством перешло в руки Советов. 26 октября 1917 г. на II Всероссийском съезде Советов было создано рабоче-крестьянское правительство — Совет Народных Комиссаров (СНК) под председательством лидера РКП(б) В. И. Ульянова (Ленина)⁴.

Вслед за Петроградом вооруженное восстание началось в Москве. Сюда доставили свыше 6 тысяч красногвардейцев из других городов. На стороне революционных сил выступили работники мастерских, депо, станций Николаевской, Московско-Курской, Северной и других дорог. Решительные действия военно-революционных комитетов на дорогах сорвали продвижение в Москву и Петроград войск, враждебных революции.

При формировании рабоче-крестьянского правительства пост народного комиссара путей сообщения временно остался незамещенным; было принято предложение избрать его на Всероссийском съезде железнодорожников с последующим утверждением Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом (ВЦИК).

Учитывая важность работы железных дорог, II Всероссийский съезд Советов 26 октября принял обращение «Ко всем железнодорожникам», в котором призывал их принять меры по сохранению полного порядка на железных дорогах, обеспечить беспрепятственный пропуск продовольствия в города и на фронт. Власть Советов брала на себя заботу об улучшении материального положения железнодорожников⁵.

Обращение способствовало консолидации железнодорожников вокруг Советов. Вместе с тем оно наносило удар по Всероссийскому исполнительному

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 34. С. 383.

² ЦГИА СПб. Ф. 4000. Оп. 5. Д. 2111. Лл. 1, 2.

³ Здесь и далее — до 1 февраля 1918 г. даты приводятся по старому стилю.

⁴ Второй Всероссийский съезд Советов рабочих и солдатских депутатов. М., 1957.

⁵ См.: Декреты Советской власти. М.: Госполитиздат, 1957. Т. I. С. 10, 11.

комитету железнодорожного профессионального союза (Викжель)¹, который требовал передать ему управление железными дорогами. Позиция Викжеля в дни Октябрьского восстания и в первые месяцы существования Советской власти была направлена против нее. Викжель затруднял реализацию первых мероприятий новой власти в борьбе с саботажем по организации нормальной работы железных дорог и Народного комиссариата путей сообщения (НКПС).

В некоторых губерниях, таких, как Тульская, Калужская, Курская, Орловская, Воронежская, установление Советской власти задерживалось из-за упорного сопротивления оппозиционных сил. Здесь революционные комитеты, опираясь на рабочих и солдат, были вынуждены силой брать власть в свои руки.

В сложных условиях сопротивления старого административного аппарата мерам по налаживанию транспорта требовалось усилить централизацию в управлении железными дорогами, подчинить их деятельность Народному комиссариату путей сообщения. В ноябре вышло постановление СНК о назначении М. Т. Елизарова временным заместителем народного комиссара путей сообщения². Членами коллегии НКПС были назначены В. И. Невский, А. С. Бубнов и И. И. Неймант.

М. Т. Елизаров обратился ко всем железнодорожникам с призывом покончить со всяким саботажем вражеских сил на транспорте и приняться за настоящую работу.

Советскому правительству в первые же дни его существования требовалось остановить развал транспорта и решить конкретно, кто будет стоять во главе железнодорожного ведомства и кому должны принадлежать железные дороги.

1.2. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ И ВОЕННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ

После Октябрьской революции ЦК РКП(б) направил усилия на слом до основания старой государственной машины и создание советского государственного аппарата. Сосредоточив в своих руках не только политическую власть, но и землю, торговый флот, внешнюю торговлю, правительство приступило к национализации промышленных предприятий и транспорта. В апреле 1918 г. были национализированы казенные, а в сентябре — частные дороги.

В. И. Ленин прекрасно понимал стратегическое значение железнодорожного транспорта в борьбе за власть, за вывод страны из состояния разрухи. Поэтому он не выпускал из своих рук рычаги контроля за деятельностью органов власти и НКПС по наведению революционного порядка на железных дорогах, восстановлению их, организации управления и улучшению перевозок.

¹ Викжель был образован 25 августа 1917 г. на Всероссийском учредительном съезде железнодорожников. Делегаты от железных дорог были избраны после июльских событий, когда произошла жестокая расправа с мирной демонстрацией, вызванной крайним недовольством разрухой в стране и продолжающейся войной. В состав исполкома железнодорожного профессионального союза вошли в основном эсеры, меньшевики и беспартийные. Большевиков было всего двое. Такой состав исполкома союза определял и его политику.

² См.: Развитие советского железнодорожного транспорта / Под ред. А. Г. Мушрубя. М.: Транспорт. 1984. С. 15.

³ См.: Декреты Советской власти. М.: Госполитиздат. 1957. Т. 1. С. 581.

«Без железных дорог социалистическая революционная война — вреднейшее предательство», — отмечал В. И. Ленин на VII съезде РКП(б) в марте 1918 г.¹ Он говорил, что «...без железных дорог не только социализма не будет, а просто околеют все с голоду, как собаки, в то время как хлеб лежит рядом»². В. И. Ленин указывал, что «...железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм...»³.

В марте 1918 г. состоялся переезд Советского правительства из Петрограда в Москву⁴. Положение железных дорог в то время было угрожающим. Молодая республика, сжимаемая кольцом гражданской войны и иностранной интервенции, потеряла громадную часть территории вместе с транспортом. Протяженность железных дорог резко сократилась и в отдельные месяцы 1918—1919 гг. доходила до 21—23 тыс. км.

Советская республика была отрезана от сырьевых, топливных и продовольственных баз. Большая часть железнодорожных линий, подвижного состава, инженерных сооружений и грузов оказалась на территории, занятой противником. На железных дорогах было разрушено 86 больших мостов, выведено из строя 70 % общего количества паровозов и 15 тысяч вагонов, уничтожены или увезены оборудование мастерских, различные приборы, в том числе почти все телефонные и телеграфные аппараты⁵.

В то время как большинство железнодорожников, охваченных революционным пафосом, трудились добросовестно, не жалея сил и энергии для вывода транспорта из состояния разрухи, было немало саботажников, карьеристов, спекулянтов и расхитителей материальных ценностей, перевозимых по железным дорогам.

Состояние транспорта и его органов управления в первые месяцы Советской власти народный комиссар путей сообщения В. И. Невский⁶ характеризовал так: «Первая причина, вконец разрушившая хозяйственную жизнь страны, — это война. Вторая причина — это бесконтрольное хозяйничанье, которое проявили в отношении к дорогам разные комиссары, эмиссары, чрезвычайные комиссары, главоверхи и просто жулики, бандиты и прохвосты всевозможных ведомств и учреждений, прикрывавшиеся именем Советской власти, которые разъезжали в салон-вагонах вооруженные ружьями и пулеметами, грабили продовольствие, убивали непокорных железнодорожников, насиловали женщин, резали стрелки, делали крушения»⁷.

С первых дней гражданской войны и военной интервенции на работников транспорта выпали исключительно тяжелые задачи по ликвидации колос-

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 36. С. 26.

² Там же. С. 271.

³ Там же. С. 271—272.

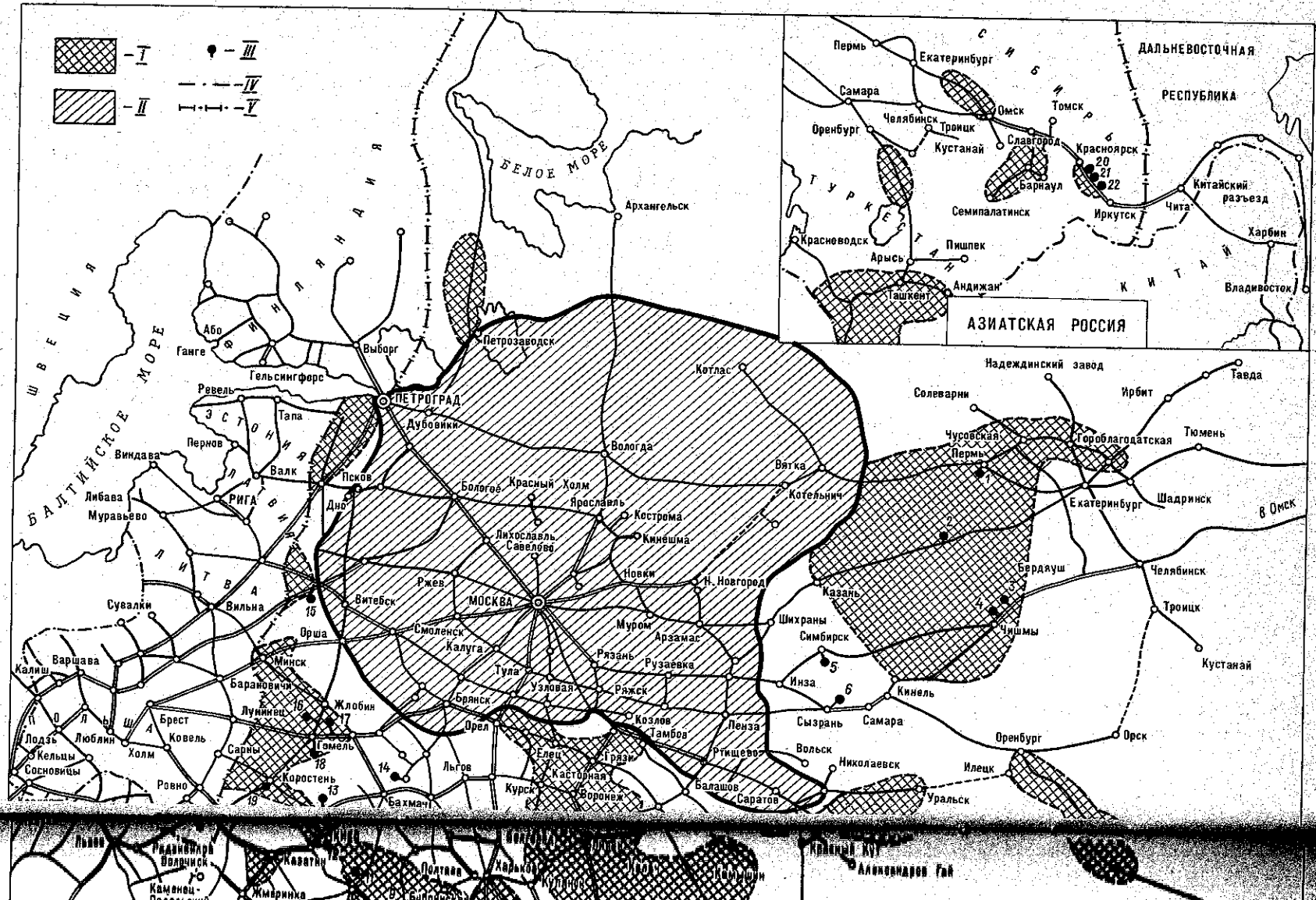
⁴ Переезд происходил в крайне нестабильной политической обстановке. Эсеры, анархисты, деморализованные элементы могли в любой момент на пути следования двух правительственных поездов осуществить их захват. Четкие и решительные действия руководителя переезда, управляющего делами СНК В. Д. Бонч-Бруевича предотвратили на станции Малая Вишера нападение на эти поезда вооруженных дезертиров, передвигавшихся по Николаевской дороге на юг страны.

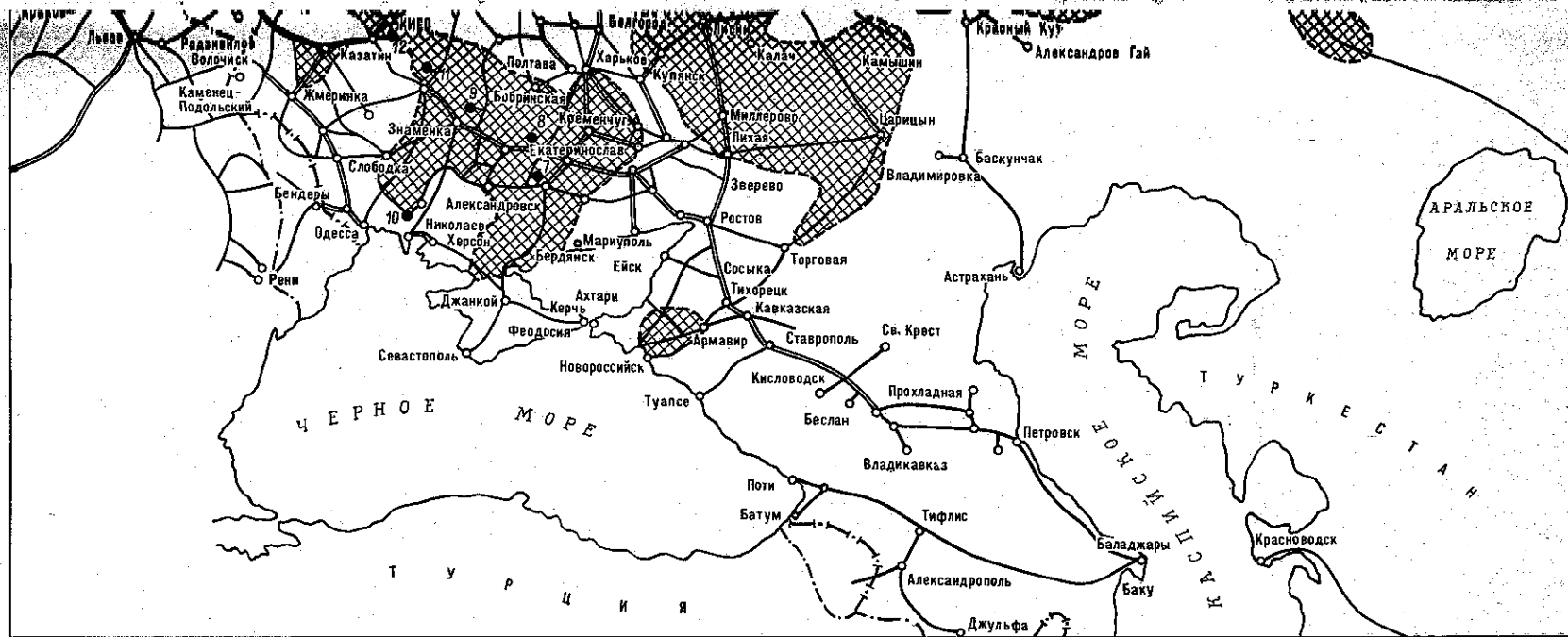
(Переезд Советского правительства из Петрограда в Москву // Куранты: Историко-краеведческий альманах. — М.: Московский рабочий, 1989. С. 9—20.)

⁵ См.: Михайлов Н. Д. Транспорт. Его современное состояние. М.: Издание Совета Всероссийских Кооперативных Съездов, 1919. С. 33.

⁶ В. И. Невский был необоснованно репрессирован и в 1937 г. расстрелян. Реабилитирован посмертно.

⁷ См.: Шмуккер М. М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта за 1913—1922 годы. М.: НКПС. Транспорт, 1923. С. 164.





Карта разрушений железных дорог РСФСР в годы гражданской войны:

I — участки, подвергшиеся сильным разрушениям; *II* — территория, контролируемая Советским правительством; *III* — разрушенные крупные мосты через реки: Каму у Перми (1) и Саргула (2); Уфу у Шаши (3); Белую у Уфы (4); Волгу у Симбирска (5) и Сызрани (6); Днепр у Кичкаса (7), Екатеринослава (8), Кременчуга (9), Киева — с отверстием 1023 м (11) и отверстием 2450 м (12), у Черкасс (13) и Речицы (17); Южный Буг у Николаева (10); Сейм у Конотопа (14); Западную Двину у Полоцка (15); Березину у Шацкока (16); Припять у Мозыря (18); Иртыш у Омска (19); Бирюсу, Уду и Ию (20, 21, 22); государственная граница России до 1917 г. (IV) и в 1921 г. (V)

сальных разрушений на железных дорогах и налаживанию перевозок частей Красной Армии, продовольственных и других грузов. Чтобы справиться с этими задачами, потребовалось прежде всего наладить дисциплину и управление железными дорогами. Среди первых правительственных документов, в которых формировались основные принципы управления транспортом, были Декреты «О пределах компетенции Народного комиссариата путей сообщения в деле транспорта» (16 февраля 1918 г.) и «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности» (23 марта 1918 г.). В основу этих декретов положены следующие принципы: максимальная централизация, строжайшее единоначалие и железная дисциплина. Эти документы, по выражению В. И. Ленина, были образцом «нашей линии, линии твердости, линии диктатуры, линии пролетарской дисциплины»¹. Не обошлось и без чрезвычайных мер. В соответствии с Декретом «Социалистическое отечество в опасности!», принятом Совнаркомом 21 февраля 1918 г., предусматривался расстрел на месте неприятельских агентов, спекулянтов, громил, хулиганов, контрреволюционных агитаторов...² 28 ноября 1918 г. на железных дорогах вводится военное положение, согласно которому железнодорожники считались призванными на военную службу и были обязаны обеспечивать выполнение заданий по продвижению воинских эшелонов, подвозу топлива и продовольствия к фронтам, а также к Петрограду, Москве и другим крупным городам. На каждую группу железных дорог были назначены чрезвычайные комиссары с особыми полномочиями. Они имели право привлекать к трудовой повинности местное население. Комиссары подчинялись наркому путей сообщения, который входил в состав Реввоенсовета Республики. Политические комиссары были назначены в управления и отделы НКПС, на дороги и в линейные органы.

В самый напряженный период гражданской войны, в начале 1919 г., когда в стране была разруха, свирепствовали голод и тиф, «состояние транспорта оставалось угрожающим»³, ЦК РКП(б) решил создать на железных дорогах политотделы для усиления партийного влияния на массы железнодорожников. На транспорт было направлено 5000 коммунистов⁴. Требовались необыкновенные усилия железнодорожников, чтобы восстановить пути сообщения. 12 апреля 1919 г. тринадцать коммунистов и двое сочувствующих из депо Сортировочная Московско-Казанской дороги после рабочего дня остались на ночь ремонтировать паровозы. Это был первый в стране субботник, названный коммунистическим и оцененный В. И. Лениным как «Великий почин».

Тяжелое положение железных дорог усугублялось отсутствием необходимых руководящих кадров специалистов. Многие работники Наркомата путей сообщения и дорог противодействовали мерам по налаживанию транспорта, а ведь он играл в то время решающую роль наряду с продовольствием и топливом. Возникла острейшая проблема — как спасти транспорт, не допустить паралича железных дорог.

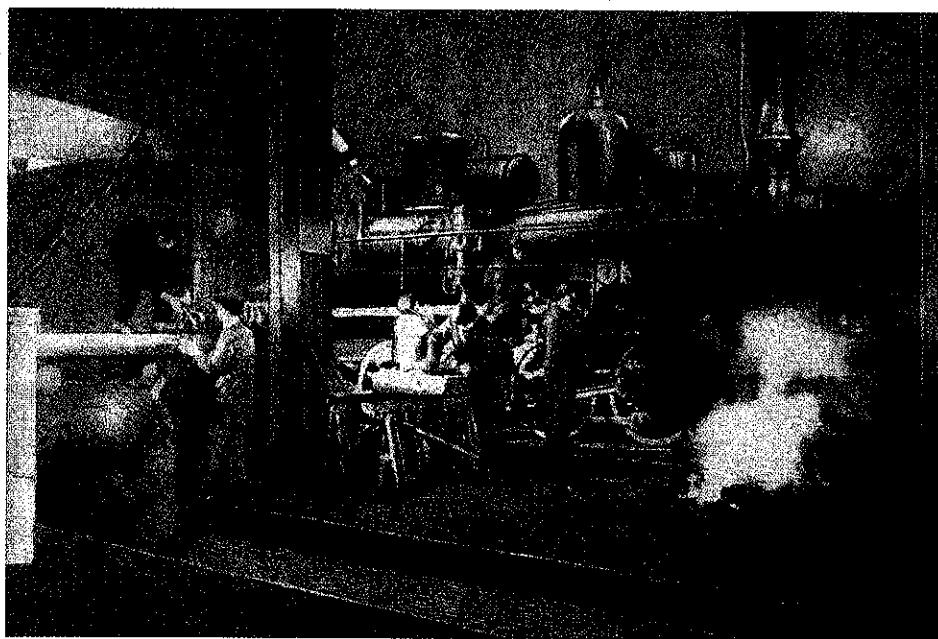
Л. Д. Троцкий, исполнявший в течение короткого времени обязанности наркома путей сообщения, писал: «...к весне 1920 г. процент больных паровозов должен дойти до 75 %. Так утверждали лучшие специалисты. Железнодорожное движение теряло при этом всякий смысл, так как при получении 25 % полуждорных паровозов можно было лишь обслуживать потребности самих железных дорог, живших на громоздком древесном топливе». Далее автор отмечает: «...Инженер Ломоносов, фактически управлявший в те месяцы

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 36. С. 312.

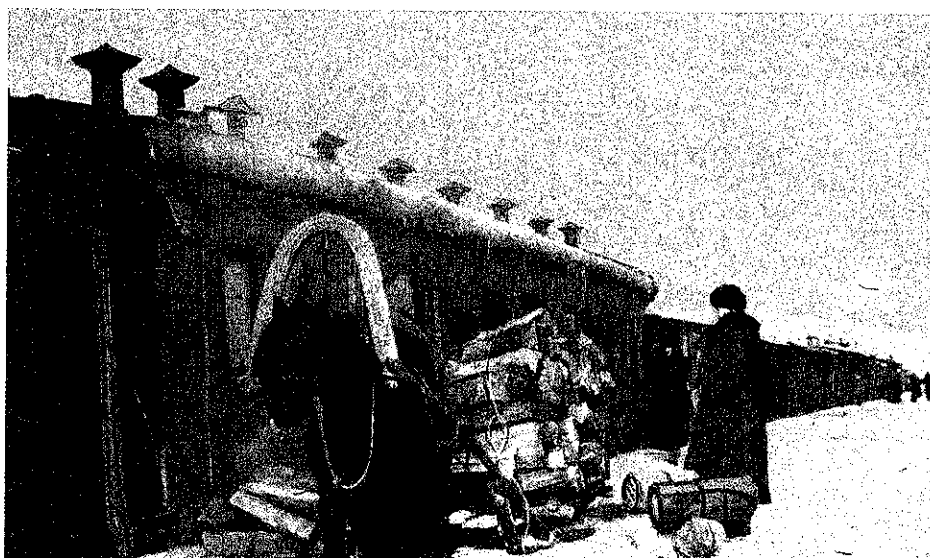
² См. там же. Т. 35. С. 358.

³ ВКП(б) в резолюциях, решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК. Ч. 1. Изд. 6-е. М.: Госполитиздат. 1941. С. 347.

⁴ См.: О мобилизации 5000 членов партии // Правда. 1920. 4 марта.



Паровоз О^b-7024, отремонтированный на первом субботнике 12 апреля 1919 г.



Экипировка поезда дровами. Транссиб. 1919

транспортом, демонстрировал перед правительством диаграмму паровозной эпидемии. Указав математическую точку на протяжении 1920 г., он заявил: «Здесь наступает смерть».

«Что же надо сделать?» — спросил Ленин.

«Чудес не бывает, — ответил Ломоносов, — чудес не могут делать и большевики».

Мы переглянулись. Настроение царило тем более подавленное, что никто из нас не знал ни техники транспорта, ни техники столь мрачных расчетов¹.

Ленин обратился тогда к Троцкому с предложением — взять на себя руководство транспортом и попытаться поднять его при помощи исключительно мер². Будучи в то время председателем Реввоенсовета, Троцкий одновременно принял на себя и обязанности наркома путей сообщения. При нем методы военной дисциплины были распространены на транспортное хозяйство, принимались чрезвычайные меры, обусловленные тяжелым положением страны и системой «военного коммунизма».

Железнодорожникам приходилось работать в атмосфере страха и режима принуждения³. В качестве примера можно привести так называемый «Тульский процесс» 1920 г., когда под судом трибунала находилось 39 человек из руководства и рабочих тульских железнодорожных мастерских, привлекавшихся за падение производительности труда. Подсудимые были приговорены к разным срокам принудительных работ с содержанием под стражей⁴.

Для улучшения дел на железных дорогах 30 января 1920 г. постановлением Совета Рабоче-Крестьянской Обороны объявляется повсеместная трудовая мобилизация лиц от 18 до 50 лет ведущих железнодорожных профессий (машинисты, слесари, монтеры и т. п.). На транспорт возвращаются из различных учреждений и организаций квалифицированные рабочие и служащие, ранее трудившиеся на железных дорогах.

Наряду с чрезвычайными мерами с конца 1919 г. стали использовать принцип материальной заинтересованности рабочих в повышении производительности труда. 26 декабря 1919 г. в телеграмме СТО руководящим работникам Харькова предлагалось приложить усилия для ускоренного ремонта паровозов и одновременно ввести премирование хлебом за каждый отремонтированный паровоз. 31 декабря 1919 г. вышло постановление СНК об отпуске наркомпути 10 вагонов муки для выдачи премий рабочим Вологодских, Ярославских, Муромских и Ковровских мастерских и депо Москва, Тверь, Бологое, Малая Вишера, Петроград, Вологда и Ярославль за увеличение выпуска паровозов из ремонта.

13 марта 1920 г. В. И. Ленин от имени Совета Обороны объявил благодарность за «достоиную подражания работу» рабочим, служащим, административному и комиссарскому составу Московско-Казанской железной дороги⁵. Подобные меры поощрения принимались и в последующие годы. Действенную оперативную помощь промышленности и транспорту оказывала Красная Армия.

После освобождения Урала и Сибири создавшийся излишек паровозов был направлен на дороги Центра и Юга. Кроме того, «победа над Колчаком освободила значительную часть войск Восточного фронта для создания

¹ Троцкий Л. Моя жизнь: Опыт автобиографии. Т. 22. М., Книга, 1990. С. 197.

² См. там же. С. 198.

³ В этот период некоторая часть интеллигенции вынужденно покинула страну. В числе эмигрантов были специалисты различных отраслей транспортной науки: С. П. Тимошенко, Ю. В. Ломоносов, А. И. Липец, Г. Г. Кривошеин и другие.

⁴ См.: Тульский процесс // Гудок. 1920. 29 июня.

⁵ См.: Ленин В. И. Биографическая хроника. Т. 8. М., 1977. С. 391.

на Урале революционной трудовой армии, которая, сменив винтовки и шашки на орудия мирного труда, смогла разом влить огромную, спаянную дисциплиной рабочую силу, как в оживление уральских заводов, так и непосредственно в работу по восстановлению и налаживанию транспорта». Этот почин был распространен и на другие районы, где ликвидация фронтов позволила использовать армию для восстановления транспорта.

VIII Всероссийский съезд Советов (22—29 декабря 1920 г.) положил начало планированию работы в масштабе единой транспортной сети. Такое планирование, согласованное с другими ведомствами, явилось одним из путей оздоровления и развития железнодорожного и водного транспорта.

Упомянутые выше чрезвычайные меры в сочетании с поощрением отдельных коллективов за повышение производительности труда, введение единоначалия и централизации управления, возвращение на транспорт квалифицированных рабочих и служащих, а также целенаправленные агитация и пропаганда, проводимые партийными органами, — все это помогло сдвинуть дело с мертвой точки, особенно по наиболее запущенному локомотивному хозяйству. Улучшилось снабжение депо запасными частями, материалами, топливом, была выделена группа ремонтных заводов, за работой которых установили постоянный контроль. Начали планировать ремонт и содержание паровозов.

Были приняты также экстренные меры по ремонту и восстановлению путей, расчистке их от снежных заносов, ускорению погрузочно-разгрузочных работ на станциях, а также по заготовке топлива для производственных нужд и снабжения железнодорожников. Это способствовало некоторому улучшению работы железных дорог по грузовым перевозкам. Показатели ее в годы гражданской войны характеризуются данными, приведенными в табл. 1.1.

Таблица 1.1

Работа железнодорожного транспорта в 1918—1920 гг.

Показатели	Годы		
	1918	1919	1920
Эксплуатационная длина сети железных дорог, тыс. км	26,8	31,5	56,8
Погрузка, тыс. вагонов в сутки	6,2	8,3	10,7
Отправление коммерческих грузов, млн. т	37,2	30,5	40,3
Грузооборот, млрд. ткм	14,1	17,5	14,4

Для сравнения отметим, что в 1913 и в 1917 гг. эти показатели составили соответственно: эксплуатационная длина — 58,5 и 63,2 тыс. км, погрузка — 27,4 и 6,2 тыс. вагонов, отправление грузов — 132,4 и 115,2 млн. т, грузооборот — 65,6 и 63 млрд. ткм². Уменьшение объема грузовых перевозок в 1918—1919 гг. связано с разрухой в стране и расстройством транспортных связей.

Изменение эксплуатационной длины железных дорог в годы гражданской войны обусловлено уменьшением территории в связи с захватом части ее силами, оппозиционными к Советской власти, но уже к 1921 г. сеть железных дорог была полностью освобождена. Кроме того, не прекращалось строительство новых железных дорог. В то время изыскания железных дорог проводились мелкими разрозненными экспедициями. Строительные работы были направлены главным образом на достройку линий, оставшихся незаконченными в дореволюционный период.

¹ Свердлов В. М. Все на транспорт. М.: Типо-литография НКПС, 1920.

² См.: Железные дороги СССР в цифрах // Статистический сборник. М., 1935. С. 20—21.

С вводом в строй в 1918 г. участка Арзамас — Канаш образовался прямой ход Москва — Казань. Постройка линии Оренбург — Орск положила начало осуществлению южного выхода из Центра на Урал. Небольшая линия Данилов — Буй спрямила северный ход от Центра к Уралу.

В 1918 г. началось сооружение железной дороги Ворожба — Унеча — Костюковичи — Орша. Линия должна была обеспечить перевозки донецкого угля в Петроград в обход загруженного Московского узла. Строилась она отдельными участками. Началом ее явился участок Унеча — Костюковичи, построенный в 1918—1920 гг. по богатому сельскохозяйственному району. Были построены также линии: Алапаевск — Богданович на Северном Урале, Агрыз — Воткинск на Каме и другие. Однако несмотря на некоторый рост железнодорожной сети, объем перевозок оставался в 3—4 раза меньшим, чем в 1913 г.

Использование подвижного состава в годы гражданской войны отражено в табл. 1.2.

Таблица 1.2

Показатели использования подвижного состава
в грузовом движении в 1918—1920 гг.

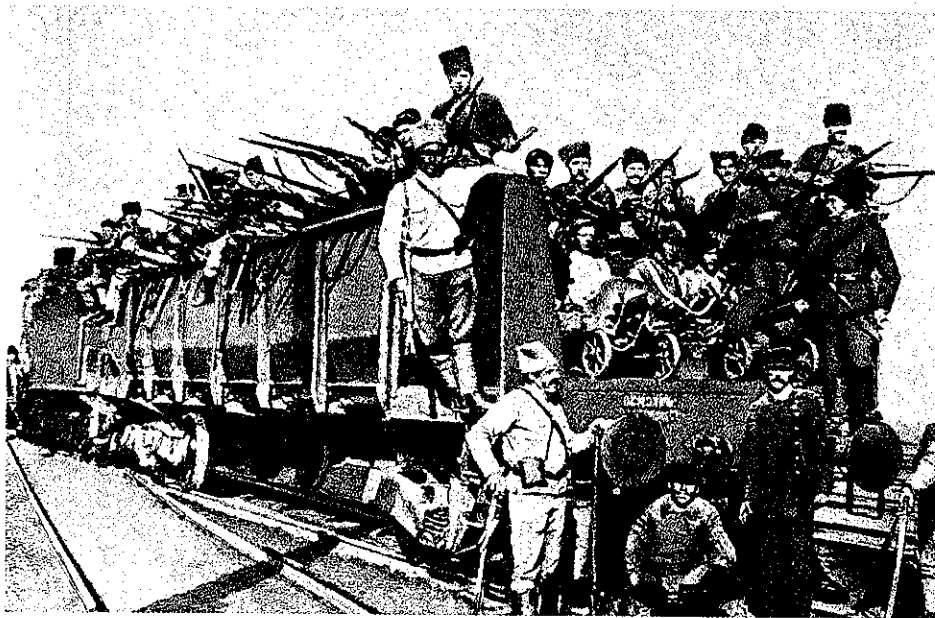
Показатели	Годы		
	1918	1919	1920
Среднесуточный пробег товарного (грузового) паровоза, км	59	68	63
Среднесуточный пробег товарного (грузового) вагона, км	28	36	34
Коммерческая (участковая) скорость товарных поездов, км/ч	13	12,5	12,3
Процент больных паровозов (пассажирских и товарных)	42	52	59
Процент больных вагонов товарного парка	12	18	23

Для сравнения отметим, что в 1913 г. эти показатели составили: среднесуточный пробег товарного паровоза 119 км, товарного вагона — 72 км, коммерческая скорость 13,6 км/ч, процент больных паровозов (пассажирских и товарных) — 17, товарных вагонов — 5. Из сопоставления данных табл. 1.2 и показателей за 1913 г. следует, что по использованию подвижного состава продолжалось сильное отставание дорог от довоенного уровня. Процент больных паровозов возрос в 1920 г. до 59 и 1921 г. — до 62. Резко снизился и среднесуточный пробег паровоза и вагона.

Тем не менее наметилось некоторое улучшение работы транспорта. Он уже мог удовлетворять самые неотложные нужды по перевозкам воинских и коммерческих грузов. Правда, для этого иногда приходилось идти на особые меры. Так, весной 1919 г. для выполнения перевозок хлебных и других продовольственных грузов и топлива остановили на время с 18 марта по 10 апреля пассажирское движение по всей сети железных дорог.

Железные дороги обеспечили 70 % объема перевозок воинских частей, которые вели бои против армий Юденича, Колчака, Деникина, Врангеля и интервентов. Всего за 1918—1920 гг. было отправлено 70 тыс. воинских эшелонов и транспортов. Бронепоезда, обслуживаемые железнодорожниками, успеш-

¹ Декрет Совета Народных Комиссаров от 8 марта 1919 г.



Бронепоезд с красноармейцами на Восточном фронте гражданской войны. 1920

но выполняли боевые задачи¹. Часто, в силу обстоятельств, работники транспорта с оружием в руках отстаивали свои объекты.

Окончание гражданской войны позволило перейти к восстановлению народного хозяйства. Пути послевоенного развития железных дорог были указаны в Государственном плане электрификации России (ГОЭЛРО), составленном к концу 1920 г. Один из важнейших разделов этого плана был посвящен транспорту.

1.3. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЛАН ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ РОССИИ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА

Единый государственный перспективный план развития народного хозяйства на базе электрификации разрабатывался с начала 1920 г. комиссией в составе 22 ученых, в помощь которым привлекалось более 200 специалистов по различным отраслям народного хозяйства². Руководил разработкой плана ГОЭЛРО известный ученый Г. М. Кржижановский³. Возглавляя созданный в

¹ В октябре 1920 г. насчитывалось 103 бронепоезда.

(Гражданская война и военная интервенция в СССР. Энциклопедия. М.: Советская энциклопедия, 1983. С. 75.)

² См.: Бюллетень ГОЭЛРО. М., 1920. № 1.

³ Г. М. Кржижановский (1872--1959) -- государственный деятель, академик, вице-президент Академии наук СССР. Хотя по образованию он был химик-технолог, однако хорошо знал запросы железнодорожного транспорта. Еще в период ссылки в Сибирь, в конце 1890-х годов, освоил ряд железнодорожных профессий: слесаря, помощника машиниста, машиниста паровоза. С 1900 по 1903 г. был начальником депо в Самаре, помощником начальника участка службы тяги; позже, в Киеве, работал в управлении Юго-Западной железной дороги.

(Глеб Максимилианович Кржижановский. Жизнь и деятельность. М.: Наука, 1974. С. 13--15.)

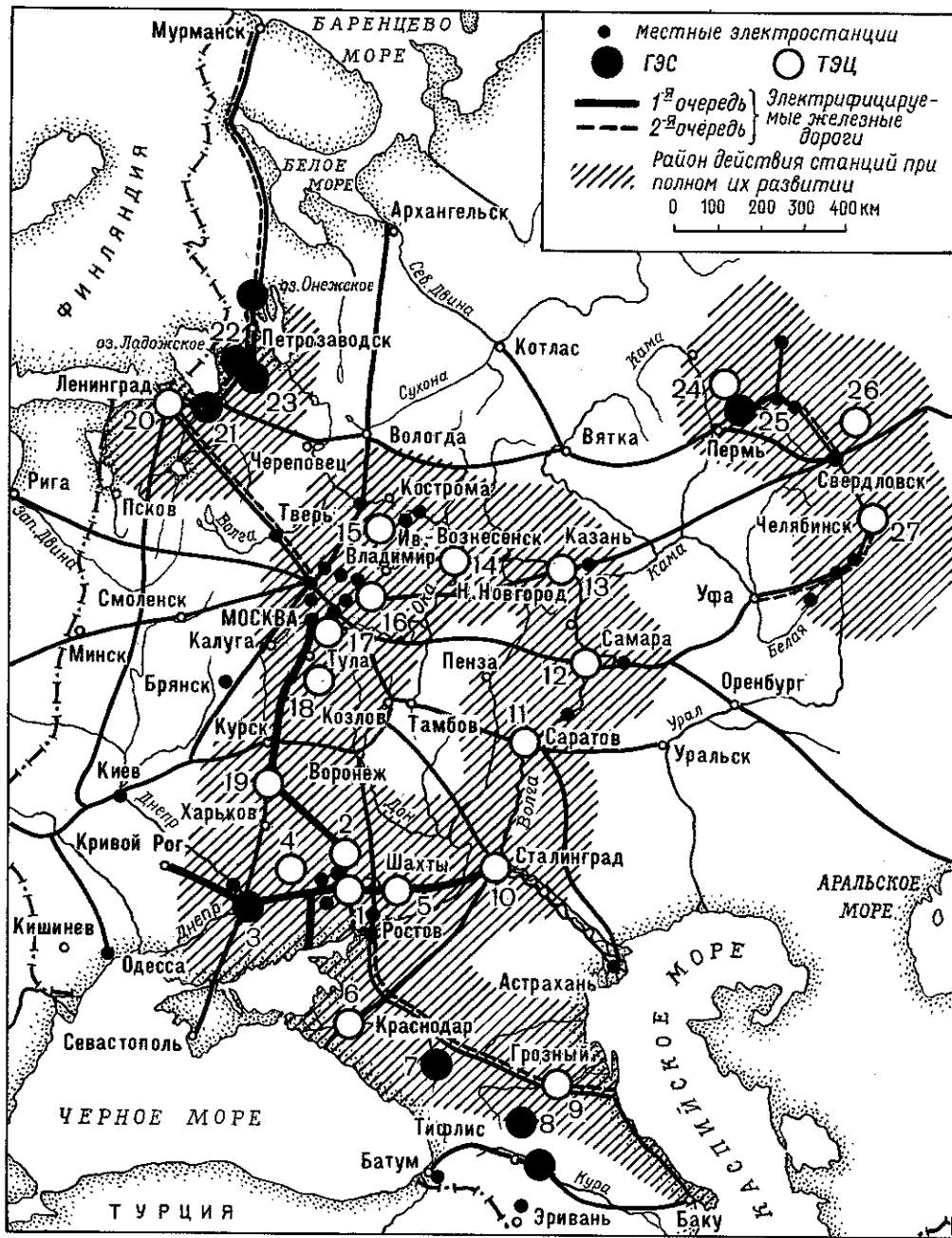


Схема электрификации железных дорог европейской части России по плану ГОЭЛРО

то время Госплан страны, он знал катастрофическое положение дел на железных дорогах и потому имел основания утверждать, что даже самый опытный инженер-транспортник, будь он матерым железнодорожным волком, дрогнул бы и смутился, если бы ему сказали, что отныне он ответствен за судьбы этого транспорта.

В разделе «Электрификация и транспорт» плана ГОЭЛРО была ярко выражена идея превращения в сверхмагистрالی главнейших направлений железных дорог путем их электрификации. В числе этих направлений были: выход от Криворожского железорудного бассейна и Донбасса на Царицын; выход к Азовскому и Балтийскому морям через Москву и Петроград; линии, связывающие Москву с Уралом и Западной Сибирью.

Всёго намечалось электрифицировать железнодорожные магистрали протяженностью около 3,5 тыс. км и одновременно развернуть сооружение 25—30 тыс. км новых железных дорог.

В плане ГОЭЛРО отмечалось, что основой коренной реконструкции промышленности должна быть единая транспортная система, охватывающая железнодорожные магистрали и сеть морских и речных путей. В соответствии с планом необходимо было создать основной транспортный скелет таких путей, которые соединили бы в себе дешевизну перевозок с чрезвычайной провозоспособностью¹.

В октябре 1921 г. в Москве состоялся VIII Всероссийский электротехнический съезд. На пленарном заседании с докладом о главных положениях плана ГОЭЛРО выступил Г. М. Кржижановский, подчеркнувший, что в «России вопрос транспорта является особо важной проблемой уже по одному тому, что у нас имеются громадные пространства и в связи с тем, что без разрешения кризиса транспорта не могут быть разрешены ни кризис топлива, ни кризис продовольствия»².

Сложность практической реализации плана ГОЭЛРО на транспорте состояла в необходимости решения многих технических, экономических и организационных вопросов. К их числу относились: выбор унифицированной системы электроснабжения; перераспределение государственных фондов на поставку меди для железных дорог; разработка технических условий на магистральные электровозы; подготовка кадров для электрифицированного транспорта; переориентация локомотивостроительных предприятий; усиление верхнего строения пути на электрифицируемых участках; распределение заказов на поставку электрооборудования железным дорогам и другие. Указанные вопросы рассматривались подсекцией электрификации научно-технического комитета (НТК) НКПС.



Г. О. Графтио (1869—1949)

¹ См.: Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941—1945 / Под ред. Н. С. Корнаева. М.: Транспорт, 1985. С. 41.

² План электрификации РСФСР. М.: Госполитиздат, 1955. С. 141.

³ Труды VIII Всероссийского электротехнического съезда. 1—10 октября 1921 г. Вып. I—II.

Первое заседание подсекции состоялось 20 ноября 1920 г.¹ В заседании под председательством профессора Г. Д. Дубелира участвовали: К. Н. Ванифатьев — заместитель председателя технического комитета НКПС, Г. О. Графтио — начальник отдела электрификации НКПС, П. С. Осадчий — член совета технического комитета НКПС, Л. Н. Бернацкий — председатель комитета по перевозкам Московского железнодорожного узла и другие специалисты. На заседании 29 декабря 1920 г. подсекция рекомендовала применять при электрификации магистральных железных дорог систему постоянного тока напряжением 3000 В в контактной сети.

Практическая реализация наметок плана ГОЭЛРО по развитию транспорта и электрификации железных дорог начались в годы восстановительного периода.

¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 34. Д. 101.





Глава 2

ВОССТАНОВЛЕНИЕ И НАЧАЛО РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (1921—1928)

2.1. СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТА К НАЧАЛУ ВОССТАНОВЛЕНИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

Переход страны к мирному хозяйственному строительству начинался в обстановке крайней разрухи, вызванной империалистической, а затем гражданской войнами и иностранной интервенцией. Объем промышленной продукции в 1920 г. сократился почти в семь раз по сравнению с 1913 г. Население испытывало огромные лишения и нужду, не хватало хлеба, многих предметов первой необходимости.

В тяжелом состоянии находился и железнодорожный транспорт. Было разрушено и повреждено свыше 4000 мостов, среди которых ряд больших, имевших особо важное значение: Пермский (840 м) и Сарапульский (856) — через Каму; Симбирский (1860) и Сызранский (1200) — через Волгу; два киевских моста (960 и 2300), Черкасский (1088), Кременчугский (880) и Днепропетровский (1070 м) — через Днепр; Николаевский — через Южный Буг, мосты у Омска, Уфы, Мозыря и другие.

Было выведено из строя около 80 % железнодорожной сети, разрушено свыше 400 паровозных депо и мастерских, около 3000 стрелочных переводов, более 5000 гражданских сооружений. Сильно пострадала связь, без которой невозможно функционирование путей сообщения; расхищено 186 тыс. км телефонных проводов, свыше 5000 телеграфных и телефонных аппаратов.

В исключительно плохом состоянии находились подвижной состав и путевое хозяйство железных дорог; большая часть паровозного парка и около четверти вагонного парка нуждались в капитальном ремонте. Делегат VIII Всероссийского съезда Советов И. М. Гронский вспоминал, что в декабре 1922 г. на станциях можно было видеть «буквально кладбища поломанных паровозов и вагонов»¹. Перевозка грузов по сравнению с довоенным временем сократилась более чем в три раза. Материальный ущерб, причиненный железнодорожному транспорту за годы гражданской войны и интервенции, составил в ценах 20-х годов более 1 млрд. руб. золотом².

¹ Гронский И. М. Из прошлого. М.: Известия, 1991. С. 94.

² См.: Железнодорожный транспорт в восстановительный период. М.: Транспорт, 1979. С. 5.



Восстановленный после разрушения Сызранский мост
через Волгу. Март, 1919

Большой объем восстановительных работ требовалось выполнить и на водном транспорте — морском и речном. В наследство Советской власти досталась примерно одна пятая часть российского морского флота, многие суда были уведены за границу или потоплены. Потребовалось создавать флот почти заново. Немногом больше осталось и от сооружений и устройств речного транспорта. Возникла необходимость в принятии решительных мер по преодолению разрухи в стране. Первым и основным шагом к этому явилось немедленное восстановление и последующее развитие путей сообщения.

2.2. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В ГОДЫ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПЕРИОДА

В 1920 г., поскольку гражданская война еще не закончилась, решение хозяйственных задач основывалось на политике «военного коммунизма». На трудовом фронте начали использовать соединения Красной Армии. Принимались меры по укреплению единоначалия и дисциплины на транспорте. Трудности перехода к мирному строительству определялись не только разорением экономики страны. Резкое обострение хозяйственного положения привело к серьезным политическим осложнениям. Крестьяне были против системы продоволь-



Состав с мешочниками во время разрухи и голода. 1921

ственной разверстки. На почве голода и безработицы недовольство охватило и часть рабочих.

В марте 1921 г. правительство приняло решение о замене продразверстки натуральным налогом и переходе от «военного коммунизма» к новой экономической политике (НЭП), при которой в руках государства сохранялись командные экономические высоты и вместе с тем развивался рынок, допускались частная торговля и частное предпринимательство. Было признано, что успех этой политики неразрывно связан с восстановлением железнодорожных и водных путей, являющихся материальной опорой для связи между промышленностью и сельским хозяйством.

Тяжелое положение в стране усугубилось неурожаем 1921 г., охватившим 34 губернии с населением около 30 млн. человек. Особенно голодно было в Поволжье. Первостепенной задачей транспорта стала доставка хлеба голодающим, вывоз в пострадавшие районы продовольственных и семенных грузов, активное включение железнодорожников в борьбу с общим врагом — голодом¹.

Значительные запасы зерна и мяса имелись в Сибири. Вывезти их мешал развал железных дорог. Из месяца в месяц уменьшались перевозки продовольствия в центральные районы страны: в октябре вывозили 86 вагонов в сутки, в ноябре 73, в декабре 40—45. Восстановление разрушенных дорог Сибири шло медленно, мешали контрреволюционные силы, особенно воинские части Колчака. В ноябре — декабре 1921 г. было совершено около 20 поджогов железнодорожных мастерских и станционных зданий. Саботажники в управлениях дорог срывали продовольственное снабжение населения. Спутника-

¹ В 1921 г. железные дороги доставили в Поволжье 30 млн. пудов хлеба и 5 млн. пудов семян. (Транспорт СССР. М.: Транспорт, 1967. С. 61.)

ми голода стали болезни. На Томской дороге в январе 1922 г. тифом болели 4660 человек, на Омской эпидемия охватила до 60 % работавших¹.

В начале 1922 г. в Сибирь выехала специальная экспедиция для организации вывоза продовольственных грузов. Она пришла к выводу, что основными причинами плохой работы дорог являются отсутствие надлежащего порядка, низкая дисциплина, плохое снабжение. И это в условиях, когда в Сибири был избыток продовольствия. Мешали расхлябанность аппарата, разгул бандитизма, хищения, невнимание к нуждам рабочих транспорта. Были приняты меры по искоренению бандитизма, освобождению транспорта от спекулянтов, жуликов, лодырей. В это же время происходило и сокращение штата на железных дорогах².

Немало было сделано для улучшения быта железнодорожников. Локомотивные бригады стали получать в пути горячую пищу. Рабочим выдали зимнее обмундирование, обеспечили углем. Много усилий направили на борьбу с эпидемиями. Перед железнодорожниками была поставлена задача — немедленно создать на дорогах Сибири революционный порядок, полностью и своевременно вывезти продовольствие³. Вскоре отсюда двинулись хлебные маршруты в голодающие районы.

Одновременно был взят курс на ликвидацию топливного кризиса, восстановление транспортных сооружений, и прежде всего мостов, налаживание ремонта паровозов и улучшение их использования, увеличение объема работы железных дорог.

В связи с недостатком материальных ресурсов и топлива были выделены по важности три категории дорог. Магистраль первой категории обеспечивались необходимыми ресурсами полностью, дороги второй категории — на 50 % и третьей — на 30 %. Еще ранее произвели перераспределение паровозного парка между дорогами, с тем чтобы на каждой из них осталось минимальное количество серий паровозов. Эта мера позволила наладить централизованное снабжение локомотивных депо запасными частями, что способствовало улучшению работы ремонтной службы.

1 февраля 1922 г. было введено в действие постановление Совнаркома «О применении на транспорте начал хозяйственного расчета». Постановление расширило самостоятельность управлений дорог, предоставив им право распоряжаться всей провозной способностью после выполнения государственного плана перевозок. Устанавливался новый порядок финансирования и распределения денежных средств НКПС, при котором выручка дорог, за исключением прямых доходов, предусмотренных государственным бюджетом, поступала в распоряжение наркомата.

В 1921—1922 гг. продолжалась перестройка форм и методов управления транспортом и планирования его работы. К началу восстановительного периода планированием занималось несколько органов по транспортировке грузов: в Центре — Высший совет по перевозкам, а на местах — окружные комитеты, реорганизованные в дальнейшем в районные комитеты по регулированию перевозок. Планирование строительства железных дорог осуществлял Комитет государственных сооружений. Вопросами восстановления транспорта занималась Основная транспортная комиссия, образованная в 1920 г. Нередко имели место дублирование и разнобой в планировании, в связи с чем потре-

¹ См.: Дзержинский Ф. Э. Избранные произведения. Т. 1. М.: Политиздат, 1967. С. 321—322.

² К 1 апреля 1923 г. на железных дорогах было сокращено около 400 тыс. человек. Приказом наркомата путей сообщения Ф. Э. Дзержинского от 14 августа 1923 г. штат НКПС был уменьшен с 7300 до 3850 работников.

³ См.: Железнодорожный транспорт в восстановительный период. М.: Транспорт, 1979. С. 56—57.

бовалась централизация его с участием заинтересованных ведомств. С этой целью в начале 1921 г. при Госплане была создана Транспортная секция.

В сентябре 1921 г. Совнарком учредил при НКПС Центральный комитет по перевозкам (ЦКП), на который была возложена разработка в государственном масштабе планов перевозок всеми видами транспорта, контроль за выполнением постановлений Высшего совета по перевозкам, руководство работой окружных комитетов. Поскольку планированием занимались несколько органов, получить единый перспективный план восстановления и эксплуатации транспорта все еще не удавалось.

Чтобы устранить параллелизм и несогласованность в планировании, Совнарком 24 апреля 1922 г. учредил при НКПС Плановую комиссию по транспорту (Трансплан), в задачи которой входило: составление перспективного и годовых планов восстановления и эксплуатации всех видов транспорта и определение необходимых материальных и финансовых ресурсов. Работа Трансплана во взаимодействии с Транспортной секцией Госплана давала возможность скоординировать текущее и перспективное планирование перевозок, железнодорожного строительства и ремонта транспортных средств.

В это же время целеустремленную работу по усилению влияния на положение дел на транспорте проводил ЦК РКП(б) и нижестоящие партийные организации. Был взят курс на прием в партию рабочих. Так, в 1923 г. в Московских вагонных мастерских Октябрьской дороги 82% рабочих составляли коммунисты, в железнодорожных организациях Володарского района Петрограда — 70%. Руководящие должности на транспорте и в профсоюзных организациях замещались членами РКП(б). Для партийного руководства восстановлением железных дорог в составе губкомов, обкомов, райкомов и орготделов ЦК партии создали подотделы по работе на транспорте.

Однако было немало людей, которые стремились вступить в РКП(б), чтобы сделать себе карьеру, занять высокую должность. Были и инакомыслящие, не поддерживающие линию партии. Во второй половине 1921 г. по решению X съезда РКП(б) началась чистка партии. С 1 сентября 1921 г. по 1 января 1922 г. было исключено 28% состава партийных организаций железных дорог¹. Но несмотря на тяжелое положение в стране и фракционную борьбу в рядах партии имя В. И. Ленина оставалось популярным. Перед его личностью преклонялись и работники транспорта. В Бобринском железнодорожном узле В. И. Ленина избрали почетным кузнецом, на станции Киев-Пассажирский — почетным стрелочником, в депо Москва-Павелецкая² — почетным машинистом паровоза У № 127. Было принято считать, что идеи В. И. Ленина, овладевая массами, двигают дело вперед. Между тем, главной движущей силой в восстановлении народного хозяйства были сами труженики страны, в том числе и железнодорожники, отдававшие всю энергию и умение молодой республике.

Вопрос о ходе восстановления железных дорог обсудил II Всероссийский съезд работников железнодорожного и водного транспорта, проходивший 2—4 октября 1922 г. Он отметил, что возрождение транспорта происходит в очень трудных условиях; все еще не хватает денежных средств, металла, запасных частей и материалов. На первом этапе восстановления народного хозяйства (1921—1922 гг.) были преодолены в значительной мере топливный голод и финансовый кризис. Одновременно велись первоочередные восстановительные

¹ См.: Агафонов В. В. Железнодорожники СССР в годы восстановления народного хозяйства (1921—1925). Л.: ЛИИЖТ, 1977. С. 14—15.

² Так случилось, что в январе 1924 г. этот паровоз привел траурный поезд с гробом В. И. Ленина со станции Герасимово (Горки Ленинские) в Москву. Паровоз поставлен на вечную стоянку на Павелецком вокзале.

работы, улучшилось использование подвижного состава. К концу 1922 г. было восстановлено капитально более 1,5 тысячи мостов и временно — около 2,1 тысячи¹. Сократился процент неисправных локомотивов. Среднесуточный пробег паровоза в 1922 г. составил 91 км против 63 км в 1920 г.

В 1923—1925 гг. осуществился переход к новой экономической политике, вводились новые формы и методы управления транспортом, был усилен режим экономии во всех подразделениях. Принимались меры по обеспечению дорог топливом и материалами, установлению соответствующих тарифов за перевозку. Постановлением СТО от 26 июля 1923 г. управлениям дорог разрешалось сдавать в аренду предприятиям, ведомствам, частным лицам второстепенные участки, малодейственные подъездные пути, пустующие склады. В ряде случаев НКПС сам становился арендатором территорий и предприятий по разработке леса, добыче топлива, производству строительных материалов и т. п. Денежная выручка дорог, за исключением сумм, подлежащих отчислению в госбюджет, поступала в НКПС. Благодаря принятым мерам железнодорожный транспорт уже в 1923 г. стал не только покрывать эксплуатационные расходы за счет доходов, но и получать прибыль.

В августе 1923 г. началась реорганизация центральных органов НКПС, направленная на упрощение структуры аппарата, сокращение его штатов и улучшение практической деятельности руководителей управлений и отделов наркомата. Было проведено переустройство и в плановых органах на транспорте. При этом усилилась роль Трансплана и Центрального комитета по перевозкам. В 1924 г. железнодорожное строительство полностью передали в ведение НКПС.

В годы восстановительного периода активизировалось участие трудящихся в управлении производством. На конференциях, совещаниях, в комиссиях железнодорожники обсуждали хозяйственную деятельность своих предприятий, вносили предложения по использованию подвижного состава, оборудованию, материалов, топлива.

Несмотря на некоторую стабилизацию в работе железных дорог, последствия разрухи все же сказывались на каждом шагу. Неудовлетворительным оставалось состояние подвижного состава: на 1 октября 1923 г. количество неисправных паровозов достигло 56,3 % общего парка, грузовых вагонов — 30 %, пассажирских — 62,1 %². Не везде еще были восстановлены путевое хозяйство, мосты и другие сооружения. И хотя показатели грузовых перевозок железных дорог в 1923 г. были выше, чем в предыдущем году (по объему перевозок — на 41,8 %, по грузообороту — на 37 %), однако они еще не достигли уровня 1913 г.

В середине 20-х годов существенно менялись межотраслевые связи и направления грузовых потоков. В связи с сокращением внешней торговли и, в частности, характерного для царской России вывоза хлеба за границу уменьшились грузопотоки на запад и юго-запад. В 1924/25 хозяйственном году³ средняя мощность грузового потока от Москвы на запад упала до 77 % довоенного уровня, а на юго-запад — до 47 %. Вместе с тем в полтора-два раза возросли грузовые потоки с Северного Кавказа, Урала и из восточных районов в Центр.

¹ См.: Развитие советского железнодорожного транспорта / Под ред. А. Г. Мушруба. М.: Транспорт, 1984. С. 59.

² См.: Железнодорожный транспорт в восстановительный период. М.: Транспорт, 1979. С. 157.

³ С этого времени по 1930 г. включительно составление народнохозяйственных планов и учет их выполнения приводились по так называемым хозяйственным годам, начиная с октября, т. е. времени окончания сельскохозяйственных работ и уборки урожая.

В 1923—1925 гг. проводилась работа по усилению материально-технической базы железнодорожного транспорта; наряду с восстановлением мостов, тоннелей и других искусственных сооружений производилась замена изношенных рельсов и шпал, сооружались новые железнодорожные линии. Недостаток средств и материальных ресурсов ограничивал сооружение крупных железных дорог; строились в основном небольшие линии и ветви к магистралям. В 1921 г. закончилась постройка железнодорожной линии Савелово — Кашин, через два года сдали в эксплуатацию участок Костюковичи — Орша. В 1924 г. построена линия Славгород — Павлодар, имевшая важное значение для развития сельского хозяйства на юге Сибири. В том же году достроена крупная железнодорожная линия Казань — Екатеринбург, благодаря которой Урал получил третий ход для связи с центром; тогда же закончилось строительство линии Бурное — Верный.

Для вовлечения в экономическую жизнь страны богатых районов Украины в 1925 г. были введены в эксплуатацию линии Херсон — Апостолово и Нежин — Чернигов. Для развития народного хозяйства среднеазиатских республик важное значение имели восстановленные линии Карши — Китаб и Коканд — Андижан. В 1926 — 1928 гг. были сооружены линии Петропавловск — Курорт Боровое, Ачинск — Абакан, Нижний Новгород — Котельнич с внеклассным мостом через Волгу и ряд других.

Еще в первые годы существования Советской власти Управление по сооружению железных дорог разработало план железнодорожного строительства, в котором предусматривалось за 1919—1928 гг. построить 47 155 км железнодорожных линий. Однако этот грандиозный план остался невыполненным¹. Фактически было сооружено около 8,3 тыс. км железных дорог².

Налаживание работы транспорта в значительной степени зависело от восстановления износившегося и поврежденного за военные годы подвижного состава и пополнения его новыми паровозами и вагонами. Переломным в этом отношении явился 1923 г., когда стало увеличиваться производство отечественных паровозов.

К 1924 г. приступили к опытной эксплуатации первых советских тепловозов. Постепенно улучшался ремонт вагонов. В 1924/25 хозяйственном году рабочий парк паровозов возрос до 6,7 тыс. единиц, парк грузовых вагонов³ — до 250 тыс. Началось планомерное переустройство перегонов, станций и узлов.

В последние годы восстановительного периода приступили к реконструкции Мурманской железной дороги, изысканию и пректированию Туркестано-Сибирской магистрали и других железнодорожных линий.

2.3. ФОРМИРОВАНИЕ НОВОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ

Организация новой системы управления путями сообщения в первые годы Советской власти проходила непросто. Из-за отсутствия опыта пришлось вести поиски форм и методов в этой области. Вопрос об управлении транспортом ставился в августе 1917 г. на I Всероссийском учредительном съезде железнодорожников. Съезд поддержал переход к новой административной структуре, которая включала районы, объединяющие линейные подразделения

¹ См.: Транспорт СССР. М.: Транспорт, 1967. С. 60.

² См.: Железные дороги СССР в цифрах // Статистический сборник. М., 1935. С. 6, 7.

³ См. там же. С. 44.

и округа; в последние входили группы железных дорог. Такое решение вызывалось тем, что руководство из центра транспортным хозяйством, разбросанным по огромной территории страны, представлялось крайне затруднительным. Тогда же при Временном правительстве был образован Всероссийский исполнительный комитет железнодорожного профессионального союза (Викжель). В нем ключевые посты заняли чиновники прежнего министерского аппарата, стремившиеся взять на себя руководство транспортом.

28 февраля 1917 г. Комитетом Государственной Думы в целях овладения руководящими постами были направлены комиссары в МПС и другие министерства¹. Особенно «отличился» комиссар А. А. Бубликов, который, пользуясь неопределенностью обстановки, объявил себя даже руководителем Министерства путей сообщения².

В первые дни после Октябрьской революции резко обострился вопрос об управлении отраслью. 8 ноября 1917 г. II Всероссийский съезд Советов принял постановление «Об утверждении Совета Народных Комиссаров». Этим же постановлением был образован Наркомат по делам железнодорожным³, переименованный в декабре в Наркомат путей сообщения (НКПС) в связи с тем, что в его состав вошли управления внутреннего водного транспорта и безрельсовыми наземными дорогами. В НКПС входили управления: эксплуатационное, техническое, хозяйственно-материальное, финансовое, общих дел, мобилизационное, а также Центральный комитет по перевозкам. Викжель встретил новое руководство отраслью враждебно и саботировал его решения.

В январе — феврале 1918 г. собрался Чрезвычайный Всероссийский железнодорожный съезд, который избрал Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников (Викжедор). Руководство НКПС и Викжедор объединились в противостоянии Викжелю. Они подобрали состав коллегии, которая вместе с наркомом руководила деятельностью Народного комиссариата путей сообщения. Во главе управлений НКПС стояли комиссары — члены коллегии.

Имея значительное влияние на местах, Викжедор укрепил свое положение соответствующим подбором кадров на железных дорогах. Декретом СНК от 23 марта 1918 г. «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности» повышалась и роль НКПС. В этом документе подчеркивалось, что все другие государственные, областные и местные организации власти не имеют права вмешиваться в управление транспортом ввиду того, что «дороги хотя и проходят по определенной территории, но по существу своему экстерриториальны, ибо служат нуждам всей республики»⁴. Декретом правительства от 23 марта 1918 г. НКПС получил всю полноту власти, а Викжедор стал контролирующей профсоюзной организацией отрасли.

Первым положением об НКПС, принятым декретом ВЦИК Совета рабочих, солдатских, крестьянских и казачьих депутатов 31 мая 1918 г., были установлены основные функции наркомата с учетом мероприятий, проведенных ранее Викжедором и НКПС. Положение способствовало сплочению работников аппарата НКПС — сторонников новой власти⁵. Тем же декретом был создан Главный совет путей сообщения — высший орган, направляющий транспортную политику. В него входили представители правительства, всех видов путей сообщения и ряда наркоматов. Кроме того, при НКПС были созданы совещательные органы — Советы: технический, по новым путям сооб-

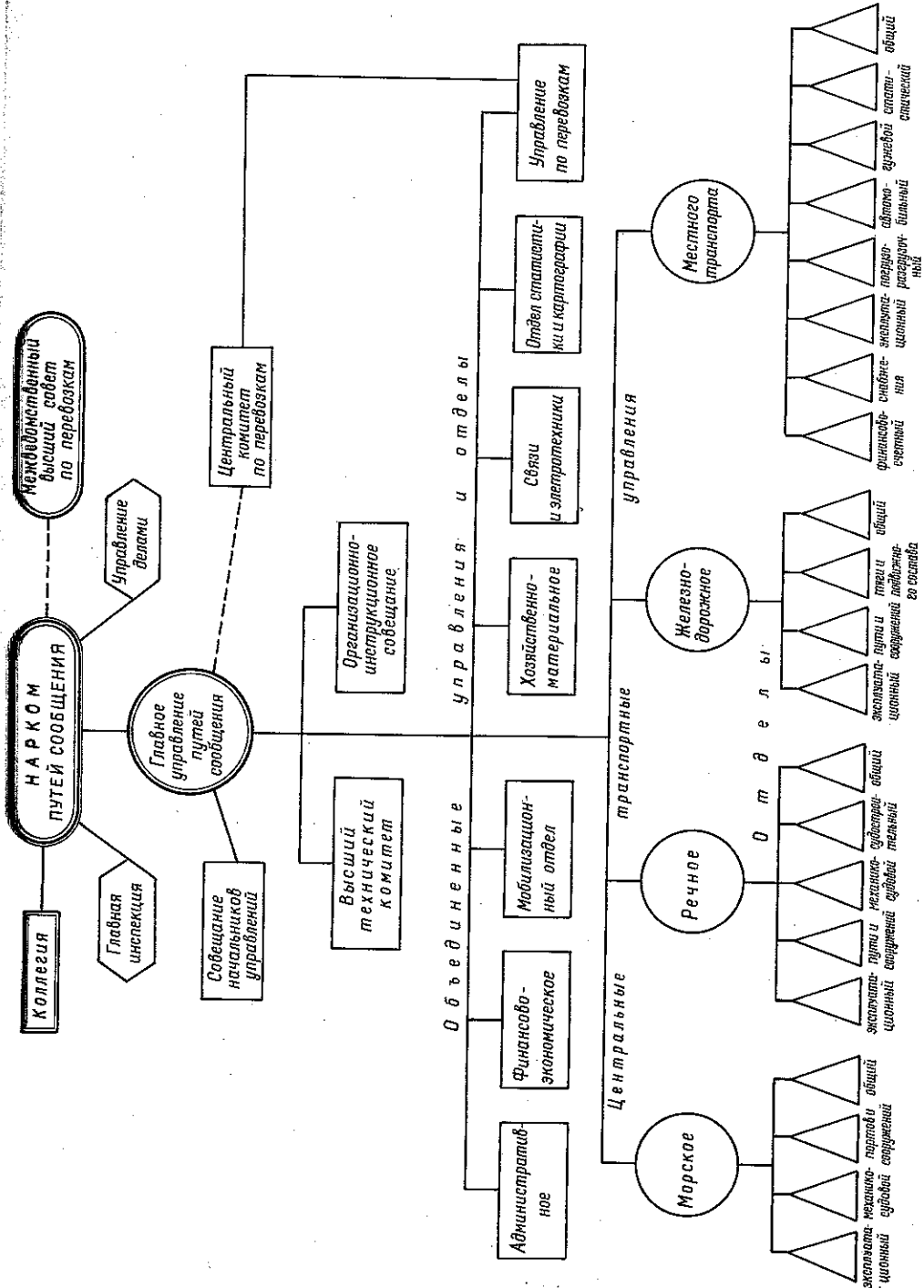
¹ См.: Милоков П. Н. Воспоминания. М.: Политическая литература, 1991. С. 462.

² См.: Шульгин В. В. Дни. Л.: Рабочее издательство «Прибой», 1927. С. 154.

³ Декреты Советской власти. М.: Госполитиздат, 1957. Т. 1. С. 20—21.

⁴ Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. М.: Трансжелдориздат, 1957. С. 15.

⁵ См.: Из истории НКПС // Вестник путей сообщения. М., 1923. № 45. С. 13—15.



Структура управления НКПС, 1923.
 1 — административное подчинение; 2 — взаимосвязь по перевозкам

щения, хозяйственно-финансовый, по перевозкам, тарифный и другие. После создания новой структуры управления транспортом летом 1918 г. Викжель был распущен. В марте 1919 г. в связи с созданием ЦК профсоюза рабочих и служащих транспорта перестал функционировать и Викжедор.

Кроме НКПС для решения особо важных и неотложных задач государственного значения, связанных с управлением транспортом, создавались разного рода комиссии, например: Всероссийская эвакуационная; для разгрузки Московского железнодорожного узла. В апреле 1918 г. была учреждена Междуведомственная комиссия по смешанным железнодорожно-водным перевозкам для координации деятельности НКПС и Главного управления водных сообщений. 7 октября 1919 г. был создан Высший совет по железнодорожным перевозкам при СНК из представителей НКПС, Реввоенсовета, ВСНХ, Народного комиссариата продовольствия и Всероссийской эвакуационной комиссии.

В 1920 г. в составе НКПС для руководства работой железных дорог было образовано Главное управление путей сообщения¹. При Наркомате учредили Главное политическое управление с соответствующими органами в низовых территориальных подразделениях. В том же году из финансового ведомства передали в ведение НКПС тарифное дело. В 1921 г. в Наркомат путей сообщения были включены и другие управления, ведавшие речным, морским и местным транспортом.

Начиная с 1918 г., когда железные дороги были переведены на военное положение и в период послевоенной разрухи, в управлении транспортом был установлен жесткий централизм. Во главе округов², дорог и линейных подразделений до 1922 г. стояли военные комиссары. В Декрете ВЦИК от 24 апреля 1922 г. указывалось, что работа на транспорте из политической переходит в сферу экономическую.

В начальный период НЭПа в целях повышения самостоятельности железных дорог и уменьшения их зависимости от управлений НКПС были образованы правления дорог.

Для улучшения перевозочной работы и взаимодействия транспорта и клиентуры создали акционерное общество «Транспорт». Формулируя его задачи, председатель совета общества народный комиссар путей сообщения Ф. Э. Держинский указывал, что оно организовано в целях борьбы со взяточничеством и хищениями, с частными конторами и должно вести к уменьшению расходов на перевозки, увеличению грузооборота железных дорог.

Приказом НКПС от 14 августа 1923 г. началась дальнейшая реорганизация в отрасли: бывшие управления транспорта, входившие в состав наркомата, были преобразованы в центральные правления (железнодорожного — ЦУЖел, речного — ЦУРек, морского — ЦУМор, местного транспорта — ЦУМТ). Кроме того, создали ряд общих управлений, комитетов и отделов (административный, нормирования труда, статистики, финансово-контрольный и т. д.). Однако проведенные преобразования еще не полностью решали возникавшие проблемы. Жизнь требовала принятия таких форм управления, при которых экономические и технические аспекты сливались бы воедино и обеспечивали четкость и высокую эффективность работы транспорта. Такие формы стали складываться в последующие годы.

¹ См.: Ледовской В. И. Форма управления железными дорогами в первые годы революции // Сборник ИИПС. Пг., 1929. Вып. 102. С. 8—13.

² Округа дорог, созданные только в некоторых регионах, охватывали все виды транспорта и просуществовали до 1923 г.

2.4. ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА В ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД. ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ ПО МЕТОДУ МУРМАНСКОЙ ДОРОГИ

Восстановление транспорта после гражданской войны и освоение природных богатств потребовали оживления эксплуатационной деятельности железных дорог, строительства новых и усиления пропускной способности существующих линий. Это обострило проблемы экономики транспорта, связанные с изысканием средств, выявлением неиспользованных резервов, увеличением грузооборота железных дорог, организацией промышленно-предпринимательской деятельности в дополнение к основной перевозочной работе. Пути решения этих проблем в тяжелые 20-е годы показала Мурманская железная дорога.

В силу природных и экономических условий края эта дорога не могла строить свою работу «на существующей уже потребности в железнодорожном транспорте, а должна сама «создавать» для себя грузы, пробуждая вокруг себя промышленную жизнь и привлекая рабочую силу». Для того чтобы существовать, дорога должна была сама участвовать в развитии экономики региона, стать своего рода промышленно-транспортным комбинатом. Дорога «...здесь не только перевозчик, но хозяйственный хребет края». Метод работы по этому принципу был признан надежным средством, чтобы достроить дорогу и через ряд лет планомерной работы довести ее до бездефицитности.

Правовой базой, на которой строилась деятельность магистрали, явилось Постановление Совета Труда и Обороны от 25 мая 1923 г., возложившее на Мурманскую дорогу задачи по транспортному освоению края и развитию его экономики.

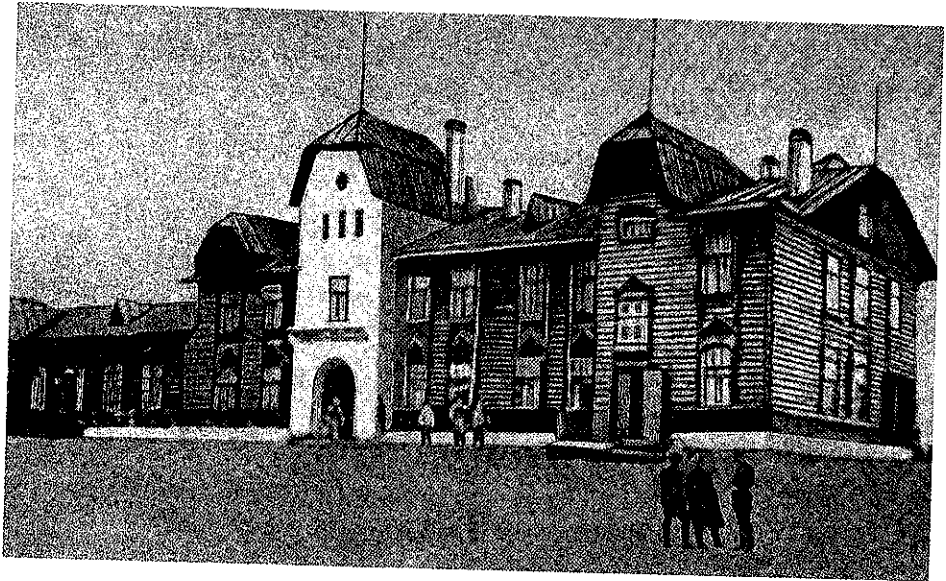
В круг обязанностей дороги, помимо основной перевозочной работы, входила рациональная эксплуатация естественных богатств Карельско-Мурманского края, главными из которых были лес и рыба. Дорога представляла собой пионерную организацию по использованию этих богатств и тем самым способствовала увеличению населения края. Были созданы оперативные органы — «Желлес», «Желрыба», отдел по заселению края и «Желстрой», занимавшийся строительством производственных объектов и жилья для комбината. Эти оперативные органы ведали экономическим развитием края и тем самым создавали грузы для дороги и вместе с ней составляли единый Промышленно-транспортный комбинат.

Все звенья комбината находились в тесной производственной, технической и финансовой связи, объединялись общим руководством. Отдел, ведающий заселением края, до 90% приходной сметы получал в виде платы, вносимой «Желлесом» за древесину. Используя труд переселенцев, «Желлес» развил лесозаготовительные работы и, располагая пятью лесопильными заводами, снабжал лесоматериалами, в том числе и шпалами, не только свою дорогу, но и другие магистрали по ценам, много ниже рыночных.

Хорошим подспорьем для дороги стало и освоение рыбных богатств региона. Здесь работа велась в трех направлениях. Во-первых, «Желрыба» закупала продукцию у рыбаков, поддерживая тем самым прибрежный кустарный лов. Кроме того, она снабжала их инвентарем, строила консервные заводы и товаропромышленные лавки; во-вторых, обеспечивала рыбной продукцией рабочих, занятых на лесозаготовках, достройке дороги и строительстве

¹ Мурманская железная дорога как Промышленно-транспортный комбинат. Л.: Правление Мурманской железной дороги, 1926. С. 3.

² Там же. С. 3.



Гостиница «Желрыба» в г. Мурманске. 1924

вновь создаваемых предприятий; в третьих, «Желрыба» вела чисто коммерческие операции, привлекая кредиты и увеличивая оборотные средства.

Что касается Отдела по заселению края, то, получая за эксплуатацию отведенной территории ежегодно около миллиона рублей, он расходовал их на эффективное ее освоение. За два года им проведены большие работы по лесостроительству.

На основании выполненных обследований была впервые изучена в почвенно-ботаническом отношении значительная часть края. После производства землеотводных и мелиоративных работ передали под заселение 16 157 гектаров земли 1264 хозяйствам. В то же время построили ряд поселков, куда прибыло более 2 тыс. переселенцев. Они получили в качестве ссуды на хозяйственное обустройство денежные средства, материалы и оборудование на сумму свыше 300 тыс. руб. Переселенцами было создано 14 производственных артелей.

Однако в деятельности Промышленно-транспортного комбината было немало сложностей, вызванных тяжелыми природными и экономическими условиями работы в Заполярье. Несмотря на это промышленно-предпринимательская деятельность дороги принесла весомые положительные результаты. За три года, с 1922 по 1925-й, общее количество перевезенных грузов по железной дороге увеличилось на 40 %, грузооборот — на 132 %. «Доход на версту дороги с 2966 руб. в 1922—1923 гг. возрос в 1924—1925 гг. до 7836 руб.»¹

В 1925 г. северная часть Мурманской дороги дала около половины объема грузовых перевозок всей магистрали, в то время как три года назад здесь почти не было коммерческих грузов, причем местные грузы по своему объему стали преобладать над импортными. В результате промышленно-предпринимательской деятельности дороги активизировалось экономическое развитие региона, наметился быстрый рост объема грузовой работы станций, обслужи-

¹ Мурманская железная дорога как Промышленно-транспортный комбинат. Л.: Правление Мурманской железной дороги, 1926. С. 5.

вающих местные предприятия. При обследовании комбината, произведенном НКПС, отмечалось, что «отдельные недочеты и недоделки бледнеют и стусеваются на общем фоне картины гигантского сдвига, проделанного дорогой».

Таким образом, работа Промышленно-транспортного комбината Мурманской дороги заметно отразилась на общем экономическом подъеме края, вызвав к жизни новые отрасли промышленности, увеличив грузооборот магистрали и развитие незамерзающего Мурманского порта.

В 1930 г. вместо отделов «Желрыба» и «Желлес» были созданы кооперативные и государственные организации подобного типа. Увеличению грузооборота Мурманской магистрали способствовал пуск в эксплуатацию крупной апатитонелефиновой фабрики¹.

2.5. РАЗВИТИЕ И РЕКОНСТРУКЦИЯ МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Отступление от технических условий при ускоренном строительстве Мурманской железной дороги в условиях первой мировой, гражданской войн и интервенции привело магистраль в полуразрушенное состояние. Работы по восстановлению начались летом 1920 г. и продолжались более года. Уже тогда планировалось дальнейшее усиление магистрали, и в качестве варианта предусматривалось введение электротяги. Намечалось построить три гидроэлектростанции и 23 тяговые подстанции, выделив на эти цели 64 млн. рублей золотом. Однако ввиду тяжелого экономического положения этот вариант не мог быть осуществлен, но выполненные проработки нашли отражение в дальнейшем, в 30-х годах, при введении электротяги.

Усиление Мурманской дороги полагалось вести хозяйственным способом за счет оживления предпринимательской деятельности, без дотации со стороны государства. Для этой цели правлению дороги было передано в аренду 3 млн. гектаров территории со всеми ресурсами — земными недрами, богатствами лесов, морей и рек². Средства, полученные от коммерческой деятельности (добычи, переработки и продажи природных ресурсов), позволили поддерживать железную дорогу на необходимом техническом уровне и вести ее дальнейшее развитие.

Отдел достройки дороги был преобразован в отдел нового строительства, который в 1924—1926 гг. осуществил реконструкцию искусственных сооружений на линии, развитие станционных путей, строительство деповских зданий, возведение объектов водоснабжения и другие работы.

В конце 20-х годов Мурманская железная дорога включилась в процесс освоения Хибинского рудного месторождения. В этих целях на средства, заработанные в результате деятельности Промышленно-транспортного комбината³, правление дороги снарядило экспедицию геологов во главе с академиком А. Е. Ферсманом. Экспедиция открыла крупнейшее в мире месторождение высококачественных апатитонелефиновых руд (общие запасы 3,7 млрд. т), являющихся сырьем при производстве минеральных удобрений, а также в алюминиевой промышленности.

¹ Мурманская железная дорога как Промышленно-транспортный комбинат. Л.: Правление Мурманской железной дороги, 1926. С. 7.

² См.: Харитонов С. Ф., Звягин Ю. К. Мурманская. Кировская. Октябрьская. Петрозаводск: Издательство «Карелия», 1996. С. 55, 56.

³ См.: Ильин И. В. Мурманской железной дороге 50 лет. Рукопись из фондов ЦМЖТ. 41 с.

⁴ См.: Павлов В., Уэдин М. Все начиналось с дороги // Гудок. 1995. 24 ноября.



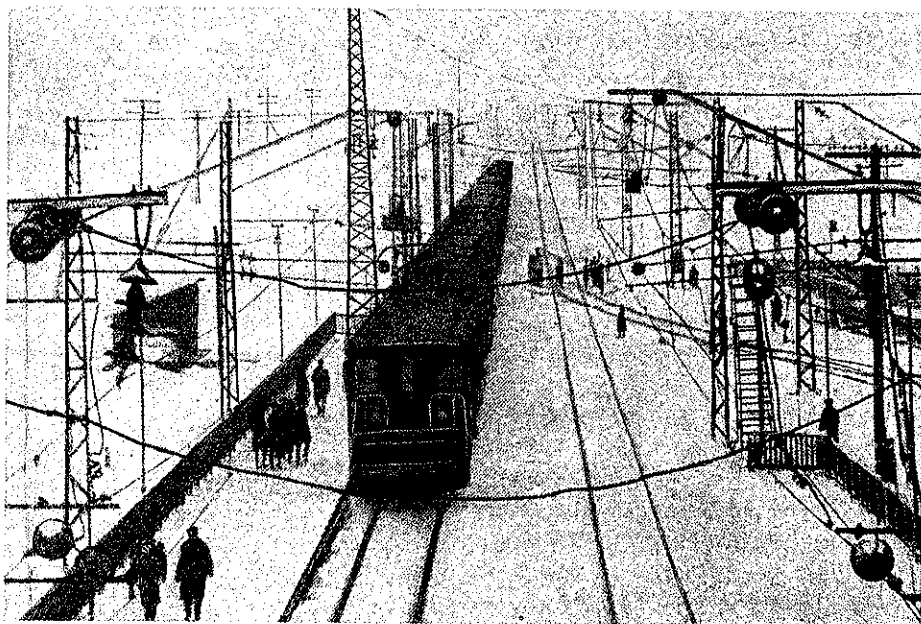
Перевозка апатитов из рудников к железной дороге. 1930

В 1929 г. по инициативе С. М. Кирова был создан комбинат «Апатит» и началось сооружение первой апатитнефелиновой фабрики. Добыча минерального сырья велась в основном вручную; доставка его к железной дороге осуществлялась конной тягой. В 1930 г. уже добыли 275 тыс. т апатитов, и объем разработок непрерывно нарастал. Для обслуживания комбината построили железнодорожную ветвь Апатиты — Вудъявр (Кировск). Мурманская дорога вышла на устойчивый грузооборот. Получила развитие и конечная станция Мурманск. Только в 1932—1933 гг. на ее реконструкцию затратили 450 тыс. рублей, в основном на постройку отдельного сортировочного парка на шесть путей¹.

Новым толчком к увеличению перевозок по дороге послужили ввод в эксплуатацию Кондопожского целлюлозно-бумажного комбината и строительство Беломорско-Балтийского канала в 1931—1933 гг. Канал протяженностью 227 км с 19 шлюзами и 15 плотинами прокладывали параллельно железной дороге (на участке Медвежья Гора — Сорокская), то приближаясь вплотную к железнодорожной линии, то удаляясь от нее на расстояние 2—3 км. В это время увеличился поток поездов со строительными материалами, провиантом, фуражом и другими грузами в адрес станции Званка (Волховстрой), которая имела сортировочный парк и горку. Здесь шло переформирование грузовых поездов, следующих с запада и северо-востока страны для обеспечения строительства канала².

¹ См.: Киселев А. А., Тулин М. А. Книга о Мурманске // Мурманское книжное издательство, 1977. С. 133.

² Об этих событиях рассказывается в книге Д. С. Лихачева, действительного члена Академии наук России. Будучи в 30-х годах политзаключенным, он в последний год «исправительного срока» работал в течение некоторого времени на станции Званка и испытал горькую участь заключенных, был свидетелем несчастья людей, этапированных эшелонами на строительство Беломорканала. (Лихачев Д. С. Воспоминания. СПб.: Издательство «Логос», 1995. С. 277—282.)



Станция Мурманск — конечный пункт электрифицированной линии. 1939

В связи с увеличением грузооборота встал вопрос о реконструкции Мурманской дороги. При Отделе нового строительства создали группу изысканий и проектирования. В 1934—1936 гг. ею разработаны проекты сооружения второго пути на южном участке дороги (Званка — Сорокская) со смягчением существующего уклона с 16,5‰ до 9‰ и электрификацией северного участка (Кандалакша — Мурманск).

Строительные работы по переходу на электротягу начались в 1934 г. В это время были построены Нивская и Туломская ГЭС¹ и позже введены в строй Кондопожская и Свирская гидроэлектростанции. Первый электровоз ВЛ19-40 на участке Кандалакша — Апатиты прошел 7 ноября 1935 г.² Поезд провел машинист А. Д. Кулагин³. В постоянную эксплуатацию участок сдали в декабре 1936 г., а через три года перевели на электротягу железнодорожные линии Апатиты — Мурманск и Апатиты — Кировск.

В конце 30-х годов были построены Мончегорский медно-никелевый комбинат и к нему ветвь от станции Оленья. Тогда же вступили в строй Сегежский целлюлозно-бумажный комбинат, судостроительный и судоремонтный заводы в Мурманске и ряд других предприятий. В 1938 г. завершилось строительство железнодорожных линий Мурманск — порт Ваенга, Кочкома — Ругозеро и Лоухи — Кестеньга.

11 мая 1938 г. вышел приказ НКПС об организации изысканий, проектирования и строительства вторых путей от Сорокской до Мурманска. Изыс-

¹ Оригинальные инженерные решения этих ГЭС сделали их неуязвимыми во время Великой Отечественной войны, что позволило сохранить электротягу на участке Кандалакша — Мурманск.

² Ныне этот электровоз установлен на вечную стоянку у входа в Кандалакшское локомотивное депо.

³ См.: Зайцев А. А. Магистраль к Ледовитому океану // Железнодорожный транспорт. 1987. № 4. С. 47.

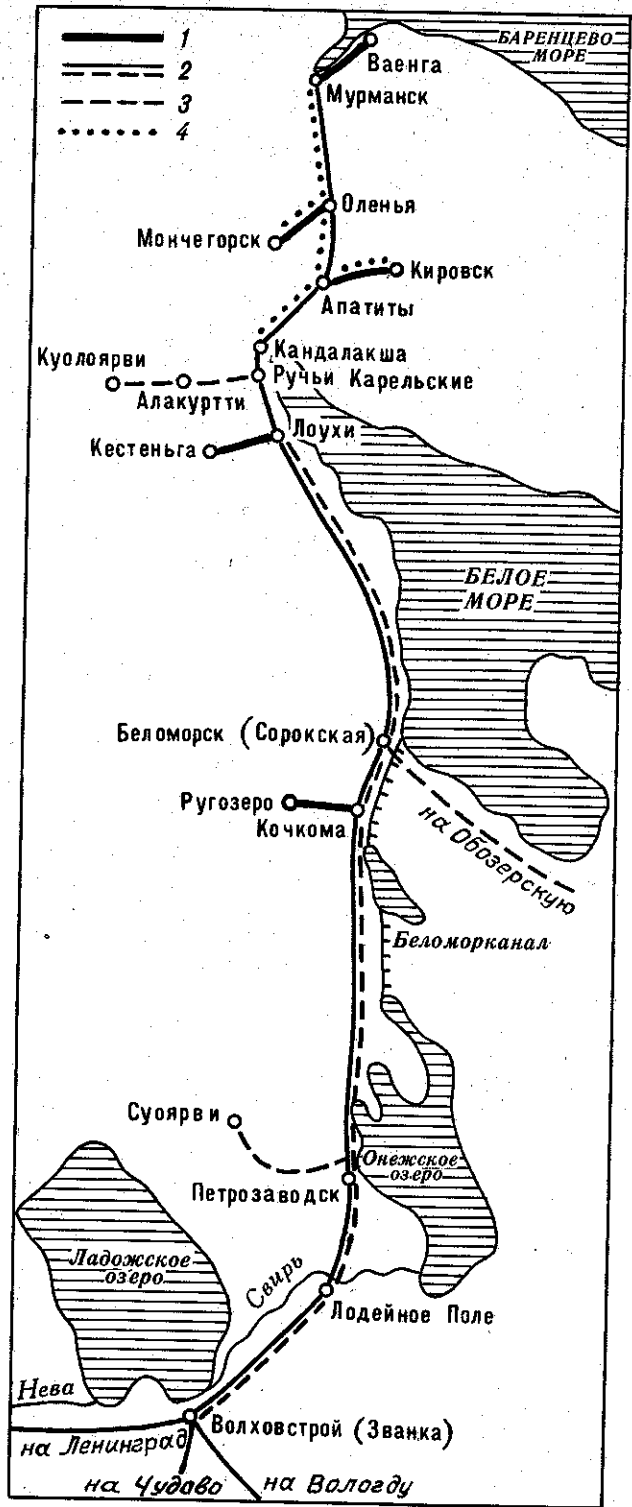


Схема
Мурманской
железной дороги, 1940:
1 — линии,
построенные в 1930—1940 гг.;
2 — вторые пути (проект);
3 — строящиеся линии;
4 — электрифицированные участки

катели Лентранспроекта предложили на этом участке смягчить руководящий уклон до 8,7‰ для пропуска поездов весом 1750 т. В том же году разработан проект линии Сорокская — Обозерская, соединяющей Кировскую и Северную дороги. Линия предназначалась для перераспределения грузовых потоков, особенно зимой, когда Архангельский порт скован льдами. Дорога вступила в строй в 1941 г. На строительстве этой линии работали заключенные СорокЛага НКВД¹. Они же соорудили второй путь на участке Сорокская — Лоухи. К 1941 г. по нему началось движение поездов, существующий же первый путь закрыли для движения в связи с его реконструкцией. Однако производству работ помешала война, и ограничились лишь достройкой восьми временных разъездов и увеличением полезной длины станционных путей до 720 м.



В. И. Платов (1904—1977)

Зимой 1939/40 г. дорога получила значительное развитие в связи с вооруженным конфликтом на границе с Финляндией: началось сооружение железнодорожных подходов к рокадной дороге вдоль границы: Петрозаводск — Суоярви и Ручьи Карельские — Куолоярви, рассчитанных на паровозную тягу. На дороге трудились рабочие, высвободившиеся с объектов железнодорожного строительства Карталы — Акмолинск, Москва — Донбасс, а также Московского метрополитена. Изыскатели, возглавляемые инженером В. И. Ледневым², в условиях суровой зимы сумели быстро проложить трассу. Отсыпку земляного полотна производили под руководством инженера Н. Н. Соколова вслед за изыскателями в феврале 1940 г. и сразу же укладывали путь. Работой путеукладчиков руководил конструктор этих машин В. И. Платов. Аналогичные работы велись в направлении Куолоярви (руководитель Г. Д. Афанасьев). Линия сооружалась подразделениями ГУЛАГа. На трассе не было ни единой постройки под жильем. Первое время рабочие жили под открытым небом, ночуя у огромных костров, простиравшихся на десятки и сотни метров. Мороз доходил до —50 градусов, тем не менее стройка велась круглые сутки и была завершена весной 1940 г.

В июле 1940 г. НКПС издал приказ о строительстве вторых путей на участке Волховстрой — Петрозаводск. Работы были рассчитаны на два года. К постройке первой очереди от Лудейного Поля к Петрозаводску приступили сразу же. Обстановка требовала скорейших действий в связи с возросшей

¹ Как вспоминает один из вольнонаемных строителей, соорудивших эту дорогу в 1940 г. на участке Выг — Шижня, рельеф местности был исключительно сложным — глубокие топкие болота сменялись грядами гранитных скал. Это требовало особой технологии производства земляных работ: взрывами на выброс массивы скальных пород перекрывали болота между грядами. Мастерство взрывников было ювелирным. Груды гранитных обломков ложились в насыпь намеченной трассы с точностью до 95—98 %

(Инженер Г. Д. Зайцев. Воспоминания. Рукопись НТБ ПГУПС. 1997).

² С 1941 г. — начальник Союзтранспроекта.

военной опасностью для нашей страны¹. Закреплению вольнонаемных работников на стройке способствовал Указ Президиума Верховного Совета Союза ССР от 26 июня 1940 г. о переходе на 8-часовой рабочий день и 7-дневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений. Для ускорения строительства второго главного пути проектирование велось по техническим заданиям с облегченными условиями. Задания разрабатывались тут же, в поле, и утверждались специальными уполномоченными от НКПС. В конце 1940 г. движение поездов по новому двухпутному участку было открыто. К лету 1941 г. достроили мосты через реки Сясь, Пашу, Оять и Свирь. Благодаря усилению провозной способности дороги объем грузовых перевозок в 1940 г. достиг 10,3 млн. т; 70 % составляли лес и строительные материалы, минеральные удобрения, продукция целлюлозно-бумажных комбинатов. Дорога стала одной из важнейших магистралей северо-запада страны.

2.6. ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА В ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД

Работа по восстановлению и развитию железных дорог, особенно в 1923—1926 гг., дала положительные результаты. Улучшение экономического положения в стране позволило усилить материально-техническое обеспечение железнодорожного транспорта, и прежде всего ликвидировать топливный голод. Так, в 1922/23 хозяйственном году железные дороги израсходовали донецкого угля на 42 % больше, а дров — на 6 % меньше, чем в предыдущем году.

В этот период был проведен ряд организационно-технических мероприятий по улучшению качественных показателей работы транспорта. Паровозный парк перераспределили между дорогами с учетом условий движения и профиля пути тяговых участков, а вагонный парк — в зависимости от номенклатуры перевозимых грузов. Это позволило увеличить средний вес поезда. Заметно улучшилась эксплуатационная работа сети. О темпах роста перевозок можно судить по данным табл. 2.1.

Таблица 2.1

Перевозки грузов по железным дорогам*

Хозяйственный год	Отправление грузов, млн. т	Процент от уровня 1913 г.
1923/24	67,5	50,9
1924/25	83,4	63
1925/26	116,7	88,1
1926/27	135,9	102,6
1927/28	150,6	113,7

* Самсонов А. Железные дороги накануне 3-го года пятилетки. М.: Планхозгиз, 1930. С. 12.

Как видно из табл. 2.1, в 1926/27 хозяйственном году объем перевозок грузов превзошел уровень 1913 г. Рост перевозок происходил быстрее, чем это намечалось перспективным планом развития железнодорожного транспорта на 1923—1928 гг., впервые разработанным Транспланом.

¹ См.: Железнодорожный транспорт, 1940. № 6. С. 1—4.

По грузообороту довоенный уровень был достигнут в 1925/26 г. (69,6 млрд. ткм против 65,6 в 1913 г.). Средний вес нетто товарного поезда в 1926/27 г. составил 411 т против 321 т в 1913 г., а среднесуточный пробег паровоза увеличился до 132 км против 119 км. Скорость доставки грузов составила примерно 213 км в сутки. Использование подвижного состава в грузовом движении отражено в табл. 2.2.

Таблица 2.2

Показатели использования подвижного состава железных дорог

Годы	Среднесуточный пробег, км		Коммерческая скорость товарных поездов, км/ч	Процент больных	
	товарных паровозов	товарных вагонов		паровозов (пассажирских и товарных)	товарных вагонов
1913	119	72	13,6	17	5
1918	59	28	13	42	12
1919	68	36	12,5	52	18
1920	60	34	12,3	59	23
1921	84	36	12,7	62	26
1922	93	42	11,9	66	31
1923	110	51	12,8	58	32
1924	116	59	13,5	30	30
1925	121	68	13,6	26	23
1926	124	76	13,4	22	15
1927	132	80	13,7	20	9

По перевозкам пассажиров довоенный уровень был достигнут в 1924/25 хозяйственном году. Железные дороги тогда перевезли 211 млн. человек против 184, 8 млн. в 1913 г.

Общая сумма доходов железных дорог в 1924/25 г. составила 958,3 млн. руб., а прибыль — 92,1 млн. руб.¹ При этом в целях создания благоприятных условий для восстановления и развития основных отраслей народного хозяйства тарифы на перевозку большинства промышленных и сельскохозяйственных грузов были относительно низкими; к тому же железные дороги обеспечивали непрерывность и массовость перевозок, более высокую скорость доставки грузов и их сохранность по сравнению с другими видами транспорта. Все это привело к росту погрузки на сети (табл. 2.3), увеличению удельного

Таблица 2.3

Погрузка на сети железных дорог

Годы	Погрузка, тыс. вагонов в сутки	Годы	Погрузка, тыс. вагонов в сутки
1913	27,4	1923	12,1
1918	6,2	1924	14,2
1919	8,3	1925	14,3
1920	10,7	1926	25
1921	10,2	1927	28,8
1922	10,1		

¹ См.: Железнодорожный транспорт в восстановительный период. М.: Транспорт, 1979. С. 234.

веса железных дорог в общем грузообороте транспортной системы до 75,5 % в 1926 г. против 68,2 % в 1913 г.

Повышению производительности труда и ускоренному восстановлению транспорта способствовало развернувшееся в коллективах соревнование, названное социалистическим, создание ударных бригад, боровшихся за лучшие показатели в работе.

В период восстановления железных дорог значительное внимание уделялось подготовке кадров. Квалифицированных рабочих и средний административно-технический персонал готовили профессиональные школы и техникумы, а на предприятиях были организованы школы ученичества и различные курсы. Что касается инженерных кадров для транспорта, то они готовились в Ленинградском и Московском транспортных вузах.

Самоотверженный труд железнодорожников принес свои плоды. В 1926 г. транспорт по большинству основных показателей превзошел довоенный уровень. Заканчивалось и восстановление железных дорог. Вместе с тем темпы их развития отставали от потребностей промышленности, сельского хозяйства и населения в перевозках. Предстояло приступить к реконструкции железнодорожного транспорта на базе новой техники и прогрессивной технологии и строительства новых линий для освоения растущих перевозок. Эти работы начались в то время, когда наркомом путей сообщения стал Я. Э. Рудзутак¹, сменивший Ф. Э. Дзержинского в 1924 г. в связи с назначением последнего председателем ВСНХ.

¹ Я. Э. Рудзутак (1887—1938) незаконно арестован и расстрелян в 1938 г. Реабилитирован посмертно.



РАЗДЕЛ II

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ
В ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКЕ
(1928—1932)



Глава 3

РЕКОНСТРУКЦИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

3.1. РЕКОНСТРУКТИВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

После восстановления железных дорог началась их реконструкция, получившая значительное развитие в годы первой пятилетки, когда развернулась индустриализация страны. Техническая реконструкция транспорта являлась неотъемлемой частью индустриализации, одной из важнейших мер укрепления экономики СССР и его обороноспособности. Для установления транспортных связей старых промышленных районов с новыми, обеспечения подъема производительных сил Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии, Закавказья и других регионов потребовалось, наряду со строительством новых железнодорожных линий, произвести техническое переустройство существующих дорог и улучшить технологию перевозочного процесса. В связи с перегрузкой железных дорог выявилась необходимость более полного использования водного транспорта в сочетании с железнодорожным.

Принятый курс на индустриализацию определил повышенные требования к железнодорожному транспорту. Они состояли в необходимости: 1) развить провозные и пропускные способности железных дорог для освоения растущего объема грузовых и пассажирских перевозок; 2) создать новые типы вагонов, усилить механизацию погрузочных работ в связи с изменением структуры перевозимых грузов в сторону увеличения удельного веса продукции металлургической, угольной и лесной промышленности; 3) повысить скорости движения поездов, обеспечить своевременную доставку грузов и улучшение пассажирских перевозок.

Соблюдение указанных требований должно было найти реализацию в увеличении мощности локомотивного парка и грузоподъемности вагонов, в усилении пути, совершенствовании СЦБ, развитии станций и узлов. Осуществление реконструктивных мероприятий в сочетании с железнодорожным строительством стало основой пятилетки в области транспорта.

Первый пятилетний план, принятый на XVI партийной конференции в апреле 1929 г., предусматривал увеличить грузооборот железных дорог с 93,4 млрд. ткм в 1928 г. до 102,7 млрд. ткм к концу пятилетки. Для освоения перевозок планировалось построить 16 181 км железнодорожных линий, в том числе 7923 км в районах Урала, Сибири и Казахстана, и осуществить крупные реконструктивные мероприятия; электрифицировать ряд железнодорожных

участков, ввести мощные локомотивы с нагрузкой 20—21 т на ось и большегрузные вагоны, усилить верхнее строение пути, внедрить автоблокировку на наиболее загруженных линиях. Железные дороги должны были получить большое количество вагонов, оборудованных автотормозами.

Объем капитальных вложений в железнодорожный транспорт из бюджета страны в первой пятилетке предусматривался в размере 727 млн. руб., что составляло почти 10 % общих капиталовложений в народное хозяйство. При этом в действующую сеть вкладывалось 68 %, на подвижной состав — 13 % и новое железнодорожное строительство — 19 %. Однако реконструкция железнодорожного транспорта проходила медленно, с нарушением намеченных сроков; техническое перевооружение его осуществлялось недостаточными темпами. Прирост перевозок в 1931 г. замедлился. Зимой 1930/31 г. заметно ухудшилась работа железных дорог: суточная погрузка упала с 41,9 тыс. вагонов в июле до 38,9 тыс. вагонов в январе 1931 г., участковая скорость уменьшилась до 10 км/ч. Снизился уровень трудовой дисциплины во многих подразделениях транспорта. Некоторые промышленные предприятия не выполняли в срок заказы железных дорог, особенно по выпуску паровозов и запасных частей.

Одной из главных причин таких недостатков октябрьский (1931 г.) Пленум ЦК ВКП(б) назвал косность и бюрократизм транспортного аппарата. Между тем продолжалось развитие тяжелой промышленности, повысились темпы выпуска продукции черной и цветной металлургии, машиностроения, производства электрической энергии, добычи топлива. Предусматривалось создание в короткий срок новой угольно-металлургической базы на востоке страны — Урало-Кузнецкого комбината.

Надо было перестраивать работу транспорта. Правительство приняло меры по улучшению материально-технического снабжения железных дорог, рациональному использованию паровозного парка, повышению заработной платы локомотивных бригад и рабочих депо. Было усилено внимание к планированию перевозок, организации управления дорогами, активизировалась работа профсоюзных организаций. В 1931 г. конкретизировали программу технической реконструкции железных дорог; ведущим звеном ее в перспективе развития транспорта признана их электрификация. Было намечено электрифицировать 475 км линий с наиболее густым пассажирским потоком. Тепловозную тягу предполагалось ввести в течение 1932/33 г. в безводных районах на линиях Красноводск — Чарджуй, Сальск — Батайск, Сталинград — Тихорецкая. Планировалось усилить механизацию производственных процессов. Благодаря реализации реконструктивных мероприятий, самоотверженному труду железнодорожников и творческой деятельности специалистов удалось достигнуть за пятилетку существенных результатов (табл. 3.1): протяженность двухпутных и многопутных линий возросла на 21,8 %, средняя грузоподъемность вагонов увеличилась на 6,8 %, возросло количество вагонов, оборудованных автотормозами.

Локомотивный парк пополнился тремя тысячами новых локомотивов. На смену паровозам серии О стали поступать более мощные — серии Э. Железные дороги получили 71 тыс. вагонов, в том числе 40 тыс. большегрузных. Отдельные участки начали переводить на электрическую тягу, возросла пропускная способность важнейших направлений сети.

Перевозя машины, сырье, топливо, строительные материалы, полуфабрикаты, готовую продукцию тяжелой промышленности и машиностроения, железные дороги способствовали ускорению индустриализации страны. С другой стороны, развитие тяжелой промышленности создавало материальную базу для реконструкции самого транспорта. Железные дороги сыграли значитель-

ную роль в рациональном размещении производительных сил, приближении источников сырья к районам потребления в целях ликвидации нерациональных и излишне дальних перевозок.

Таблица 3.1

Некоторые данные о реконструкции технических средств железнодорожного транспорта

Показатели	По состоянию на конец года	
	1928	1932
Протяженность двухпутных и многопутных линий, км	15 609	19 006
Переведено на электротягу, км	19	146
Средняя грузоподъемность грузового вагона, т	17,6	18,8
Доля вагонов, оборудованных автотормозами, в общем парке, %	2	10,6
Доля вагонов, оборудованных автосцепкой, %	—	0,06
Доля большегрузных четырехосных вагонов в общем парке грузовых вагонов, %	10,5	15,2

Однако намеченное пятилетним планом было выполнено лишь частично. Не удалось, например, перевести на тепловозную тягу участки, предусмотренные планом; медленно осуществлялась электрификация железных дорог, темпы реконструкции транспорта все еще отставали от темпов роста промышленности.

3.2. СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. РАЗВИТИЕ ДРУГИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Направление нового железнодорожного строительства в первой пятилетке определялось созданием ряда крупных промышленных комбинатов, в том числе Магнитогорского и Урало-Кузнецкого, необходимостью усиления транспортных связей Средней Азии и Сибири, Казахстана и Центра страны.

Крупнейшей новостройкой явилась Туркестано-Сибирская магистраль (Турксиб) протяженностью 1442 км — от Семипалатинска до станции Луговая, введенная в эксплуатацию в 1931 г. Эта магистраль соединила кратчайшим путем Сибирь и Среднюю Азию, способствовала экономическому развитию районов Казахстана, Киргизии, Узбекистана. По новой железной дороге в Среднюю Азию пошел сибирский хлеб, лес, кузнецкий уголь, а в обратном направлении — нефть, а также хлопок, шерсть и другие сельскохозяйственные грузы. Дорога способствовала развитию цветной металлургии в Чимкенте, разработке крупнейшей месторождений фосфоритов в районе Каратау.

Одновременно с Турксибом была введена в эксплуатацию линия Курорт Боровое — Акмолинск — Караганда, которая вместе с ранее построенной линией Петропавловск — Курорт Боровое обеспечила развитие третьей уголь-

ной базы страны — Карагандинского бассейна. К этому же периоду относится сооружение меридиональной линии Золотая Сопка — Карталы — Орск, которая связала Южный и Северный Урал и обеспечила поступление угля на Магнитогорский металлургический комбинат.

Большие проблемы возникли перед транспортом в связи с созданием второй угольно-металлургической базы на востоке — Урало-Кузнецкого комбината. Для освоения угольного бассейна была построена линия до Проектной и затем до Новокузнецка, где был сооружен крупный металлургический завод, работавший на местном угле и привозной уральской руде. Другой такой завод, построенный в Магнитогорске, работал на местной руде и привозном кузнецком угле. Проложенная линия Проектная — Инская позволила транспортировать кузнецкий уголь на запад, в обход Новосибирска, для нужд Урало-Кузнецкого комбината.

Значительное число железнодорожных линий было построено в европейской части страны. Еще в первые годы Советской власти была поставлена задача создать в России собственную энергетическую базу. До революции промышленность Петербурга и Северо-Запада работала на английском угле, доставлявшемся по морю через Петербургский порт.

Переориентации промышленности этого региона на донецкий уголь мешала неприспособленность железнодорожной сети к перевозкам в меридиональном направлении. Начатое в 1918 г. и законченное в 1931 г. строительство линии Ворожба — Унеча — Коммунары — Орша обеспечило перевозки угля из Донбасса в Ленинград и районы северо-запада, в обход загруженного Московского узла. Для более полного снабжения донецким углем центральных и северных районов страны в 1932 г. началось строительство магистрали Москва — Донбасс. Постройка линии Рославль — Могилев — Осиповичи улучшила транспортные связи центральных районов с Белоруссией. В эти же годы были построены линии Будогощь — Овинище, Чернигов — Овруч, Чернигов — Новобелицкая и некоторые другие, в основном местного значения.

Существенную роль в добыче сырья для производства минеральных удобрений и развития промышленной базы на Кольском полуострове сыграла небольшая по протяженности линия Апатиты — Вудъявр. На Северо-Кавказской дороге вступила в строй железнодорожная линия Комсомольская — Апшеронская — Нефтегорск, способствовавшая развитию Майкопского нефтяного района. Всего за первую пятилетку построено свыше 6000 км железных дорог, около 80 % которых приходилось на национальные республики и отдаленные окраины.

Значительная работа была проведена по развитию находящегося в ведении НКПС водного — морского и речного — транспорта, состояние которого оставалось исключительно тяжелым. Была увеличена протяженность судоходных речных путей, построен ряд гидротехнических сооружений, организована собственная судостроительная база, пополнен морской и речной флот.

Немало сделано и в области автотранспорта — создана заново автомобильная промышленность, что дало возможность уже в первой пятилетке увеличить парк машин — с 18 700 до 73 000. Построено 93 000 км новых грунтовых дорог, из которых 12 000 км — с твердым покрытием.

Однако несмотря на проделанную работу по реконструкции и строительству на транспорте, план первой пятилетки по ряду важнейших показателей фактически не был выполнен. Намечалось построить 16 181 км новых железнодорожных линий, ввели же в постоянную эксплуатацию 5420 км; электрифицировали всего лишь 146 км железных дорог; поставки по вагонам были удовлетворены на 62,3 %. Только на 5,7 % выполнены задания по строитель-

ству грунтовых дорог с твердым покрытием. План грузооборота речного транспорта был реализован на 48 %.

Все это отрицательно сказалось на работе транспорта, особенно железнодорожного, который все еще не удовлетворял потребности экономики и населения в перевозках. Назревала диспропорция между развитием транспорта и народного хозяйства.

3.3. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

В дореволюционный период проектно-изыскательское дело не приобрело законченных организационных форм. Изыскательские партии, проектные конторы казенных и частных дорог действовали разобщенно. Такая практика продолжалась долго. Даже в начале 1930-х годов вопросы выбора трассы, проектирования плана и профиля, размещения отдельных пунктов и линейных сооружений относились к компетенции изыскательских партий и экспедиций, разрабатывавших эту часть проекта, а станции, мосты, устройства водоснабжения, СЦБ и связи проектировались в специальных конторах — в Москве, Ленинграде, Харькове, Киеве и других городах. Все это порождало множество несогласованных решений, что затягивало разработку проектов и снижало их качество.

Строительство железных дорог в годы, предшествовавшие первой пятилетке, осуществлялось практически вручную. Механизация была развита слабо.

Благодаря индустриализации в годы пятилеток произошли заметные сдвиги в механизации строительных работ. Уже при сооружении Турксиба применялись подъемные краны, грейферы, экскаваторы, автомобили и тракторы, производилось пневматическое бурение скальных пород; на отсыпке земляного полотна (около 10 млн. кубометров) было занято свыше 1000 пароконных скреперов-волокуш. На стройке с помощью машин выполняли пятую часть общего объема работ.

В начале первой пятилетки стало развиваться отечественное дорожное и путевое машиностроение. Это позволило на строительстве магистрали Москва — Донбасс, начатом в 1932 г., выполнить основной объем земляных работ конными и тракторными скреперами. В дальнейшем при сооружении железнодорожных линий применялись основные виды строительных машин отечественного производства: экскаваторы, скреперы, грейдер-элеваторы, бульдозеры, стреловые и башенные краны, балластировочные машины, бетоносмесители, камнедробилки и т. п. Их было еще немного, однако преобладание ручного труда в железнодорожном строительстве уже не являлось подавляющим.

В рассматриваемые годы назрела необходимость в усовершенствовании структуры управления строительными работами, с тем чтобы они велись постоянно действующими подрядными организациями, располагающими своей материально-технической базой, постоянными кадрами и возможностью промышленного производства строительных материалов, деталей и конструкций.

В 1930 г. было создано Всесоюзное объединение капитального строительства (НКПСстрой) для выполнения строительных работ на транспорте силами территориальных и линейных управлений (Мосжелдорстрой, Уралжелдорстрой, Сибжелдорстрой и другие). Годом позже СНК СССР принял постановление об организации в составе НКПС Всесоюзного объединения по электрификации железных дорог.

¹ См.: Транспорт СССР. М.: Транспорт, 1967. С. 29.

При сооружении железных дорог выполнялись подготовительные, основные и вспомогательные работы. Обобщенные данные об удельном весе этих работ в строительстве в конце первой и начале второй пятилеток приведены в табл. 3.2.

Таблица 3.2

Удельный вес отдельных видов работ
в стоимости и трудоемкости строительства железных дорог

Наименование работ	Удельный вес, %			
	в стоимости		в трудоемкости	
	новая дорога	второй путь	новая дорога	второй путь
Подготовительные работы	9	6	13	10
Устройство земляного полотна искусственных сооружений	26	26	40	40
верхнего строения пути	14	18	10	12
водоснабжения	23	26	20	22
станций	4	4	2	2
СЦБ и связи	2	1	1	1
СЦБ и связи	2,2	2,2	1,5	1,5
Постройка железнодорожных зданий	19	16	12	11
Прочие работы	0,8	0,8	0,5	0,5





Глава 4

ТУРКЕСТАНО-СИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ. ИТОГИ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

4.1. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ СООРУЖЕНИЯ ТУРКСИБА

Необходимость освоения рынков сбыта продукции (ввоза хлеба, леса, угля и вывоза сырья — хлопка, живности, шерсти, кожи, фруктов) требовала расширения железнодорожной сети в центре Средней Азии и строительства железных дорог на юго-востоке Казахстана, где до 30-х годов их вовсе не было. Страдали от недостатка хлеба, топливных и строительных ресурсов и южные районы Казахстана, в то время как на юге Сибири все это было в избытке. Например, Алтайский край мог бы поставлять до 34 млн. пудов хлеба, 10 млн. пудов каменного угля¹, но из-за отсутствия прямого сообщения со Средней Азией эти грузы приходилось доставлять с большими издержками круглым путем по железнодорожной линии Барнаул — Оренбург — Ташкент.

Строительство Турксиба имеет свою предысторию. Еще в прошлом веке существовал проект выбора трассы Ташкент — Верный (Алма-Ата) — Семипалатинск². В 1899 г. по инициативе местных администраций и промышленников начались предварительные изыскания трассы Ташкент — Верный. Более подробно они были проведены в 1906—1907 гг.: на юге от станции Арысь до реки Или под руководством инженера А. С. Голембиовского и на севере от Семипалатинска до реки Или — группой инженера Э. Э. Глезера. Одновременно в этом районе проводила статистическо-экономические исследования специальная группа во главе с инженером О. А. Струве³. В те же годы инженер Г. В. Адрианов осуществил изыскания соединительной линии от Транссиба к Семипалатинску в нескольких вариантах (на Новониколаевск, Ояш, Юргу, Итат).

¹ См.: Туркестано-Сибирская железная дорога: Протоколы 3-х заседаний Средне-Азиатского отдела Общества востоковедения. СПб., 1906. С. 25.

² См.: Дмитриев-Мамонов А. И. Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Средне-азиатской и Ташкентской. Пг., 1915. С. 389

³ См.: Труды комиссии по исследованию района Туркестано-Сибирской железной дороги. Ч. 1. СПб., 1909. С. 35.

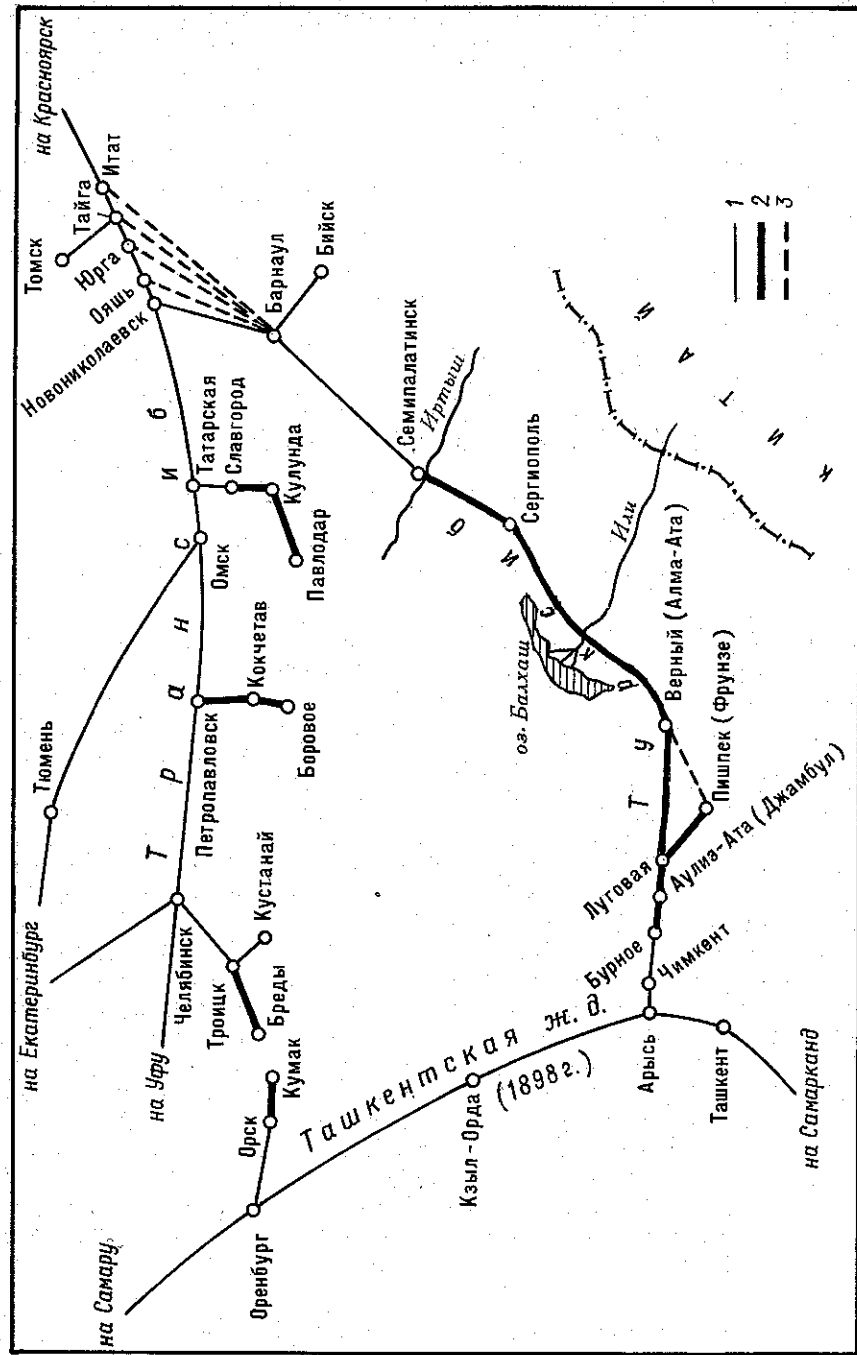


Схема железных дорог, тяготеющих к Туркесибу.

1 — дороги, существовавшие до 1917 г.; 2 — дороги, построенные до 1940 г.; 3 — варианты подходов линий к Туркесибу

В 1912 г. за дело взялся предприниматель А. И. Путилов¹, создавший два акционерных общества по постройке железнодорожных линий: Семиреченской (Арысь — Верный) и Алтайской (Новониколаевск — Семипалатинск) — железнодорожных подходов к будущему Турксибу. К 1917 г. были сооружены Алтайская линия, протяженностью 653 км и частично Семиреченская (от станции Арысь до станции Бурное).

В годы гражданской войны часть железных дорог Сибири и севера Казахстана была занята войсками Колчака, в том числе линия Новониколаевск — Семипалатинск. В 1918 г. в Омске на совещании у Колчака было решено провести железную дорогу от Семипалатинска до Сергиополя для снабжения войск семиреченским хлебом; главой технического совета по строительству назначили американского инженера Д. Ф. Стивенса². За 1919 г. уложили около 140 км дороги от Семипалатинска, причем по облегченным нормам. После освобождения Сибири и севера Средней Азии от войск Колчака эти пути были разобраны и отправлены на другие объекты.

Когда в России стала проводиться новая экономическая политика, к участию в продолжении строительства Семиреченской железной дороги был привлечен частный капитал. Это позволило за семь месяцев выполнить работы по возведению земляного полотна и искусственных сооружений, укладке пути на участке Бурное — Пишпек, строительству станций и депо в Аулие-Ате. К 1922 г. вступили в строй участки Бурное — Аулие-Ата, а в 1924-м — Аулие-Ата — Пишпек, и появилась возможность регулярно доставлять хлеб из Семиречья в другие районы Средней Азии³. «Продовольственными» линиями в рассматриваемом регионе были также Петропавловск — Кокчетав — Курорт Боровое и Павлодар — Славгород.

В 1925 — 1926 гг. в связи с завершением восстановления народного хозяйства намечались планы создания новых производств и строительства транспортных магистралей. 3 декабря 1926 г. Совет Труда и Оборона СССР признал сооружение магистрали Луговая — Семипалатинск (Турксибу) стройкой общесоюзного значения⁴. Начался новый этап в реализации плана соединения Сибири и Туркестана и освоения Среднеазиатского региона.

4.2. ИЗЫСКАНИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ ДОРОГИ

В 1926 г. осуществлялись уточнения местоположения трассы, намеченной в результате изысканий 1906 — 1907 гг. Было организовано 14 полевых партий: восемь на Северном участке (Семипалатинск — река Или) и шесть — на Южном (река Или — станция Луговая). Помимо этого на трассу были направлены научные экспедиции Академии наук СССР: две гидрологические, четыре геологические и одна ботаническая. Курировал работу этих экспедиций Комитет содействия строительству Туркестано-Сибирской железной дороги, в который входили известные ученые Л. С. Берг, А. Ф. Иоффе, А. П. Карпинский, В. Л. Комаров, А. Е. Ферсман. В процессе изысканий было решено в средней части дороги, в районе реки Лепсы,

¹ А. И. Путилов, однофамилец Н. И. Путилова, организатор производства отечественных рельсов, паровозов, вагонов, военных кораблей, владелец крупнейшего в Европе машиностроительного завода.

² См.: Богданов К. А. Адмирал Колчак. СПб.: Судостроение, 1993. С. 204.

³ См.: Бенулов А., Мизамбеков К. Стальные магистрали Казахстана. Алма-Ата: Казахское государственное издательство, 1960. С. 20.

⁴ Сборник постановлений СНК СССР. М., 1930. С. 273.

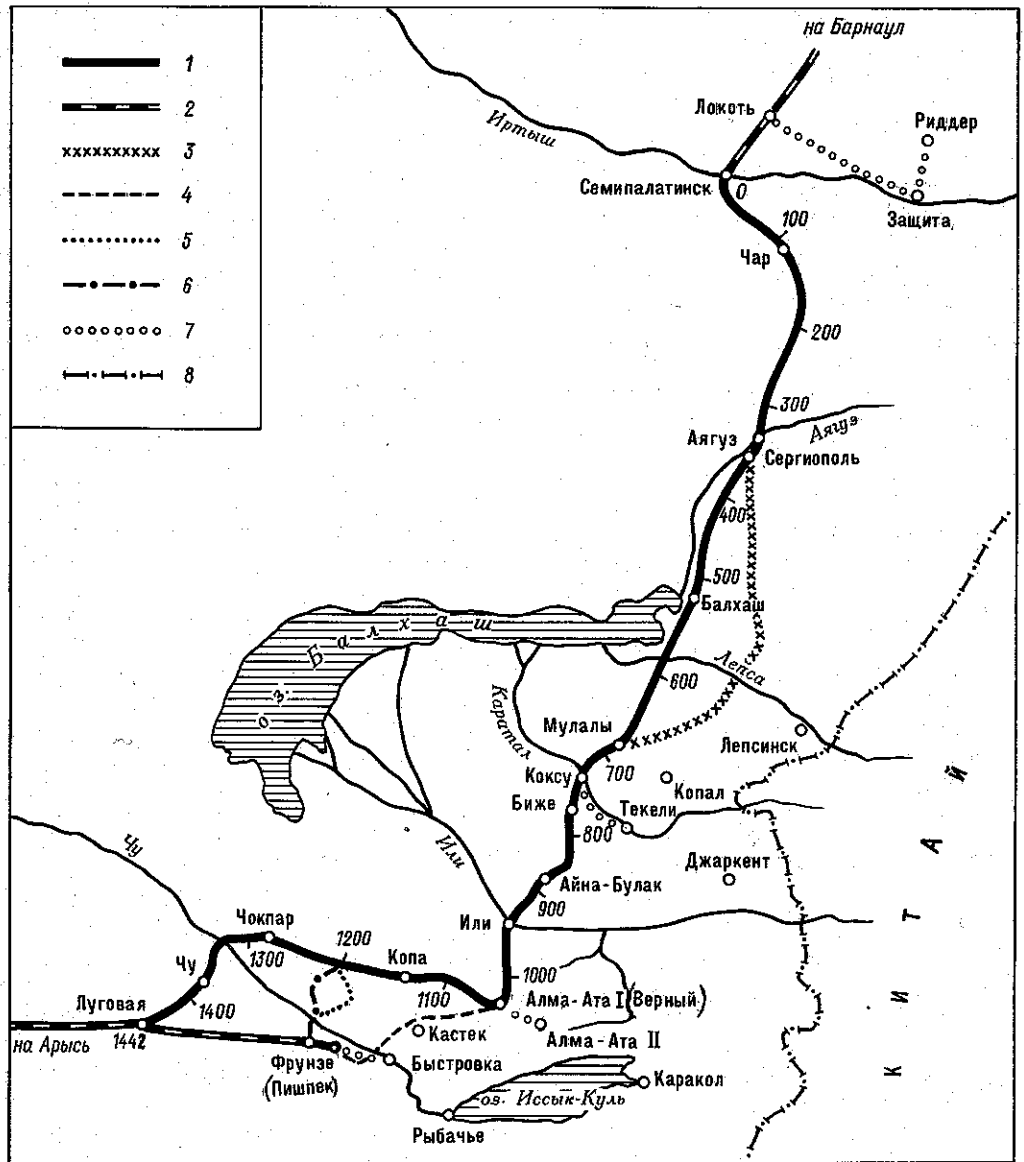


Схема Туркестано-Сибирской железной дороги:

1 — основная трасса (1930); 2 — существовавшие подводящие железнодорожные линии; подварианты трассы:
 3 — Лепский; 4 — Кастекский; 5 — Курдайский; 6 — Какпатасский; 7 — последующее развитие Турксиба (1940);
 8 — государственная граница

изменить положение трассы, приблизив ее к озеру Балхаш¹. Это позволило сократить длину железнодорожной линии на 77,8 км, уменьшить объем земляных работ на 7,5 млн. кубометров и снизить строительную стоимость на 6,5 млн. руб.²

На Южном участке изыскательские партии обследовали четыре варианта пересечения трассой горного массива Заилийского Алатау: Курдайский, Чокпарский, Кастекский и Какпатасский. Два последних были отвергнуты как более сейсмоопасные. Кроме того, по Какпатасскому варианту, требовалось применение на линии большого руководящего уклона (до 21 ‰). Из оставшихся вариантов был принят Чокпарский, так как он обеспечивал значительное снижение руководящего уклона по сравнению с Курдайским вариантом и сокращение длины трассы на 13 км. Это позволяло на всем Турксибе применить одиночную тягу, руководящий уклон 10 ‰ в негрузовом направлении и 8 ‰ — в грузовом. Кроме того, Чокпарский вариант был более перспективным, так как давал возможность уменьшить пробег транзитных поездов и объем работ, удалить трассу от сейсмоопасных районов, сократить срок строительства на один год и сэкономить около 20 млн. руб.

При составлении окончательного проекта Турксиба, в соответствии с директивой СТО, были допущены облегченные технические нормы³.

Большую работу в границах сооружаемой дороги провели научные экспедиции. Геологи организовали сейсмические станции и установили, что наиболее опасным является район северных отрогов Тянь-Шаня — в 1911 г. здесь произошло разрушительное землетрясение. В результате исследований, проведенных экспедициями, были изданы «Технические условия на проектирование и возведение искусственных и гражданских сооружений в сейсмических районах Туркестано-Сибирской железной дороги». По техническим условиям требовалось вместо обычной крутизны откосов земляного полотна 1:1,5 применять 1:1,75. Были даны подробные рекомендации по укреплению устоев мостов, сооружению водопропускных труб из железобетона, а также указания по определению форм и размеров конструкций, отделке гражданских и промышленных зданий. Реализация антисейсмических мероприятий оценивалась примерно в 1 млн. руб. Гидрогеологические экспедиции уделили особое внимание поиску природных источников водоснабжения. Под руководством Гидрологического института АН СССР и Томского геологического комитета были определены пригодные источники для 19 пунктов водоснабжения Турксиба. На основе гидрохимических исследований были получены рекомендации по временному и постоянному водоснабжению (устройству прудов и артезианских колодцев, использованию речной воды и очистке ее от взвесей).

Десять гидрометеостанций вели наблюдения за режимом рек, производили бурение скважин глубиной до 200 м, изыскивая подземные запасы пресной воды. Только на Северном участке трассы в этой работе принимало участие около 100 человек. На всем протяжении трассы ботаническая экспедиция произвела обследование с целью защиты от выдувания, вымывания и пескозаноимости выемок и насыпей с использованием естественной растительности. Еще до начала строительства создавались лесозащитные полосы вдоль будущей магистрали, исследовались возможности закрепления движущихся барханных песков. Одновременно с изыскательскими работами началось сооружение головных участков Турксиба.

¹ См.: Турксиб//Сборник статей участников строительства Туркестано-Сибирской железной дороги. М.: Транспечать НКПС, 1930. С. 77.

² Здесь и далее приводятся цены применительно к рассматриваемому периоду времени.

³ См.: Шлегель Б. Х. Туркестано-Сибирская магистраль//Плановое ведение хозяйства, 1930. № 2. С. 210.

4.3. ОРГАНИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА



В. С. Шатов (1887 — 1943)

В начале 1927 г. наступил подготовительный период строительства дороги. По решению правительства к исходным пунктам Турксиба Семипалатинску и станции Луговая было переброшено большое количество выделенных целевым назначением дефицитных материалов: леса, цемента, металлоконструкций. В это же время были отремонтированы гужевые дороги, в частности тракт Пишпек — Верный. Из карьеров Алтайской дороги доставили бутовый камень, заранее заготовили снегозадерживающие щиты. Приказом наркома путей сообщения Я. Э. Рудзутака начальником строительства Турксиба был назначен В. С. Шатов¹, его заместителем — главный инженер Л. М. Перельман.

Для сооружения Туркестано-Сибирской железной дороги было создано два управления — Северное и Южное. Первое ведало строительством участка от Семипалатинска до 777-го км, второе — от станции Луговая до 778-го км. Так как в районе будущей дороги не было квалифицированных рабочих кадров, пришлось из крупных промышленных центров страны направить на Турксиб бетонщиков, арматурщиков, связистов, путейцев.

Среди инженерно-технического персонала были как опытные специалисты, строившие ранее крупные дороги, так и молодые инженеры, а также студенты, проходившие здесь производственную практику.

Весной 1927 г. приступили к производству земляных работ на Северном участке, а осенью — на Южном.

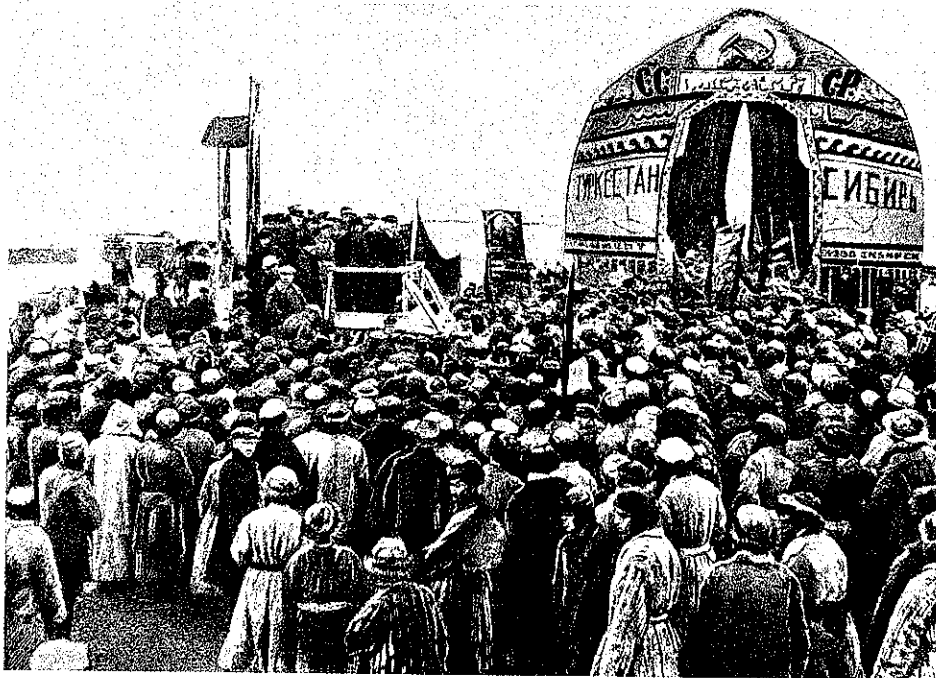
На стройку стали съезжаться из окрестных аулов казахи-кочевники, которые привлекались к перевозочным работам. Они возили на лошадях, верблюдах и волах воду, топливо и другие грузы на объекты сооружаемой дороги; было организовано 315 гужевых артелей. В первое время земляные работы выполнялись преимущественно вручную. Закупленные за границей экскаваторы, автомобили, узкоколейные мотовозы и вагонетки применяли только в трудных условиях, например при сооружении глубоких выемок и в карьерах при добыче камня.

Вслед за земляными работами возводилось верхнее строение пути. Укладку рельсов начали 15 июля от Семипалатинска и 2 ноября от Луговой. Для этого были созданы два укладочных «городка» (северный и южный), которыми руководили опытные путейцы И. И. Бубчиков и А. И. Гнусарев. В каждом «городке» трудилось по 250 человек. Темп укладки пути был весьма высоким и в среднем составлял 1,5 км в сутки. Когда был проложен первый километр пути от Луговой, по нему через арку-юрту пропустили паровоз О^В № 6394

¹ В. С. Шатов с 1918 г. министр транспорта Дальневосточной республики, с 1931 г. — заместитель наркома путей сообщения, видный организатор железнодорожного строительства. В 1937 г. необоснованно репрессирован. Реабилитирован посмертно.



Транспортировка топлива изыскателям и строителям Турксиба



Праздник, посвященный началу строительства Турксиба. Ноябрь 1927

с лозунгом «Даешь Сибирь!». Это символизировало старинный казахский обычай — пронести новорожденного ребенка через новую юрту.

В 1928 — 1929 гг. широким фронтом развернулись работы по всей трассе Турксиба. В первый строительный сезон на северном участке было уложено 155 км пути, в 1928 г. — 185, а в 1929 г. — 432 км.

В 1929 г. в песках Прибалхашья работало 3,5 тыс. человек. Укладка рельсов шла по незакрепленному полотну, часто выдуваемому сильнейшими ветрами. Жара доходила до 60 градусов, люди страдали: песок забирался в нос, уши, глаза, хрустел на зубах. Работы велись рано утром и поздно вечером. Иногда из-за буранов приходилось простаивать по двое-трое суток. Порывы ветра сносили палатки и юрты. Одной из мер против разрушения откосов земляного полотна стало укрепление их посредством камышовых связок.

На Турксибе впервые в практике отечественного железнодорожного строительства были применены механизация и индустриальные методы при производстве работ. В Семипалатинске и Верном на полигонах изготовлялись железобетонные конструкции мостов и труб, которые затем доставлялись к месту монтажа. На стройке использовалось 15 экскаваторов, на долю которых приходилось более 12 % всего объема земляных работ. Применялись и другие средства механизации: скреперы, плуги-рыхлители, копры, подъемные краны, компрессоры, бетономешалки, камнедробилки. К концу строительства автомобильный парк насчитывал 297 машин¹. В 1928 — 1929 гг. для магистрали автотранспорт перевез более 45 тыс. т груза.

Сдерживающим фактором темпов строительства было возведение искусственных сооружений. Поэтому арматурщики и бетонщики трудились на этих объектах по 12—18 часов в сутки. Чтобы ускорить выполнение работ и удешевить доставку материалов, вначале сооружали на обходах временные мостовые переходы. Позднее строили постоянные мосты через Иртыш, Аягуз, Лепсу, Каратал, Дос, Биже, Или, Чу, через овраг у поселка Мулалы. Только на сооружении моста через Иртыш работали в три смены 350 человек. Вначале, в 1927 г., здесь была налажена переправа с помощью самоходной баржи и парома. Зимой 1928 г. за 11 дней построили временный деревянный свайный мост длиной 300 м. В течение января — марта заложили кессоны для береговых устоев и промежуточных опор 600-метрового постоянного моста и произвели сборку металлических ферм. Весь 1928 г. шло интенсивное строительство моста. Вместе с опытными производственниками трудились молодые специалисты. Им «... пришлось самостоятельно вести работу по инструментальной разбивке опор Иртышского моста для пролетных строений длиной 109 метров, при глубине реки 9—10 метров... Впоследствии они руководили работами по возведению опор моста, подходных эстакад, а затем по монтажу пролетных строений»². В апреле 1929 г. мост вступил в строй. Он сооружался в течение 16 месяцев.

Весной 1928 г. на некоторых участках строительства случилось небывалое половодье, и в 24 местах произошел размыв железнодорожного полотна. Пострадала не только дорога, но и население. Строители помогали местным жителям: эвакуировали детей, доставляли продовольствие, одежду, топливо. Машинисты водили поезда порой по залитым водой путям. Они вспоминали: «...Едешь не едешь, а прямо-таки плывешь... нервы натянуты, как струна...»³.

¹ См.: Турксиб//Сборник статей: Воспоминания участников строительства. М.: НКПС, 1930. С. 253.

² Лыманов Ю. А. Воспоминания//Рукопись, 1995, НТБ ПГУПС. С. 15.

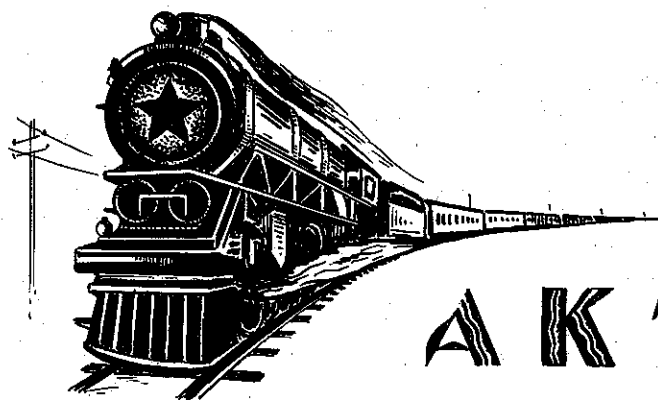
³ Дахилейгер Г. Ф. Очерк истории постройки Турксиба. Алма-Ата.: Изд. АН Казахской ССР, 1953. С. 53.



Временный мост через Иртыш. 1928



Бурение шурфов для взрывных работ
в горах Алатау
на южном участке Турксиба. 1927



31^{го} декабря 1930 г. Депо ст. Алма-Ата



день торжества по передаче Туркестан-Сибирской магистрали в постоянную эксплуатацию, Зам. Начальника Управления по постройке Туркестан-Сибирской жел. дороги Перельман Лев Моисеевич с одной стороны, и Зам. Директора Туркестан-Сибирской жел. дороги Яугачев Митрофан Сергеевич с другой стороны, составили настоящий акт в том, что первый сдает, а второй принимает в постоянную эксплуатацию вновь построенную главную магистраль Туркестано-Сибирской жел. дороги от ст. Семипалатинск до ст. Луговая, протяжением 1445,98 км, вновь построенную ветку от ст. Ташпек до ст. Кент, протяжением 28 км и находившуюся в достройке бывш. Семиреченскую линию от ст. Ташпек до ст. Арыс, протяжением 563,29 км со всеми выстроенными сооружениями земляными, искусственными, верхним строением и связью, путевыми и станционными постройками депо, мастерскими, водоснабжением, товарными устройствами и зданиями бытового обслуживания.



Дорогу сдал

Зам. Начальника Управления по постройке Туркестан-Сибирской железной дороги

Л. Перельман (Перельман)

Дорогу принял

Зам. Директора Туркестано-Сибирской железной дороги

М. Яугачев (Яугачев)

Утверждается Правительством КССР

31/12-30 г.

КазЦИК

К. Кулумбетов (Кулумбетов)

КазСНК

М. Митрофанов (Митрофанов)

Акт о приемке Турксиба в постоянную эксплуатацию. 1930

Другим барьерным объектом Турксиба был Чокпарский перевал. Сюда зимой 1928 — 1929 гг. перебрали почти всю рабочую силу и технику с южного участка. Морозы доходили в отдельные дни до 40 градусов. Снежные завалы достигали 1,5—2 метров высоты. Люди жили в палатках, работали без выходных дней. На отрогах Таргабатая и Заилийского Алатау при сооружении земляного полотна в скальных породах внедрили способ разработки выемок взрывами «на выброс». Это новшество было применено в условиях узких ущелий рек Кши-Биде и Биде.

Работы на участках дороги, расположенных в пустыне, осложнялись безводьем. Поэтому рыли колодцы на глубину 10—15 м, но вода в них вскоре становилась соленой, и пресную воду приходилось возить издалека в цистернах. Летом нужно было остерегаться укусов змей, тарантулов, скорпионов и принимать меры профилактики против острых инфекционных заболеваний.

26 апреля 1930 г., раньше намеченного срока, наступил долгожданный день — «смычка» двух участков на станции Айна-Булак. Завершилось строительство железной дороги длиной 1442 км от Семипалатинска до Луговой. В тот же день на торжества приехали члены правительства Союза ССР, среднеазиатских республик и Казахстана, отечественные и иностранные корреспонденты. Речи на митинге произносились на казахском и русском языках.

31 декабря 1930 г. Туркестано-Сибирская железная дорога была введена в постоянную эксплуатацию. В рапорте строителей подводились итоги основных работ: помимо сооружения нового пути выполнено 23 млн. кубометров земляных работ, около 160 тыс. кубометров каменной кладки для мостовых опор, изготовлено более 8 тыс. т металлических конструкций, возведено 280 искусственных сооружений, построены жилые дома, больницы и школы общей площадью 50 тыс. квадратных метров. Суммарные затраты за три года составили 175 млн. руб. Всего на строительстве было занято около 100 тыс. человек. Коллектив строителей Турксиба был награжден орденом Трудового Красного Знамени, наиболее отличившиеся также отмечены правительственными наградами. В честь создателей магистрали был учрежден памятный знак «Строитель Турксиба».



Памятный знак
«Строитель Турксиба»

4.4. ЭКСПЛУАТАЦИЯ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОРОГИ. ЗНАЧЕНИЕ ТУРКСИБА

В условиях острой нехватки путей сообщения железнодорожные пути Турксиба сразу же после укладки использовались не только для подвоза строи-

¹ См.: Турксиб//Сборник статей участников строительства Туркестано-Сибирской железной дороги. М.: Транспечать НКПС, 1930. С. 140.



Д. О. Омаров

тельных материалов, но и для коммерческих перевозок. В период временной эксплуатации скорость движения поездов была незначительной, особенно на участках, которые служили временными обходами барьерных мест. В 1928 — 1929 гг. по таким участкам перевезли 400 тыс. пассажиров и около 1,6 млн. т грузов. За первые четыре месяца 1930 г. погрузка на станциях Турксиба составила более 18 тыс. вагонов, выгрузка — 12 тыс. Среди основных грузов в это время были хлеб, живность, корма.

В период постоянной эксплуатации дороги на юг Казахстана, в Узбекистан и другие среднеазиатские республики пошли преимущественно поезда с углем Кузбасса, сибирского леса и хлеба. В обратном направлении следовали поезда из Красноводска с бакинской нефтью. Для организации движения на Турксибе создали три эксплуатационных района: Аягузский,

Алма-Атинский и Аулие-Атинский. Работа на обслуживаемых участках состояла в обеспечении транзитных перевозок грузов. Небольшое количество поездов формировалось только на участковых станциях Алма-Ата I и Семипалатинск. Локомотивный парк состоял главным образом из паровозов серии Э^У и Э^М. Паровозы серии О^В использовались на маневровой работе. Основные депо, являвшиеся местом приписки, экипировки и ремонта паровозов, размещались на станциях Аягуз и Алма-Ата I.

В качестве средств регулирования движения поездов на дороге применялась преимущественно телефонная и телеграфная связь. Стрелочные переводы обслуживались вручную.

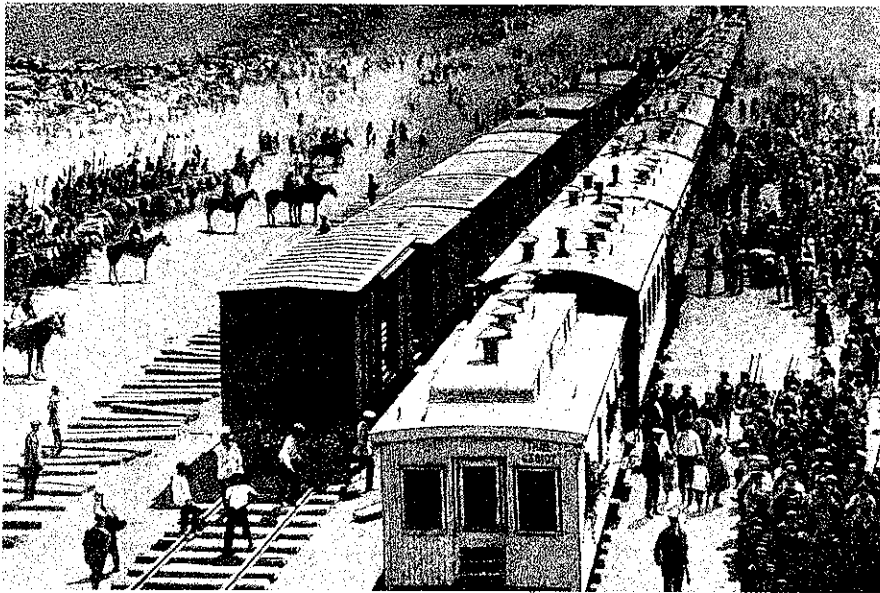
20 апреля 1930 г. Совет Труда и Оборона СССР принял постановление, в котором потребовал от НКПС «...разработать мероприятия по полному обеспечению Турксиба эксплуатационными кадрами... особо обратив внимание на подготовку этих кадров из коренного населения...»¹

В 1930 г. на Турксибе квалифицированных рабочих-казахов было всего 11,6 % от общего числа занятых на строительстве. Казахи в основном выполняли земляные работы². Для освоения профессий на дороге была развернута сеть специальных курсов, школ и училищ. В 1931 — 1932 гг. их окончило 5747 местных железнодорожников.

С самого начала сооружения Турксиба велась активная работа по ликвидации неграмотности. Только на северном участке стройки для этой цели было создано 80 школ (ликбезов). Большую помощь в обучении местного населения грамоте оказывали студенты вузов и техникумов, проходивших практику на Турксибе. В процессе строительства казахи обучались русскому языку, а русские — казахскому, что помогало взаимному общению.

¹ ЦГА Казахстана. Ф. 962. Оп. 1. Д. 735. Л. 7.

² См.: Асылбеков М. Х. Формирование и развитие кадров железнодорожников Казахстана (1917—1970 гг.). Алма-Ата: Наука КазССР, 1973. С. 73.



Прибытие первого пассажирского поезда на станцию Алма-Ата. 19 июля 1929 г.

С течением времени сформировались национальные кадры. От рядового землекопа до начальника Турксиба вырос Д. О. Омаров. Бывший путевой рабочий Б. А. Аскаев стал начальником Жарминской дистанции пути. Каменщик М. Каптагаев овладел профессией слесаря, помощника машиниста и впоследствии стал одним из лучших машинистов паровоза.

Турксиб явился производственной школой для молодых специалистов. В. Д. Бирюков, выпускник МИИТа 1925 г., изыскатель и строитель Северного участка магистрали, в дальнейшем удостоен звания заслуженного строителя РСФСР; Е. Ф. Кожевников, выпускник ЛИИПСа 1927 г., участник сооружения дороги, возглавлял в 1954 — 1979 гг. Министерство транспортного строительства; Ю. А. Лиманов, К. Г. Протасов, выпускники ЛИИПСа 1929 г., производили изыскания трассы Турксиба, проектировали и возводили мосты; впоследствии стали профессорами, докторами наук, заслуженными деятелями науки и техники РСФСР.

В 1931 г. на магистрали трудились лишь 42 дипломированных инженера и 105 техников. Не хватало 250 специалистов. В связи с этим многие работники дороги, в основном казахи, были направлены на учебу в Алма-атинский техникум и на курсы повышения квалификации.

Грамотность, культура, другие социальные блага проникали в Казахстан — некогда отсталую окраину Российской империи. Во время строительства в районе Турксиба стало проживать уже более трети всего казахского населения. В пустынных и полупустынных местах появились новые станционные поселки: Жана-Семей, Чарская, Жанги-Тобе, Жарма и другие. Некоторые из них стали вскоре городами, например, станционный поселок Аягуз. В связи с сооружением Турксиба изменилась и значимость Алма-Аты. В 1929 г. она стала столицей Казахстана вместо прежней — Кзыл-Орды. Город Алма-Ата расширялся и преобразовывался. Появились учебные заведения, театры, клубы, библиотеки. В Аягузском и Илийском районах с 1926 по 1931 г. городское население выросло в семь раз — сказалось целенаправленное выпол-

нение мероприятий по организации оседлого образа жизни казахского кочевого и полукочевого населения в промышленных центрах и на транспорте. И в этом ключевую роль сыграл Турксиб. В указанных районах было принято на работу 1400 человек, для них создали технические курсы, ввели бесплатное медицинское обслуживание, строили жилые дома. К концу 1931 г. здесь поселилось 298 казахских семей; им была оказана помощь в землеустройстве, постройке арыков, плотин, дамб, колодцев.

Уже в 1929 г. районы, тяготеющие к Турксибу, дали 1 млн. 700 тыс. пудов хлеба. Сельскохозяйственные машины и оборудование, семена и удобрения доставлялись по новой железной дороге.

При определении строительной стоимости магистрали в расценочную ведомость включили расходы на санитарно-лечебные мероприятия в сумме более 1,7 млн. руб., выделили 1 млн. 350 тыс. руб. на строительство железнодорожных школ. Была налажена система рабочего снабжения, создана сеть столовых, магазинов. Капитальные вложения в развитие сферы социального обеспечения существенно возросли. Были созданы подсобные хозяйства, получившие особенное развитие в районах неполивного земледелия. Для переработки продуктов животноводства и полеводства организовали специальные предприятия.

С вводом в строй магистрали стали реконструировать старые и возводить новые промышленные объекты. В числе переустройстваемых был крупнейший Балхашский медеплавильный завод, а среди новых — Илийский завод по производству свинца, Чимкентский и Пахта-Аральский хлопкоочистительные заводы, Ульбинская ГЭС, Семипалатинская и Чимкентская ТЭЦ, Ленгерские угольные копи. В 1932 г. продукция районов, прилегающих к Турксибу, достигла 30 % валового продукта Казахстана против 10 % в 1928 г. Такой прогресс стал возможен еще и потому, что новая магистраль имела подходы к основным предприятиям.

После сооружения дороги к ней были проложены линии: Алма-Ата I — Алма-Ата II (1931), Чимкент — Ленгер (1934), Локоть — Защита (1939), Коксу — Текели (1941).

Будни знаменательной стройки нашли отражение в произведениях известных художников — В. Сварога, Н. Соколова, поэтов и писателей — Джамбула Джабаева, М. Шагинян, И. Ильфа, Е. Петрова, А. Кожевникова и многих других. Дорога, как родник живительной влаги, наполнила жизнь тружеников Казахских степей и гор Средней Азии. Поэт В. Рождественский в 1932 г. писал:

От рельс неторопливого изгиба,
К синюшным предгорьям, на восход,
Через пески крутой поток Турксиба,
Как нитку счастья, протянул народ¹.

Турксиб был любимым детищем страны. Состав строителей, а в дальнейшем и эксплуатационников представлял собой огромный многонациональный коллектив.

4.5. ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

В результате проведенных реконструктивных мероприятий, введения в эксплуатацию новых линий и самоотверженной работы тружеников стальных магистралей железнодорожный транспорт в 1932 г. перевез 267,9 млн. т грузов

¹ Рождественский В. Турксиб: Стихотворения. Л.: Советский писатель, 1985. С. 219.

против 156,2 млн. т в 1928 г. При этом грузооборот увеличился соответственно с 93,4 до 169,3 млрд. ткм. Возросли и пассажирские перевозки, что видно из табл. 4.1. Там же приведены и другие показатели работы железных дорог. Железнодорожный транспорт сыграл важную роль в индустриализации страны, освоении новых районов и природных богатств.

Таблица 4.1

Основные показатели работы железнодорожного транспорта в первой пятилетке

Показатели	Годы	
	1928	1932
Отправление грузов, млн. т	156,2	267,9
Грузооборот, млрд. ткм	93,4	169,3
Перевезено пассажиров, млн. чел.	291,1	967,1
Пассажирооборот, млрд. пассажиро-км	24,5	83,7
Скорость движения грузового поезда, км/ч:		
техническая	21,1	23
участковая	14,1	14,3
Средний вес брутто грузового поезда, т	814	966
Оборот грузового вагона, сутки	10,6	9,4
Статическая нагрузка на один грузовой вагон, т	13	14,4

В первые годы пятилетки рост перевозок был значительным. Однако в 1931 — 1932 гг. наметилось некоторое снижение темпов их роста, вследствие чего железные дороги уже не могли успевать за более быстрыми темпами развития тяжелой промышленности. Тогда же произошли изменения в структуре грузооборота железных дорог в сторону увеличения удельного веса важнейших промышленных грузов — угля, леса, руды, нефти, строительных материалов и т. п. (табл. 4.2.).

Таблица 4.2

Удельный вес промышленных грузов
(в процентах к общему грузообороту)*

Наименование груза	Годы	
	1928	1932
Каменный уголь и кокс	20	22
Нефтегрузы	7	9
Черные металлы	5	6
Руда всякая	3	4
Лесные грузы	12	13
Минеральные строительные материалы	—	7
Итого к общему грузообороту	47	61

* Транспорт и связь СССР // Статистический сборник. М.: Статистика, 1957. С. 40.

В рассматриваемые годы еще больше утвердилось ведущее место железных дорог в транспортной сети, о чем свидетельствуют данные табл. 4.3.

Удельный вес различных видов транспорта
в грузообороте 1932 г.

Вид транспорта	Грузооборот	
	млрд. ткм	%
Железнодорожный	169,3	79
Речной	26	12,1
Морской	18	8,4
Автодорожный	1	0,5
Итого	214,3	100

Из табл. 4.3. следует, что речной, морской и особенно автодорожный транспорт слабо использовались в перевозках грузов.

К концу пятилетки начало проявляться отставание железнодорожного транспорта от потребностей экономики. Важнейшие отрасли народного хозяйства стали испытывать затруднения в работе из-за несвоевременного подвоза топлива, сырья, оборудования.



РАЗДЕЛ III

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ
ВО ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКЕ
(1933 — 1937)



Глава 5

ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

5.1. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ

Выполнение задач, поставленных перед транспортом во второй пятилетке, вызвало необходимость улучшения организации проектирования и строительства железных дорог. В 1935 г. при Цужелдорстрое НКПС было создано Всесоюзное проектно-изыскательское объединение (Союзтранспроект), которое приступило к организации комплексных изыскательских экспедиций. В 1936 г. этому объединению были переданы проектные конторы дорог и строительно-монтажных трестов. Для лучшего обслуживания дорог создали территориальные конторы в Хабаровске, Новосибирске, Тбилиси, Свердловске, Москве, Киеве, Днепропетровске и Ленинграде. Типовое и специальное проектирование возлагалось на проектные конторы — Транстехпроект, Трансмостпроект, Транспроекткарьер и Архитектурную мастерскую. Таким образом сформировалась основа сети территориальных и специализированных организаций, которая в последующем во многом оправдала себя.

К 1936 г. для выполнения железнодорожного строительства в системе НКПС было создано 14 территориальных строительно-монтажных и 5 всесоюзных специализированных трестов (табл. 5.1.).

Общие железнодорожные строительные работы в районе, обслуживаемом трестом, велись его постоянным штатом с помощью приписанного на подрядных началах парка строительных машин. Заказы на производство работ трест получал от управлений железных дорог, входящих в район его деятельности или же от Цужелдорстроя. Заказчики заключали договоры с трестами, передавали им проекты, осуществляли технический надзор и производили приемку законченных работ.

Специализированные тресты выполняли работы по сооружению мостов, устройств водоснабжения, СЦБ, связи и гражданскому строительству. Контора «Трансстроймеханизация» управляла заводами по ремонту строительных механизмов, снабжала ими и запасными частями стройки и готовила кадры по механизации работ.

Строительно-монтажные тресты НКПС и районы их деятельности

Наименование треста	Месторасположение управления	Железные дороги*, район деятельности треста
А. Территориальные тресты		
Сибирский	Новосибирск	Томская, Омская и Красноярская
Уральский	Свердловск	Дорога им. Кагановича, Южно-Уральская и Самаро-Златоустовская
Центральный	Москва	Московско-Курская, Московско-Казанская, Северная и Западная
Украинский	Киев	Юго-Западная и Южная
Сталинский	Днепропетровск	Сталинская, Донецкая и дорога им. Ворошилова
Юго-Восточный	Воронеж	Москва — Донбасс, Юго-Восточная и Рязано-Уральская
Кавказский	Тбилиси	Закавказская и Северо-Кавказская
Казахстанский	Акмолинск	Казахстан
Северо-Западный	Ленинград	Октябрьская, Кировская и Калининская
Восточный	Улан-Удэ	Восточно-Сибирская и дорога им. Молотова
Дальневосточный	Хабаровск	Амурская и Дальневосточная
Волжский	Саратов	Рязано-Уральская, Оренбургская и Уральск-Илецкая
Среднеазиатский	Ташкент	Ташкентская, Ашхабадская и Туркестано-Сибирская
Северный	Ярославль	Северная, Ярославская и Горьковская
Б. Специализированные тресты		
Трансгражданстрой	Москва	Москва
Мостотрест	"	По всей стране
Трансигнальсвязьстрой	"	То же
Трансводстрой	"	"
Трансстроймеханизация	"	"

* Наименование дорог и трестов приводится по данным 1936 г.

Строительство железной дороги подразделялось на участки, а последние — на пункты производителей работ. Длина участков принималась на новых линиях до 100 км, а при сооружении вторых путей — до 200 км. Пункты производителей работ обслуживали от 10 до 20 км на новых стройках и от 20 до 50 км при строительстве второго пути. На постройке гражданских зданий, искусственных сооружений, при выполнении монтажных, взрывных, водопроводных, путевых и других работ в случае необходимости использовались специальные строительно-монтажные поезда.

5.2. НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛИНИИ И ПЕРЕУСТРОЙСТВО СУЩЕСТВУЮЩИХ МАГИСТРАЛЕЙ

Развитие транспорта во второй пятилетке проходило под знаком технической реконструкции железных дорог, нового строительства и внедрения прогрессивной технологии для овладения растущими объемами перевозочной работы.

С этой целью во всех отраслях железнодорожного транспорта осуществлялись организационно-технические и реконструктивные мероприятия и разрабатывались новые технологические процессы работы. Хотя во второй пятилетке на реконструкцию существующей сети была направлена основная часть средств, тем не менее в этот период было построено около 4 тыс. км железных дорог. Новые линии оказали существенное влияние на рационализацию перевозок, разгрузку наиболее напряженных участков и сокращение дальности пробега. Так, линия Новосибирск — Проектная, сооруженная в 1934 г., позволила сократить пробег грузов из Кузбасса в западном направлении на 86 км; постройка ее сняла вопрос о сооружении 212 км второго главного пути на участке Проектная — Юрга.

Линия Брянск — Вязьма, построенная в 1934 г., явилась новым транзитным ходом для перевозки донецкого угля в Ленинград и северо-западные районы страны в обход Москвы. Для развития горнодобывающей промышленности Северного Урала в 1935 г. введены в эксплуатацию участки: Медная Шахта — Богословск, Надеждинск — Сосьва, Кола-Уральская — Сама, Надеждинск — Богословск.

В рационализации транспортных связей Закавказья большое значение имело окончание строительства в 1936 г. железной дороги Алят — Минджевань, которая вместе с построенной позже, в третьей пятилетке, линией Минджевань — Джульфа сократила путь из Еревана в Баку на 228 км. В 1937 г. было закончено строительство линии Уральск — Илецк, связывающей Среднюю Азию, Южный Урал и Сибирь с центральными районами страны.

Для развития добычи минерального топлива были построены: линия Дема — Ишимбаево, соединившая с железнодорожной сетью новый нефтяной район, и несколько углевозных дорог: Мельниково — Шураб, Черемхово — Макарьево. К этому же периоду относится сооружение линий Яр — Фосфоритная, Рославль — Сухиничи, Фастов — Житомир — Новоград-Волынский, Овруч — Белокоровичи, Армянск — Джанкой и других железнодорожных участков.

Огромное народнохозяйственное значение придавалось строительству магистрали Москва — Донбасс, предназначенной для перевозки донецкого угля в Москву, районы Центра и на север страны.

Магистраль получила мощное техническое вооружение и развитое станционное хозяйство. В это же время началось строительство Байкало-Амурской магистрали — второй широтной железной дороги Восточной Сибири и Дальнего Востока для освоения природных богатств территорий, лежащих к северу от Амурской дороги.

В связи с развитием народного хозяйства реконструкция существующей железнодорожной сети была во второй пятилетке основным условием надежного выполнения перевозок как в старых, так и во вновь создаваемых промышленных районах. Реконструкция сети железных дорог являлась также наиболее экономичным способом освоения грузооборота в существующих районах. Если строительство новой разгружающей линии требовало в довоенных ценах 600—800 тыс. руб./км и обеспечивало вместе с имеющейся дорогой при-

мерно удвоение грузооборота, то сооружение второго пути, оцениваемое в 500—600 тыс. руб., позволяло увеличить грузооборот на данном направлении в три и более раза. Применение мощных паровозов повышало провозную способность дороги на 40—50 % и требовало 120—150 тыс. руб. капиталовложений на километр, электрификация железнодорожной линии давала возможность увеличить грузооборот почти вдвое при капиталовложениях около 200 тыс. руб./км. Концентрация грузо- и пассажиропотоков на наиболее технически оснащенных направлениях приводила к резкому снижению себестоимости перевозок, улучшению использования подвижного состава и повышению производительности труда.

За годы второй пятилетки были выполнены работы по сооружению вторых главных путей на ряде важнейших железнодорожных направлений сети и на пригородных участках крупных узлов. Вторые пути построены на линиях Карымская — Хабаровск, Валуйки — Балашов — Пенза, Данилов — Коноша, Саратов — Ртищево, Льгов — Навля и других.

Улучшилось техническое оснащение основных отраслей железнодорожного транспорта. В течение пятилетки было получено около 2 тыс. паровозов серии ФД, 145 электровозов, 30 тепловозов, сотни паровозов серий СО и ИС, десятки тысяч большегрузных вагонов. Подвижной состав оборудовался автосцепкой и автотормозами. Было построено 216 вагоноремонтных пунктов, 50 путевых машинных станций, выполнены работы по усилению железнодорожного пути, реконструкции станций, развитию устройств СЦБ, механизации грузочно-разгрузочных операций.

Интенсивное использование технических средств на основе применения передовых методов и технологий позволило улучшить результаты работы железнодорожного транспорта. За период 1933 — 1937 гг. среднесуточная погрузка по сети выросла с 51 400 до 89 800 вагонов, грузооборот железных дорог достиг 354,8 млрд. ткм при плане 300 млрд. Выработка на одного эксплуатационного работника повысилась по сравнению с заданием на 6 %. Вместе с тем ухудшились некоторые качественные показатели работы железных дорог. Так, среднее время оборота грузового вагона в 1937 г. увеличилось до 6,98 суток против 6,74 в 1936 г. Себестоимость перевозок в 1936 г. по сравнению с 1932 г. возросла в полтора раза. Увеличилась средняя дальность перевозок.

Анализ грузопотоков в 1937 г. показал наличие на дорогах нерациональных, чрезмерно дальних и встречных перевозок грузов.

Плата за доставку сибирского леса в западные и юго-западные районы страны, а также в Закавказье превышала в 3—4 раза стоимость самого леса, в то время как экономически было бы более выгодно такие перевозки производить из северных районов. Расходы за транспортировку цемента и других строительных материалов из европейской части СССР или с Урала на Дальний Восток равнялись иногда затратам на содержание предприятий для производства указанной продукции. Из-за отсутствия во многих районах мясокомбинатов живность перевозилась на весьма дальние расстояния.

Большое число встречных перевозок вызывалось недостатками в планировании материально-технического снабжения, в частности, ведомственным подходом к удовлетворению нужд промышленности. Поэтому XVIII съезд ВКП(б) указал на необходимость «...всемерного сокращения дальних железнодорожных перевозок, ликвидации встречных и нерациональных перевозок»³.

¹ См.: Гибшман А. Е. Новое железнодорожное строительство за 30 лет // Техника железных дорог, 1947. № 10. С. 13-16.

² Имеются в виду перевозки навстречу друг другу однородных (взаимозаменяемых) грузов.

³ Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. М.: Трансжелдориздат, 1957. С. 322.

Не все задания второго пятилетнего плана были выполнены и по железнодорожному строительству. Вместо намеченных планом 11 тыс. км ввели в эксплуатацию только 3380 км железных дорог, что было связано с недостатком средств и материальных ресурсов. План сооружения вторых путей был также невыполнен на 20 %. На электрическую тягу перевели только 1570 км железных дорог вместо запланированных 5000 км.

5.3. МАГИСТРАЛЬ МОСКВА — ДОНБАСС

В 30-е годы быстрыми темпами стала развиваться угледобывающая промышленность страны. Из 56 млн. т каменного угля, добытого в 1931 г., на долю Донбасса приходилось более 62 %, поэтому не случайно Донецкий район называли «Всесоюзная кочегарка». По данным академика И. М. Губкина в недрах данного месторождения имелись запасы угля около 70 млрд. т¹. В планах развития народного хозяйства предполагалось в 1937 г. добыть 120 млн. т топлива и в последующем наращивать объемы добычи. Для этого производилась модернизация угольной промышленности в районе, началось строительство 14 крупных и многих средних шахт, механизация горных разработок достигла 80 %.

Улучшению технологического процесса угледобычи способствовало развитие железнодорожного транспорта внутри Донецкого бассейна. Была введена в эксплуатацию соединительная линия Горловка — Очеретино, начались проектные работы по электрификации участка Дебальцево — Зверево.

В 1933 г. планировался вывоз из Донбасса на северо-запад (включая Ленинград), в Центр (включая Москву) и на северо-восток 24 млн. т угля². Для перевозки такого количества топлива имелось три линии: Миллерово — Воронеж — Москва, Красный Лиман — Харьков — Курск — Москва и Валуйки — Елец — Москва. Так как эти направления были перегружены³, возникла необходимость в сооружении дополнительной железнодорожной линии для вывоза угля.

Этот вопрос возникал еще в 1913 г., когда разрабатывался проект линии Горбачево — Верховье — Мармыжи — Донбасс. Война 1914 г. помешала его осуществлению, но тем не менее в 1915—1916 гг. продолжались дополнительные изыскания и корректировка проекта⁴. В 1918—1923 гг. появились новые разработки, было произведено технико-экономическое обоснование строительства магистрали Петроград — Москва — Штеровка⁵ протяженностью 1600 км. В нем доказывалась возможность сооружения этой дороги на отдельном земляном полотне, параллельно существующему ходу Валуйки — Москва, и третьего пути от Москвы в сторону Петрограда. Предусматривался предельный уклон линии 4 ‰, а на отдельных участках — до 8 ‰ (с применением в этом случае паровоза-толкача). В качестве локомотивов намечалось использовать паровозы системы Маллета, позволявшие вести составы весом до 3300 т. Стоимость линии оценивалась в 351 млн. руб. Проект не был реализован из-за финансовых трудностей.

¹ См.: *Бернацкий Л. Н.* Сверхмагистраль Донбасс — Москва — Ленинград // *Плановое хозяйство*. М., 1927. № 2. С. 184.

² См.: *Татарчук А. Н.* Магистраль Москва — Донбасс. М.; Л.: ОГИЗ, Гострансиздат, 1932. С. 13.

³ См.: *Экономика транспорта* / Под ред. С. К. Данилова. М.: Трансжелдориздат, 1956. С. 198.

⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 61. Д. 871. Л. 3.

⁵ См.: *Товарно-транзитная железная дорога для массовой перевозки грузов (сверхмагистраль)*. М.: Изд-во НКПС, 1923. 124 с.



Разработка выемки экскаватором на Кияновском перевале участка Валуйки — Кондрашевская.

Лишь в феврале 1932 г. в соответствии с директивами плана развития народного хозяйства на вторую пятилетку приняли решение о строительстве магистрали Москва — Донбасс. Весной того же года всего за 2,5 месяца произвели окончательные изыскания и разработали проект линии¹. Предусматривалось сооружение второго пути на участке Кашира — Валуйки, третьего пути при подходе к Москве от Каширы и новой линии от Валоек к Кондрашевской (Несветаевскому руднику)². При изысканиях головного участка Валуйки — Старобельск, проводившихся под руководством инженера Э. А. Нормана, предложили несколько вариантов трассы, в которых предусматривалось преодоление сложного Кияновского перевала у села Шилово. Было найдено такое положение линии, когда взамен больших насыпей, доходивших до 24 м, дорогих искусственных водопропускных сооружений и двойной тяги поездов, приняли ход с относительно неглубокими выемками. Позже этот участок строили в два этапа: вначале до Кондрашевской, а затем до Должанской.

Линию Москва — Донбасс называли «Магнитострой транспорта» по аналогии с сооружением Магнитогорска при освоении в 1930 г. железорудного месторождения на юге Урала. Начальником строительства магистрали назначили заместителя наркома путей сообщения В. С. Шатова, ранее возглавлявшего сооружение Турксиба. Местом дислокации управления был избран Воронеж. Из 70 тысяч строителей более половины составляли юноши и девушки. В 1933 — 1934 гг. основные силы сосредоточили на возведении второго пути от Каширы до Валоек и большого моста через Оку у Каширы. В

¹ См.: Уроки изысканий и проектирования вторых путей Москва — Донбасс//Транспортное строительство, 1934. № 9. С. 2.

² См.: Бизюкин Д. Д. и другие. Изыскания, проектирование и постройка железных дорог. Т. III. М.: Трансжелдориздат, 1938. С. 9.

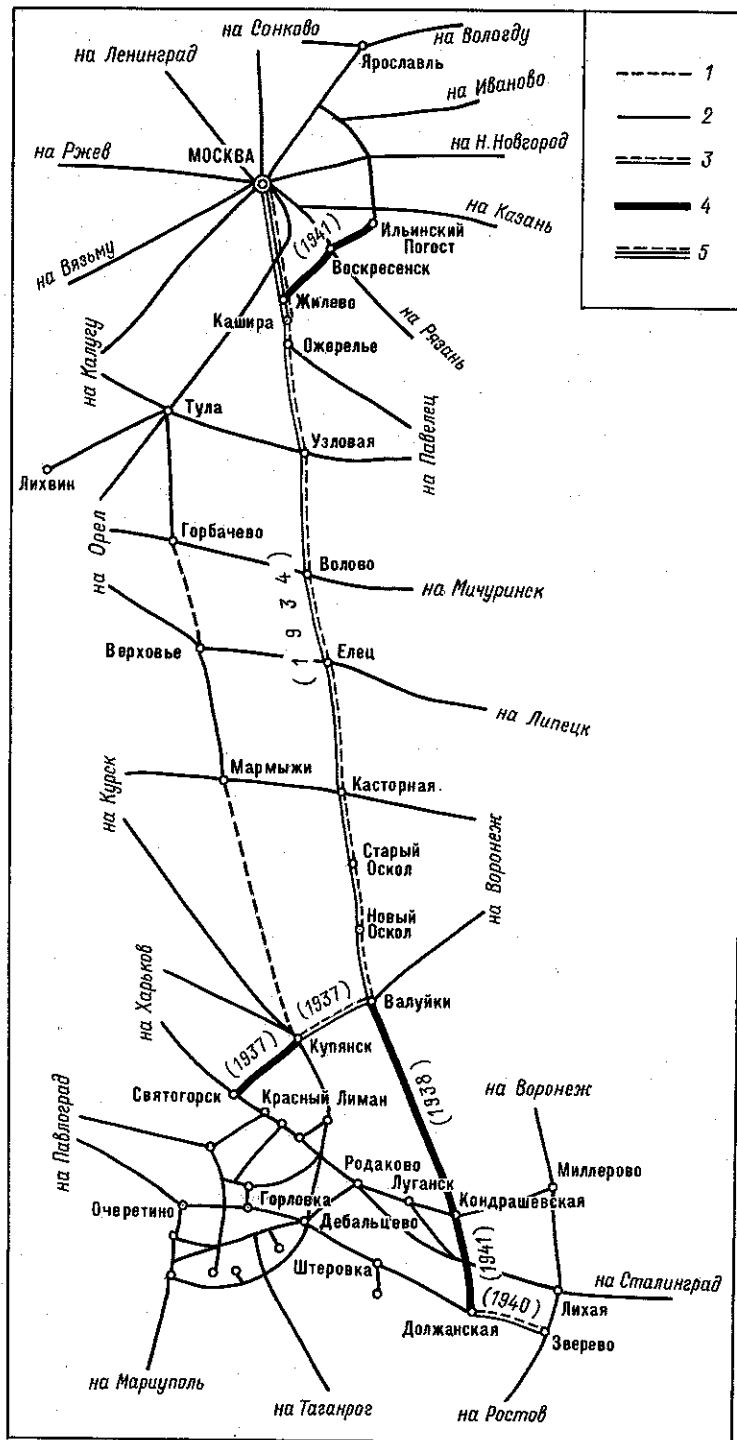
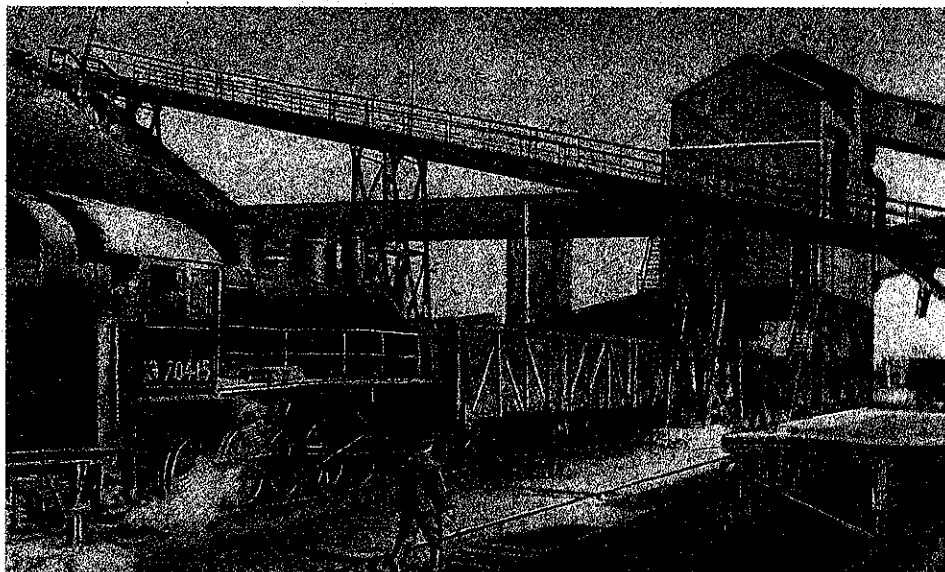


Схема железной дороги Москва — Донбасс:
 1 — линии по проекту (1913 г.); 2 — дороги, построенные до 1932 г.; 3 — реконструированные линии и построенные вторые пути (1934—1940 гг.); 4 — участки, построенные в 1937—1941 гг.; 5 — третий путь (1932 г.)



Донбасс, шахта «Кочегарка». Подготовка угольного маршрута на Москву

ноябре 1934 г. на участке Пенза — Балашов — Валуйки уже можно было пропускать в сутки 25—30 пар тяжеловесных поездов с углем.

Одновременно производилась модернизация линии Москва — Елец — Валуйки: смягчили уклон до 5,6 ‰, усилили верхнее строение пути, реконструировали отдельные пункты. Выпускаемые Луганским заводом в 1934 г. новые паровозы ФД направлялись в первую очередь в локомотивные депо линии Москва — Донбасс. На эту же магистраль поступали отечественные саморазгружающиеся вагоны (хопперы) грузоподъемностью 60 т.

В техническом отношении строительство магистрали представляло собой весьма сложный объект. Научное обоснование организации работ предложили профессор Д. Д. Бизюкин и А. В. Ливеровский². Было предусмотрено диспетчерское управление стройкой. Четверть ассигнований, выделяемых Наркоматом путей сообщения Главжелдорстрою, предназначалась для сооружения дороги Москва — Донбасс. В денежном выражении это составляло 127 млн. руб. Основные работы выполнялись подразделениями Юго-Восточного строительного треста. Объем работ характеризуется следующими показателями: сооружение земляного полотна — 26 млн. кубометров; балластировка пути — 156 тыс. кубометров; возведение гражданских зданий — 500 тыс. м³; количество водопропускных искусственных сооружений — 284.

На стройке использовалось 28 экскаваторов, 337 тракторных и конных скреперов. Посредством механизации было выполнено 35 % общего объема земляных работ. Детали и конструкции изготовлялись на предприятиях и перевозились к местам постройки для монтажа. В числе таких предприятий были заводы: фибролитовый, бетонный, щебеночный, деревянных и железобетонных конструкций мостов. Все это позволяло вести строительство круглый год.

¹ См.: Железнодорожный транспорт. Обзор состояния работ. М.: Трансжелдориздат, 1935. С. 41—46.

² См.: Очерки развития железнодорожной науки и техники//Сборник статей. М.: Трансжелдориздат, 1953. С. 19—21.

В ходе работ возникали вопросы, решение которых позволяло улучшить некоторые детали проекта дороги. Так, для быстреего освоения восточной части Донецкого бассейна проложили линию Святогорск (Славяногорск) — Купянск. Для связи Донбасса с Ленинградом (через Ярославль — Сонково), минуя Москву, достроили обходной путь Жилево — Воскресенск — Ильинский Погост. Кроме того, соорудили спрямляющую линию к Ростову-на-Дону через станции Кондрашевская и Должанская. В связи с этим сроки завершения строительства магистрали были перенесены с 1937 на 1938 и затем — на 1942 г.

В конечном итоге создание железной дороги позволило разгрузить Курское направление, специализировав его как пассажирское, и вместе с тем обеспечить перевозку угля во все регионы. Уголь лучшего качества получали металлургические предприятия практически всей европейской части СССР. Проложенная через район Курской магнитной аномалии дорога способствовала его индустриализации, а также сооружению нового металлургического центра у Липецка. В Донбасс поступали лес, строительные материалы, нефтепродукты, машины, промышленное оборудование и т. п.

К началу войны Донецкий бассейн стал одним из основных топливно-энергетических центров, на который приходилось около 60 % добываемого в стране угля, свыше 37 % чугуна, 25 % стали, почти 50 % коксующихся углей.

5.4. ТРАГИЧЕСКАЯ СТРАНИЦА В ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В 1935 г. народным комиссаром путей сообщения был назначен Л. М. Каганович, сменивший на этом посту А. А. Андреева. Оставаясь одновременно секретарем ЦК ВКП(б) и будучи ближайшим соратником И. В. Сталина¹, новый нарком пользовался неограниченными правами². Л. М. Каганович не кончал ни техникумов, ни вузов и не знал железнодорожного дела, однако это не останавливало его. Обладая организаторскими навыками, большой трудоспособностью, красноречием, необыкновенной напористостью и редким тщеславием, он развернул бурную деятельность на железнодорожном транспорте, создав здесь атмосферу страха и нервозности.

Применяя метод «кнути и пряника» и учитывая советы некоторых ученых и специалистов, он стремился добиться положительных сдвигов в работе транспорта. Это в какой-то мере удавалось, но слишком дорогой ценой для тружеников стальных магистралей. Была объявлена беспощадная борьба против надуманной, так называемой «теории предела», согласно которой технические средства железных дорог якобы работали на пределе своих возможностей. На самом же деле многие специалисты НКПС и ученые транспорта вместо технических норм, взятых «с потолка» и приводящих зачастую к износу рельсов и подвижного состава, авариям и крушениям³, предлагали научно обоснованные нормы, учитывающие реальные условия работы и обеспечивающие нормальную эксплуатацию дорог.

Вряд ли следует доказывать, что железнодорожному транспорту присущи колебания объема перевозок и, следовательно, неравномерность движения по сезонам года, месяцам, декадам, дням недели. Эта неравномерность, естест-

¹ Малая Советская Энциклопедия. Том пятый. М., 1936. С. 126.

² Л. М. Каганович был фанатически предан И. В. Сталину даже после того, когда репрессировали его младшего брата Ю. М. Кагановича, а старший, заместитель наркома тяжелой промышленности и начальник Главного управления авиационной промышленности М. М. Каганович, застрелился во избежание ареста.

³ Данные о крушениях в то время не публиковались.

венно, влияла на пропускную способность линии и график движения поездов, потребность в локомотивах, вагонах, на путевое развитие станций.

Многие специалисты-производственники и ученые прекрасно понимали, что указанные объективные факторы нельзя не учитывать при эксплуатационных расчетах и определении мощности железнодорожных устройств, и давали свои научно аргументированные рекомендации. Таких специалистов и стали называть «предельщиками», снимали с работы, а наиболее принципиальных репрессировали как «врагов народа».

В книге А. И. Солженицына «Архипелаг ГУЛАГ» приводится такой факт: «Николай Карлович фон-Мекк в Наркомпути притворялся очень преданным строительству новой экономики, мог подолгу с оживлением говорить об экономических проблемах строительства социализма и любил давать советы. Один такой самый вредный его совет был: увеличить товарные составы, не боясь тяжелогруженых. Посредством ГПУ фон-Мекк был разоблачен (и расстрелян): он хотел добиться износа путей, вагонов и паровозов и оставить Республику на случай интервенции без железных дорог! Когда же, малое время спустя, новый наркомпути товарищ Каганович распорядился пускать именно тяжелогруженные составы, и даже вдвое и втрое сверхтяжелые (и за это открытие он и другие руководители получили ордена Ленина), — то злостные инженеры выступили теперь в виде *предельщиков* — они вопили, что это слишком, что это губительно изнашивает подвижной состав, и были... расстреляны за неверие в возможности социалистического транспорта»¹.

Особо тревожными были 1937 и 1938 годы — страну охватила волна репрессий. Тогда по ложным наветам было арестовано и расстреляно огромное число ни в чем не повинных железнодорожников — руководящих работников, инженеров, ученых, рабочих и служащих, в их числе наркомы путей сообщения В. И. Невский, А. И. Емшанов, Я. Э. Рудзутак и А. В. Бакулин, профессор В. П. Крачковский, редактор газеты «Гудок» А. Л. Спиваковский, заместитель редактора Д. В. Кузьмич и многие другие.

В 1937 г. на процессе антисоветского «троцкистского центра» в качестве обвиняемых вместе с Ю. А. Пятаковым, К. В. Радеком, Г. Я. Сокольниковым, Л. П. Серебряковым и другими были привлечены Я. А. Лившиц (1930 г. — начальник Южной, затем Северо-Кавказской, Московско-Курской железных дорог; с 1935 г. — заместитель наркома путей сообщения), И. А. Князев (начальник Южно-Уральской дороги, заместитель начальника Центрального управления движения НКПС), И. Д. Турок (заместитель начальника Свердловской дороги) и другие командиры транспорта. Из 17 подсудимых 13 были приговорены к расстрелу, в том числе Я. А. Лившиц, И. А. Князев, И. Д. Турок. Все они впоследствии реабилитированы².

В 1936—1938 гг. необоснованно арестовали 12 заместителей наркома путей сообщения, многих начальников дорог. Были арестованы один за другим 3 начальника Северо-Кавказской дороги, 4 начальника Московско-Курской и 4 начальника Томской дороги. Руководящим работникам железнодорожного транспорта предъявлялись невероятные, надуманные обвинения. Например, в следственном деле Г. И. Благодирова, бывшего заместителем наркома путей сообщения (член партии с 1917 г., кандидат в члены ЦК ВКП(б)), записано, что «он являлся участником антисоветской заговорщицкой организации правых, принимавших участие в подготовке вооруженного захвата власти в стране, проводил вредительство на железнодорожном транспорте,

¹ Солженицын А. И. Архипелаг ГУЛАГ. Т. 1. М.: ИНКОМ-НВ, 1991. С. 48.

² Реабилитация: Политические процессы 30—50-х годов. М.: Издательство политической литературы, 1991. С. 85.

готовился к совершению террористического акта над Кагановичем и Ежовым»¹. Можно привести и другой факт: у народного комиссара тяжелой промышленности «Серго Орджоникидзе был старший брат, Папулия. В начале тридцатых он служил начальником политотдела управления Кавказской железной дороги. Берия арестовал брата Серго в конце тридцать шестого вместе с женой, детьми... Папулия из тюрьмы уже не вышел. Тройка НКВД Грузинской ССР приговорила его к смертной казни 9 ноября 1937 г.»².

Каганович, как и некоторые другие партийные руководители, везде и всюду искал «врагов народа». На февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б) 1937 г. он докладывал о результатах чистки в НКПС: «Мы в политаппарате дорог и НКПС разоблачили 220 человек. С транспорта уволили 485 бывших жандармов, 220 эсеров и меньшевиков, 572 троцкиста, 1415 белых офицеров, 282 вредителя, 449 шпионов. Все они были связаны с контрреволюционным движением»³.

В 30-х годах прекратились научно-технические связи специалистов советского транспорта с зарубежными коллегами. Если в 1924 г. за границу для обмена опытом было командировано четыре специалиста, в 1926 г. — 12, в 1927 г. — 23 человека⁴, то в годы установившегося сталинского режима о поездке за границу и думать нельзя было. В анкетах и листках по учету кадров не обходилось без вопросов: «Были ли за границей и есть ли родственники за границей?» Продолжались непрерывные поиски «иностранных разведчиков» и «врагов народа».

В то время о положительном все говорили и писали, не жалели места на страницах печати, а негативные факты скрывались. Вспоминает референт Кагановича: «Ведь были страшные крушения. Я помню, столкнулись два товарняка. Послали туда восстановительные поезда — и с ними крушение. Четыре поезда под откос! Но не только средства массовой информации об этом молчали, даже в наркомате не все знали о крушении. Причины аварий выяснили лишь ревизоры и прокурор — вопрос секретный»⁵.

У Кагановича были отделы информации: «Это глаза и уши наркома, они начальникам дорог не подчинялись: работники отделов ходили на все совещания, и командиры их боялись, потому что они знали все, знали, когда кто пришел и ушел, с кем общался и т. д. Такую же информацию, но более детальную, о руководящих кадрах давали работники НКВД и редакторы дорожных газет»⁶.

Стиль работы Кагановича имел свои особенности. Иногда было так: соберет людей, прочитает какой-либо проект и скажет: «Ну разве так пишут приказы? Вот как надо...» — и диктует прямо на машинку. Мы все думали: неужели он такой умный? Оказывается, у него была феноменальная память, он запоминал фразы, обороты речи и так далее»⁷.

Каганович отличался грубостью, всячески унижал подчиненных. В одном из воспоминаний отмечается: «Он работал по восемнадцать часов в сутки. Ругательства, крик, угрозы. Каганович ни себя не щадил, ни других»⁸. Он, как и Сталин, работал по ночам. Пока Сталин «был в кабинете, ни один нарком

¹ Реабилитация: Политические процессы 30—50-х годов. М.: Издательство политической литературы, 1991. С. 85.

² Антонов-Овсеенко А. В. Лаврентий Берия. Краснодар: «Концерн "Курорт"». Советская Кубань, 1993. С. 110-111.

³ Политический архив XX века. Материалы февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б), 1937 г. // Вопросы истории, 1933. № 9. С. 27.

⁴ ГАРФ: Ф. 5451. Оп. 12. Д. 425. Л. 75.

⁵ Служаков В., Малаш Л. Сотворение мифа / Гудок, 1990. 6 мая.

⁶ Там же.

⁷ Там же.

⁸ Как Полушев Кагановича возил / Гудок, 1991. 6 февраля.

или любой другой руководитель крупного масштаба не мог уйти домой — а вдруг позвонит или потребуются какая-либо справка. А если сидит у себя нарком, ни один начальник управления или отдела тоже не может уйти»¹.

В те годы было принято считать, что всеми достижениями на транспорте мы обязаны ВКП(б), вождю народов и сталинскому наркому Кагановичу. Их именами называли города, предприятия, вузы, дворцы культуры. Были даже железные дороги имени Сталина, Кагановича, Ворошилова, Берия и других. Повсеместно, в том числе и на транспорте, хорошо ощущали, что ВКП(б) — это правящая партия, руководящая и направляющая сила. Все решения по транспорту, как и по другим отраслям народного хозяйства, исходили от партийных органов; они же держали под постоянным жестким контролем деятельность железных дорог и их подразделений.

Однако справедливости ради следует сказать, что успехи в работе железнодорожного транспорта достигались прежде всего и главным образом самими тружениками стальных магистралей — рабочими, руководящими и инженерно-техническими работниками, учеными. Основная масса их, в том числе многие, особенно рядовые коммунисты и комсомольцы, были истинными патриотами Родины, работали самоотверженно, отдавая все силы и умение делу подъема железнодорожного транспорта. Будучи сами порядочными и доверчивыми людьми, они считали, что такие же люди находятся и в верхах, в руководстве транспортом, не подозревая даже, что Л. М. Каганович и его соратники олицетворяют собой сталинский тоталитарный режим, принесший транспорту огромный моральный и материальный ущерб, а его кадрам — невосполнимые утраты.

В результате массовых арестов и расстрелов были ликвидированы лучшие инженерно-технические кадры железных дорог, руководители многих станций, депо и других предприятий транспорта. Это была страшная, трагическая страница в его истории. Можно только удивляться выдержке, терпению и мужеству железнодорожников, которые, работая в крайне напряженной обстановке, в условиях материальной нужды, введения жестких норм (карточной системы) на продукты и промышленные товары, находили в себе силы активно участвовать в трудовом соревновании, стахановско-кривоносовском движении, проявляя инициативу и творческий энтузиазм.

5.5. СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Возникновению стахановско-кривоносовского движения предшествовало развитие социалистического соревнования на транспорте. В июле 1926 г. в депо станции Москва Казанской железной дороги возникли первые молодежные бригады, которые начали соревнование за высокие показатели в работе и досрочное выполнение производственных планов. Их инициатива распространилась на другие железные дороги. Руководство соревнованием возлагалось на профсоюзные организации.

Принятый первый пятилетний план развития народного хозяйства СССР вызвал трудовой подъем в стране. Железнодорожники были в первых рядах ударников пятилетки. На станциях, в депо, на заводах железнодорожного транспорта создавались бригады, добивавшиеся повышения производительности труда.

В августе 1931 г. ВЦСПС, ЦК профсоюза железнодорожников и НКПС объявили Всесоюзный конкурс локомотивных бригад, в который включились

¹ Суховский В. Шесть лет спустя / Гудок, 1990. 20 февраля.

и работники других служб, связанных с движением поездов. Это было соревнование за улучшение использования локомотивов и повышение уровня организации всего перевозочного процесса. Конкурс способствовал развитию творческой инициативы железнодорожников. По примеру машинистов депо Лиски Юго-Восточной дороги началось соревнование и содружество паровозников и движенцев на одну поездку: машинисту при отправлении в рейс дежурный по станции вручал «социалистическую путевку», по которой диспетчер брал на себя обязательство сокращать стоянки поезда на промежуточных станциях и разъездах, а машинист — ускорять движение поезда по перегону. Такая форма соревнования способствовала увеличению скорости движения поездов, сокращению сроков доставки грузов промышленности, сельскому хозяйству и новостройкам.



П. Ф. Кривонос

В 1933 — 1934 гг. был проведен Всесоюзный конкурс работников станций, сыгравший значительную роль в улучшении работы железных дорог. В число предприятий, которые достигли высоких показателей, вошли станции Москва-Курская, Орша, Малая Вишера и другие. Соревнование охватило сотни тысяч железнодорожников, проявивших трудовой энтузиазм; они внесли весомый вклад в выполнение планов перевозок.

К началу второй пятилетки в стране была создана собственная техническая база для реконструкции всех отраслей народного хозяйства. В промышленности, на транспорт стало поступать больше новой техники, для овладения которой потребовались высококвалифицированные кадры. Их стали усиленно готовить институты, техникумы и школы массовых профессий.

В 1935 г. развернулось движение за освоение новой техники и высокую производительность труда. Оно вошло в историю под названием стахановского движения, считавшегося новым этапом социалистического соревнования. Инициатором этого движения был донецкий шахтер Алексей Стаханов, установивший рекордную выработку угля за смену. Его почин был подхвачен и железнодорожниками. Первым среди них стал машинист локомотивного депо Славянск Донецкой железной дороги П. Ф. Кривонос. 1 июля 1935 г. он провел тяжеловесный угольный поезд из Славянска в Лозовую с технической скоростью, превысившей норму почти на 9 км/ч. Поддержанный руководством дороги и отделения, он продолжал улучшать показатели. Это достигалось за счет увеличения форсировки котла при езде на большом клапане, что обеспечивало максимальное использование мощности локомотива. В обращении к машинистам Донецкой дороги, опубликованном 14 июля 1935 г. в газете «Железнодорожник Донбасса», Кривонос призывал машинистов своей работой доказать, на сколько можно улучшить использование паровозов.

¹ См.: Передовые методы работы железнодорожников. М.: Трансжелдориздат, 1946. С. 15.



Н. Т. Закорко

Перенимая опыт Кривоноса, машинисты стали водить поезда на высоких скоростях¹.

Стахановско-кривоносовское движение быстро распространилось по всем железным дорогам страны. Стали известны новые имена передовиков транспорта. Например, машинист депо Курган Южно-Уральской дороги И. П. Блинов в 1936 г., умело используя профиль пути и возможности локомотива, провел на участке тяжеловесный поезд, значительно превысив установленную норму, что положило начало вождению таких поездов. Вслед за машинистами стахановско-кривоносовское движение распространилось и на другие профессии. Так, Н. Т. Закорко, диспетчер Днепропетровского отделения Приднепровской дороги, перестроил методы регулирования движения поездов, обеспечив пропуск их с минимальным числом остановок. В короткий срок ему удалось значительно увеличить скорость следования поездов по участку.

На станции Дебальцево Северо-Донецкой дороги составитель К. С. Краснов в 1935 г. применил способ ускоренного формирования поездов в процессе роспуска их с сортировочной горки. Новатору было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Составитель поездов станции Ясиноватая Южно-Донецкой дороги М. М. Кожухарь начал формировать поезда в процессе накопления вагонов на путях сортировочного парка. После завершения этого процесса состав сразу же выставлялся в парк отправления, что позволяло уменьшить стоянку поездов на станции и увеличить объемы переработки. Приказом НКПС методы работы К. С. Краснова и М. М. Кожухаря были признаны основными в маневровой работе и вошли в типовой технологический процесс сортировочных станций. На станции Киров Горьковской железной дороги составитель М. Ф. Катаев предложил метод организации маневровой

¹ Впоследствии П. Ф. Кривонос был начальником ряда железных дорог. Ему присвоено звание Героя Социалистического Труда. ВЦСПС установил для новаторов транспорта премию имени П. Ф. Кривоноса.



К. С. Краснов



С. В. Кутафин



Значок
«Почетному железнодорожнику».
1933

работы и формирования поездов в зимних условиях. В его основу было положено двустороннее формирование и расформирование составов и маневры толчками с учетом температуры воздуха, силы и направления ветра, ходовых свойств вагона и продолжительности стоянки его на пути без движения.

Рациональные решения в организации скоростного продвижения поездов разработаны поездным диспетчером Грозненского отделения Орджоникидзевской дороги С. В. Кутафиным. Он явился инициатором сопровождения сборных поездов по своему участку в свободное от дежурства время с целью улучшения контакта со станционными работниками, внедрения передовых методов организации местной работы. С. В. Кутафин первым в стране был награжден введенным в 1933 г. значком «Почетному железнодорожнику»¹.

С развитием стахановско-кривоносковского движения в середине 30-х годов стали создаваться единые смены из работников различных служб на одной станции или диспетчерском участке во главе с одним руководителем, что способствовало согласованной и слаженной работе.

Много нового внесли в работу по улучшению технического содержания устройств передовики хозяйств пути, локомотивного, вагонного, СЦБ и связи. По инициативе путевого обходчика Свердловск-Пассажирской дистанции пути, Героя Социалистического Труда М. А. Казанцева тысячи сменных обходчиков в свободное от дежурств время стали выполнять работы по текущему содержанию пути в помощь ремонтным бригадам.

Ученые ВНИИЖТа и вузов железнодорожного транспорта способствовали развитию прогрессивных методов труда, обобщая достижения стахановцев-кривоносцев и разрабатывая вместе с производственниками новые технологические процессы эксплуатационной работы железных дорог. Так, на Томской дороге была создана школа профессора, в дальнейшем академика, Н. И. Карташева, где сами новаторы делились опытом вождения тяжеловесных поездов, реализации высоких форсировок, организации ремонта паровозов. Выступления передовиков публиковались в отдельных брошюрах или сборниках. Каждая статья сопровождалась комментариями ученых.

Стахановцам и кривоносцам всячески помогали руководители дорог, предприятий и общественные организации, особенно в первое время, давали им «зеленую улицу», создавали особые, благоприятные условия, прославляли их в газетах, по радио, в кинофильмах, порой приукрашивали достижения². Такая поддержка и помощь могут быть объяснены тем, что достижения стахановцев и кривоносцев позволяли выявить неиспользованные возможности и резервы, наметить рубежи — ориентиры, к которым следует стремиться. Правда, в некоторых случаях допускались перегибы — для железнодорожников различных профессий устанавливались слишком завышенные нормы выработки, которые в реальных условиях нелегко было реализовать, а иногда массовое увлечение «рекордами» приводило к браку и авариям.

Тем не менее трудно переоценить значение стахановско-кривоносковского движения, которое вдохновляло железнодорожников на трудовые подвиги. Это в значительной мере способствовало улучшению работы железных дорог.

¹ В 1943 г. С. В. Кутафину было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

² См.: Малаш Л., Служаков В. Сотворение мифа / Гудок, 1990. 7 мая.

