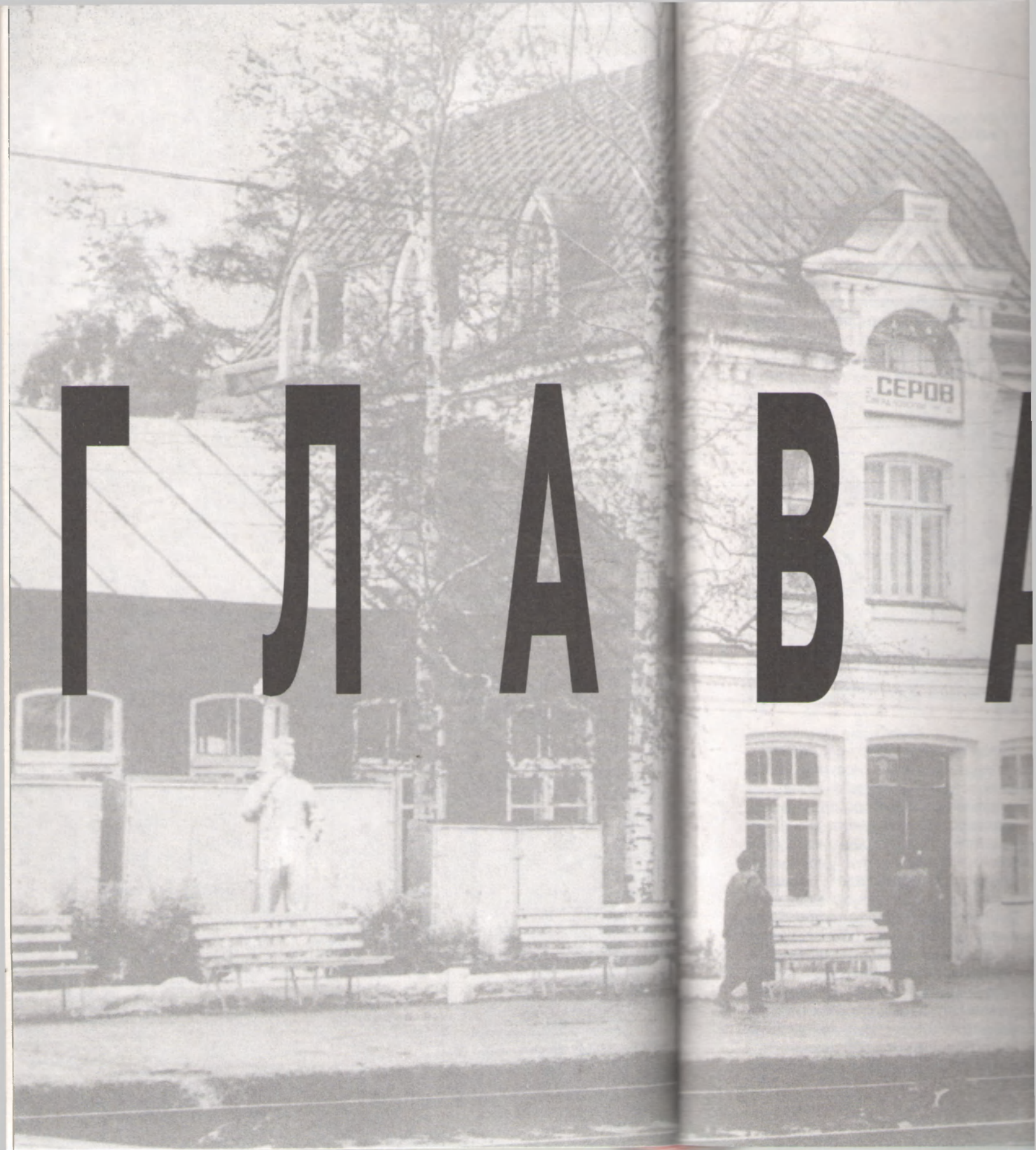
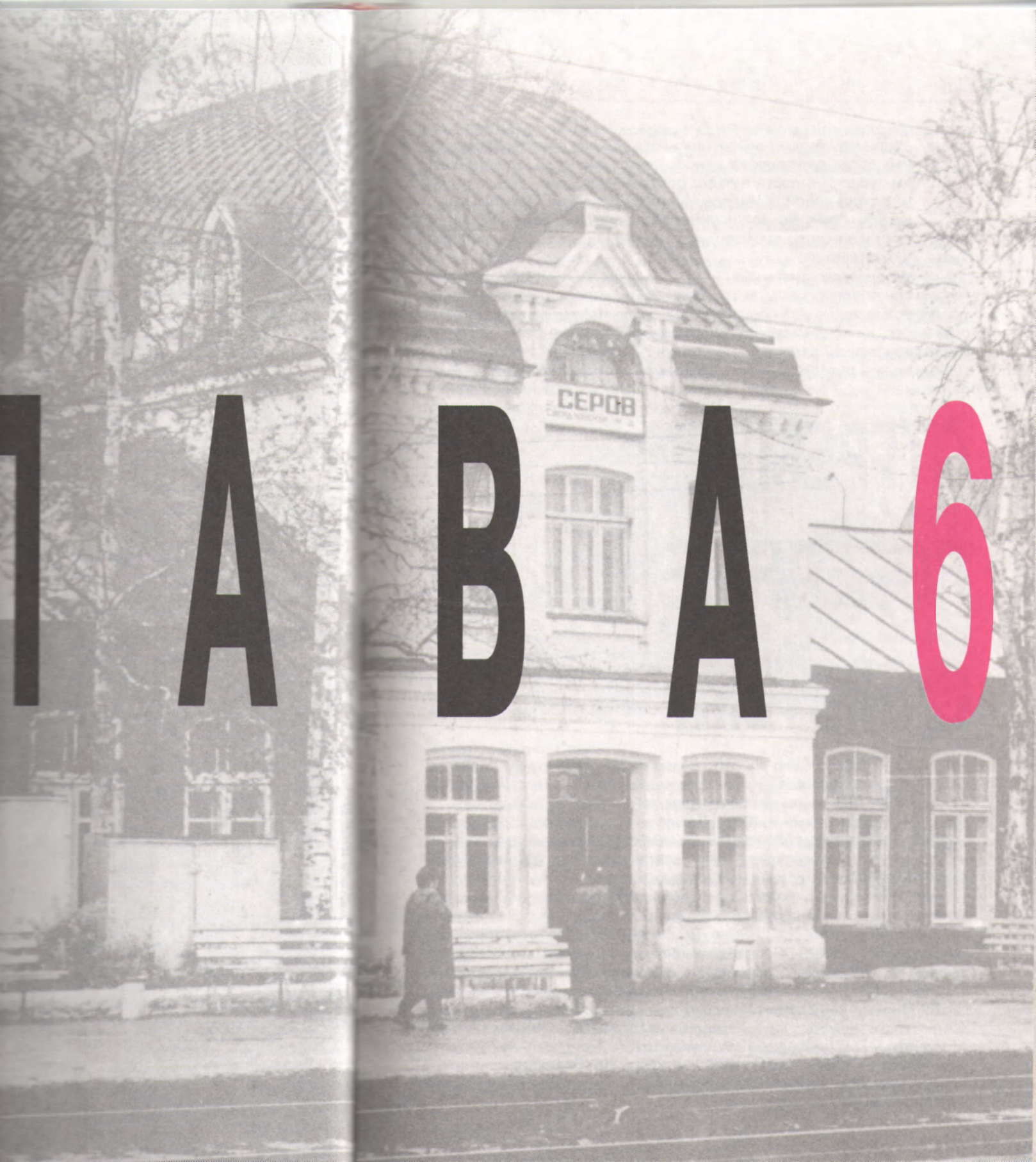






ГЛАВА





ТАВА 6

Четыре изнурительных военных года и люди, и техника железных дорог работали на износ. Никто не соотносил затраченных усилий с достигнутыми результатами: победа была нужна любой ценой. Казалось, она враз решит все проблемы.

Но вот минул май сорок пятого. Отгремели победные салюты, схлынула стихийная волна народного ликования, и выяснилось, что жизнь продолжается.

А раз продолжается жизнь — значит, должна нормально работать «кровеносная система народного хозяйства» — железные дороги. Между тем около трети всех рельсов, уложенных в колею Свердловской и Пермской дорог, к победному часу несли свою службу уже более 20 лет и требовали срочной замены. Четверть всех мостов были деревянные — пускать по ним тяжеловесные поезда, ведомые гигантами ФД и ИС, было по меньшей мере рискованно. Срочно нужно было в укреплении земля-

ОТГРЕМЕЛИ ПОБЕДНЫЕ САЛЮТЫ...

ное полотно; нужно было чистить, доводить до стандартных размеров более трети водосточков и более четверти протяженности кюветов. Наиболее опытные машинисты за годы войны научились выжимать из своих «железных коней» и 40, и 50 километров в час при общем весе состава, достигающем 5000 тонн, а техническое состояние путевого хозяйства к моменту окончания войны заставляло их ограничивать себя скоростью 30, 25, а местами и 15 километров в час.

Впрочем, и с локомотивами дело обстояло совсем неважно. Почти четверть всех паровозов (по явно заниженным официальным данным: вспомните, что писала «Путевка» о состоянии паровозов в свердловском депо в 1943 году) имели неисправное оборудование, значительная их часть с погашенными топками и охлажденными котлами ожидала «лучших времен» в дальних тупиках деповских линий. Не было сил и средств, чтобы ввести их в строй: во многих случаях потребности ремонта превосходили возможности дорожных мастерских и депо. Тем более что те и другие тоже нуждались в реконструкции, ибо располагали только старым, изношенным оборудованием и тесными помещениями, куда просто не помещались крупногабаритные паровозы нового поколения.

Словом, состояние дорог, с калитило «дни работы жаркие, на бой по не было нужд фронта, которыми е риск, любая штурмовщина.

И все бы ничего, если б наступ мерные перегрузки, чтоб в относ няться восстановлением работоспо ного, полуразрушенного «органи наступившего периода заключалс нагрузка на уральские дороги как д

Из чего складывался грузопото артерии края в первые послевоенн

Прежде всего, железнодорожн во все прежние времена, обслужива



Вокзал станции Серов

исполнять роль «внутрицеховых» ком цы». Но работы в «кузнице» с оконне ло меньше! Сотни предприятий, эва прекратили работать с наступлением дование назад не повезли. К неког освобожденных от оккупантов област ников, да и то не все враз, а по мере у станков и кульманов замещались Урале, кадрами. В освобожденных от шиеся из эвакуации специалисты и восстанавливали свои предприятия, териалы, вывезенные из поверженн ций. Таким образом, уровень промыш резко взметнувшийся ввысь в экстре остался на высокой отметке после т

Понятно, что перепрофилирова происходить. Было бы нелепо продо

енных года и люди, и техника желез-
износ. Никто не соотносил затрачен-
ыми результатами: победа была нуж-
сь, она враз решит все проблемы.
пятого. Отгремели победные салюты,
одного ликования, и выяснилось, что

— значит, должна нормально работать
«хозяйства» — железные дороги. Между
рожденных в колею Свердловской и Перм-
если свою службу уже более 20 лет и
верть всех мостов были деревянные —
езда, ведомые гигантами ФД и ИС, было
срочно нуждалось в укреплении земля-

ЛИ
ОЕ

III

ь, доводить до стандартных размеров
ее четверти протяженности кюветов.
ав годы войны научились выжимать из
50 километров в час при общем весе
а, а техническое состояние путевого хо-
ойны заставляло их ограничивать себя
5 километров в час.

ми дело обстояло совсем неважно.
(по явно заниженным официальным
а «Путевка» о состоянии паровозов в
у) имели неисправное оборудование,
енными топками и охлажденными кот-
в дальних тупиках депоовских линий.
вести их в строй: во многих случаях
или возможности дорожных мастер-
другие тоже нуждались в реконструк-
арым, изношенным оборудованием и
росто не помещались крупногабарит-

Словом, состояние дороги, с какой стороны ни возьми, снова су-
лило «дни работы жаркие, на бои похожие», только уже не было боев,
не было нужд фронта, которыми еще недавно оправдывался любой
риск, любая штурмовщина.

И все бы ничего, если б наступивший мир позволил снять чрез-
мерные перегрузки, чтоб в относительно спокойной обстановке за-
няться восстановлением работоспособности измотанного, истощен-
ного, полуразрушенного «организма» обеих дорог. Но парадокс
наступившего периода заключался в том, что с окончанием войны
нагрузка на уральские дороги как раз не уменьшилась.

Из чего складывался грузопоток, захлестывавший транспортные
артерии края в первые послевоенные годы?

Прежде всего, железнодорожная сеть Урала продолжала, как и
во все прежние времена, обслуживать уральскую промышленность —



Вокзал станции Серов

исполнять роль «внутрицеховых» коммуникаций «всесоюзной кузни-
цы». Но работы в «кузнице» с окончанием военных действий не ста-
ло меньше! Сотни предприятий, эвакуированных на Урал, отнюдь не
прекратили работать с наступлением мира. Во всяком случае, обору-
дование назад не повезли. К некогда обрубленным корневищам в
освобожденных от оккупантов областях двинулась лишь часть работ-
ников, да и то не все враз, а по мере того, как оставляемые ими места
у станков и кульманов замещались подготовленными уже здесь, на
Урале, кадрами. В освобожденных от оккупантов городах возвратив-
шиеся из эвакуации специалисты и квалифицированные рабочие
восстанавливали свои предприятия, широко используя технику и ма-
териалы, вывезенные из поверженной Германии в порядке репара-
ций. Таким образом, уровень промышленного производства на Урале,
резко взметнувшийся ввысь в экстремальной ситуации войны, так и
остался на высокой отметке после того, как война закончилась.

Понятно, что перепрофилирование производств должно было
происходить. Было бы нелепо продолжать в прежнем темпе, напри-

мер, обточку снарядных гильз или корпусов мин для «катюш». Однако общий объем оборонного производства мало того, что не уменьшился, но даже продолжал расти. Особенно с началом «холодной» войны. Тема нашей книги не позволяет обсуждать эту ситуацию в деталях; ограничимся лишь замечанием, что новое поколение вооружения, наращивание которого началось еще до капитуляции Германии, потребовало в одних случаях радикальной модернизации существующих, а в других — создания совершенно новых предприятий, значительно превосходящих прежние по масштабам, а при них в уральской глубинке построили целые города. Не одна новая «Магнитка» и не один новый «Уралмаш» за короткое время выросли в зоне, обслуживаемой Свердловской и Пермской дорогами. А это значит, что нагрузка на дороги не только не снижалась, но должна была расти с интенсивностью никак не меньшей, чем в годы первых пятилеток.



Дворец культуры железнодорожников в городе Серове

Причем рост ее не был подкреплён ни экономически (как тогда), ни — на этот раз — даже идеологически. Ибо после всех перенесенных испытаний «светлое будущее» в здравом народном восприятии заметно отодвинулось в туманную даль, а опасность, происходящая от того, что «вновь богачи разжигают пожар», волновала гораздо меньше, чем вопрос о том, чем накормить семью, в голодном 1947 году.

По тем же причинам отнюдь не снизились и транзитные перевозки по уральским дорогам: значительно увеличившая в годы войны свой промышленный потенциал Сибирь безостановочно гнала свою продукцию и сырье через хребет, исправно получая поставки с той стороны и в свой адрес.

Чтобы удержать ситуацию под контролем, правительство с наступлением мира не отменило военное положение на железных дорогах. Оно здесь сохранялось вплоть до 1955 года. Сегодня это трудно себе представить, но так было: страна отмерила уже десять лет после окончания войны, а одна из крупнейших отраслей ее хозяйства все еще жила по законам военного времени. Самовольный уход на

другую работу какого-нибудь осмотро- лочника рассматривался как дезерти- цатиминутное опоздание на работу транспортный трибунал.

«В 1949 — 1951 годах я работ- бригадиром, затем мастером цеха — нает ветеран, бывший заместитель **Кузнецов**. — В то время су- та явки на работу и ухода с работы- вопрос в отношении явки работника, бы выяснить его с мастером. А наче- проводил оперативное совещание с

Однажды табельщица пришла к отсутствию на работе Суровцева — с паровозах ФД. Я объяснил ей, что в работав в разогретом котле; котел- работе. Ее это объяснение не удовле- была проста и не знала исключения- работник обязан быть на месте.

Суровцев появился к концу рабо- ления меня вызвал к себе начальник- этот случай расценивается как прог- ровцев — безотказный работник, вы- позвали... Но начальник был непре- Суровцева заявление в суд, то суди- сокрытие преступления.

И суд через несколько дней о- качестве свидетеля и представите- довая характеристика «преступника- боты возымели действие: Суровцев- ценный вычет из зарплаты в те- мне сказала, что своим выступле- ния. А сам Суровцев был вне себя

Известно, однако, что когда пал- жет сломаться. Сломался и некий с- общественное мнение, оправдывав- по отношению к нарушителям «общ- стало заметно снисходительней к «- нить место работы в надежде получи- ке для ребенка или просто более в- реки всем строгостям чрезвычайных- достаточно велико, а профилактичес- но снизилась. Чтобы предупредить- мый распад трудовых коллективов, делений и служб приходилось скреп- увольнение далеко не лишним люде- высока. Скажем, в 1948 году на Све- 13138 работников, а вышло 10213, в (как считалось) причинам — 7300 чел

ли корпусов мин для «катюш». Однако производства мало того, что не уменьшил. Особенно с началом «холодной» войны. Нельзя обсуждать эту ситуацию в деталях, что новое поколение вооружения, еще до капитуляции Германии, по масштабам, а при них в уральской ода. Не одна новая «Магнитка» и некое время выросли в зоне, обслуживаемой дорогами. А это значит, что она снижалась, но должна была расти сшей, чем в годы первых пятилеток.



Заводы в городе Серове

ни экономически (как тогда), ни — ески. Ибо после всех перенесенных а здоровом народном восприятии за — даль, а опасность, происходящая от ют пожар», волновала гораздо мень — мить семью, в голодном 1947 году. — не снизились и транзитные пере — ачительно увеличившая в годы вой — ал Сибирь безостановочно гнала свою — ат, исправно получая поставки с той — под контролем, правительство с на — оженное положение на железных до — лоть до 1955 года. Сегодня это труд — ло: страна отмерила уже десять лет з крупнейших отраслей ее хозяйства юго времени. Самовольный уход на

другую работу какого-нибудь осмотрика вагонов, сцепщика или стрелочника рассматривался как дезертирство, а меру наказания за двадцатиминутное опоздание на работу должен был определять военнотранспортный трибунал.

«В 1949 — 1951 годах я работал в паровозном депо Тюмени бригадиром, затем мастером цеха промывочного ремонта, — вспоминает ветеран, бывший заместитель начальника дороги **Лев Константинович Кузнецов**. — В то время существовал строгий порядок учета явки на работу и ухода с работы. И когда возникал какой-либо вопрос в отношении явки работника, табельщик приходил в цех, чтобы выяснить его с мастером. А начальник депо лично в тот же день проводил оперативное совещание с разбором инцидента.

Однажды табельщица пришла ко мне, чтобы выяснить причину отсутствия на работе Суровцева — слесаря по ремонту гарнитуры на паровозах ФД. Я объяснил ей, что его нет, потому что он не может работать в разогретом котле; котел «расхолодят», и он приступит к работе. Ее это объяснение не удовлетворило, инструкция, ей данная, была проста и не знала исключений: раз рабочий день начался — работник обязан быть на месте.

Суровцев появился к концу рабочей смены. Но еще до его появления меня вызвал к себе начальник депо К.З. Драгун и заявил, что этот случай расценивается как прогул. Я пытался объяснить, что Суровцев — безотказный работник, выходит на работу, когда б его ни позвали... Но начальник был непреклонен: если он не оформит на Суровцева заявление в суд, то судить будут уже его, Драгуна, — за сокрытие преступления.

И суд через несколько дней состоялся. Я выступал на нем в качестве свидетеля и представителя администрации. Отличная трудовая характеристика «преступника» и объяснение характера его работы возымели действие: Суровцеву присудили «всего-то» 15-процентный вычет из зарплаты в течение трех месяцев. Судья потом мне сказала, что своим выступлением я спас человека от заключения. А сам Суровцев был вне себя от радости».

Известно, однако, что когда палку сильно перегибают, то она может сломаться. Сломался и некий стержень, на котором держалось общественное мнение, оправдывавшее суровые карательные меры по отношению к нарушителям «общественного долга». Теперь оно стало заметно снисходительней к «дезертирам», пытающимся сменить место работы в надежде получить жилье, место в детском садике для ребенка или просто более высокую зарплату. И потому вопреки всем строгостям чрезвычайных законов число «дезертиров» было достаточно велико, а профилактическая роль карательных мер заметно снизилась. Чтобы предупредить лавинообразный неконтролируемый распад трудовых коллективов, руководителям дорожных подразделений и служб приходилось скрепя сердце давать разрешение на увольнение далеко не лишних людей. Текучесть кадров была очень высока. Скажем, в 1948 году на Свердловскую дорогу было принято 13138 работников, а выбыло 10213, в том числе по «неуважительным» (как считалось) причинам — 7300 человек.

Кстати, в сентябре того же 1948 года на железных дорогах были вновь созданы политотделы, и это была уже третья за годы советской власти отчаянная попытка, за неимением других резервов, использовать мобилизующую силу идеологического фактора. На этот раз эффективность ее была, пожалуй, самой низкой, ибо никаких новых примечательных «починов» политотделам в этот период «раскрутить» не удалось, а те, что получили распространение еще в довоенные годы и продолжали «донашиваться», как обветшавшая одежда, заметно обюрократились, формализовались, превратились в набор отчетных «мероприятий».

Слова и лозунги еще имели широкое хождение, но уже явно утратили прежнюю силу. Руководители отрасли достаточно трезво оценивали ситуацию и искали новые способы повысить заинтересованность участников производственного процесса в успехе дела. Решение, возможно, подсказал опыт военного времени: когда человек четко знает границы своей ответственности и ему не мешают принимать самостоятельные решения придирчивым вниманием «сверху» — он работает заинтересованней и результативней. Возможность нормальной работы — когда никто не подталкивает тебя под руку и дело спорится — стимулирует к труду больше, чем обветшалые слова, лозунги и туманная перспектива «светлого будущего».

Поэтому главным источником резервов повышения трудовой активности железнодорожников в это время стала сфера управления. *Совершенствование механизмов управления* железными дорогами стало таким же отличительным признаком первого послевоенного десятилетия, как пробуждение энтузиазма было признаком довоенных пятилеток.

Пожалуй, два ключевых фактора определили стратегию возрождения Свердловской и Пермской железных дорог из того бедственного состояния, в которое ввергла их безоглядная эксплуатация в военные годы: важные шаги в сторону *децентрализации управления дорожным хозяйством* и жесткое проведение избранной стратегической линии «лечения» дороги: естественному желанию схватиться за все сразу и сразу все провалить была противопоставлена определенная *система приоритетов*.

* * *

Слово «децентрализация» в стране, живущей по принципу «демократического централизма», было не в чести и не в ходу, но именно им всего точнее можно сегодня обозначить смысл реорганизации управления сетью железных дорог в первые послевоенные годы.

Гигантски разросшееся железнодорожное хозяйство было уже просто не в состоянии так четко реагировать на команды из руководящего центра, как того требовал армейский дисциплинарный устав, которым с апреля 1943 года обязаны были руководствоваться и железные дороги. Поэтому решением правительства в октябре 1945 года железнодорожную сеть страны разделили на региональные *округа*, в каждый из которых вошло по пять-десять смежных дорог. Одним из них стал Урало-Сибирский округ с центром в Свердловске, объединявший шесть дорог Урала, Сибири и Казахстана.

Во главе каждого округа был поставлен начальник (со своим немалым штатом) — своеобразный наместник центральной отрасли

вой власти, обладающий достаточными полномочиями, чальники дороги ему подчинялись, между центром и регионами разделили промежуточную ступеньку, и в сущности прообраз будущего совнархоза. Советские прижились — этот итог, вероятно, можно считать удачей. Будущее же железнодорожных округов: уже в 1950-е годы они были упразднены, не оставив заметных следов.

Впрочем, Урало-Сибирский округ с его учреждением в Свердловске стал первым его руководителем. Позже он стал директором и установил своеобразный рекорд на этом посту — около 16 лет. Это был самый длительный период — речь о нем впереди.

Если образование округов оказалось в истории отечественных железных дорог не самым удачным новшеством, то организация отделений железных дорог при Совете Министров СССР отнюдь не была ошибкой. Мотивировался необходимостью «улучшения управления низовых линейных хозяйственных единиц» — был верный: управление дороги оставалось локальной проблемой, до которых у высшего руководства получало возможность сосредоточиться лишь в некоторых вопросах. А локальные проблемы лучше решать на местах, руководству которых лучше знать местные условия и потому могло более эффективно управлять дорогами, распоряжаться — не только техникой, людьми, а также ресурсами.

Само слово «отделение» употреблялось впервые в 1946 году. До этого времени прежние отделения были эксплуатационными (отделения движения, локомотивного хозяйства, организации работ, служб управления дороги более или менее самостоятельными единицами). С созданием в 1946 году отделений производственно-территориальных, в каждом на определенном участке дороги возросла ответственность за ее функционирование и развитие, социальную, культурную политику. Те же, кто строил, ремонтировал, закреплял специалистов. Оно могло быть лучше других, подавая пример. А если, напротив, в отделении было плохо, следовало не дорожное начальство в первую очередь.

Отделения достаточно быстро стали звеньями повседневной жизни дороги, но руководство отделением становилось условием профессионального роста многих кадров дорожного транспорта. На Свердловской дороге помнят имена таких руководителей

в 1948 года на железных дорогах были это была уже третья за годы советской сменением других резервов, использо-логического фактора. На этот раз эф-самой низкой, ибо никаких новых при-тделам в этот период «раскрутить» непространство еще в довоенные годы икак обветшавшая одежда, заметно обуюпревратились в набор отчетных «ме-

и широкое хождение, но уже явно ут-ители отрасли достаточно трезво оце-ые способы повысить заинтересован-ного процесса в успехе дела. Решение,анного времени: когда человек четкоанности и ему не мешают приниматьидирчивым вниманием «сверху» — онезультативней. Возможность нормаль-подталкивает тебя под руку и делоу больше, чем обветшалые слова, ло-«светлого будущего».

ком резервов повышения трудовойв в это время стала сфера управле-измов управления железными доро-ным признаком первого послевоен-дение энтузиазма было признаком

ктора определили стратегию возрож-ей железных дорог из того бедствен-ства их безоглядная эксплуатация всторону децентрализации управленияое проведение избранной стратеги-естественному желанию схватитьсяы была противопоставлена опреде-

в стране, живущей по принципу «де-было не в чести и не в ходу, но именноя обозначить смысл реорганизацииог в первые послевоенные годы.

железнодорожное хозяйство было ужеа реагировать на команды из руково-л армейский дисциплинарный устав,обязаны были руководствоваться ивением правительства в октябре 1945аны разделили на региональные ок-по пять-десять смежных дорог. Од-ий округ с центром в Свердловске,а, Сибири и Казахстана.

был поставлен начальник (со своимый заместитель центральной отрасле-

вой власти, обладающий достаточно широкими полномочиями; начальники дороги ему подчинялись. Колоссальный перепад высот между центром и регионами разделили на административной лестнице промежуточной ступенью, и в ступени этой легко распознается прообраз будущего совнархоза. Совнархозы у нас, как известно, не прижились — этот итог, вероятно, можно было предугадать, зная судьбу железнодорожных округов: уже в 1951 году округа были ликвидированы, не оставив заметных следов ни в жизни, ни в памяти людей.

Впрочем, Урало-Сибирский округ след оставил: именно в связи с его учреждением в Свердловске появился В.П. Егоров, назначенный его руководителем. Позже он стал начальником Свердловской дороги и установил своеобразный рекорд длительности пребывания на этом посту — около 16 лет. Это был очень важный в истории дороги период — речь о нем впереди.

Если образование округов осталось малозначительным эпизодом в истории отечественных железных дорог, то другое административное новшество оказалось органичным и прижилось. Речь идет об организации *отделений* железных дорог на основании постановления Совета Министров СССР от 19 августа 1946 года. Этот шаг мотивировался необходимостью «улучшения руководства работой низовых линейных хозяйственных единиц железных дорог». Расчет был верный: управление дороги освобождалось от множества локальных проблем, до которых у него все равно руки не доходили, и получало возможность сосредоточить внимание на общестратегических вопросах. А локальные проблемы передавались на уровень отделений, руководство которых лучше знало местные нужды и возможности и потому могло более рационально, нежели чиновники из управления дороги, распорядиться — разумеется, в рамках дозволенного — техникой, людьми, а также ресурсами, деньгами.

Само слово «отделение» употреблялось на дорогах и прежде, но прежние отделения были *эксплуатационно-технологическими* звеньями (отделения движения, локомотивные отделения). Они образовывали организационные структуры, позволявшие соответствующим службам управления дороги более конкретно руководить подчиненными им производственными единицами. По августовскому же постановлению 1946 года отделениями стали называться звенья *производственно-территориальные*: в сферу их компетенции передавался на определенном участке дороги весь комплекс вопросов, связанных с ее функционированием и развитием, включая экономику, кадровую, социальную, культурную политику. Теперь отделение само могло, например, построить жилой дом, школу или клуб, само решало вопросы закрепления специалистов. Оно могло устроить труд и быт своих работников лучше других, подавая пример рачительного хозяйствования. А если, напротив, в отделении дела шли хуже, чем у соседей, то следовало не дорожное начальство винить, а искать собственные резервы.

Отделения достаточно быстро утвердились в качестве основных звеньев повседневной жизни дороги, и вполне закономерно, что именно руководство отделением становилось решающей ступенью на пути профессионального роста многих крупных организаторов железнодорожного транспорта. На Свердловской дороге до сих пор хорошо помнят имена таких руководителей отделений, как А.М. Прокуратов,

М.Я. Перекальский, В.Ф. Соснин, Г.Г. Видякин, Н.К. Горностырев, А.О. Богданович, В.М. Колтунюк.

На Свердловской дороге сначала было создано шесть отделений: Свердловское, Камышловское, Тюменское, Егоршинское, Нижнетагильское и Надеждинское (в 1964 году оно вслед за основной станцией узла будет тоже переименовано в Серовское), а на Пермской — пять: Пермское, Чусовское, Кизеловское, Кунгурское и Зуевское. Такое членение в основном сохранялось и впредь. Правда, за прошедшие полвека структура отделений несколько трансформировалась — в связи с реорганизацией сети дорог, удлинением тяговых плеч, упорядочением хозяйственных отношений внутри дороги, строительством новых линий. Но сама концепция отделений при этом практически не менялась. И только совсем уже недавно руководство отрасли посягнуло на концепцию отделений: возможности новой техники и новой технологии перевозок позволяют обходиться без них.

Однако не будем забегать вперед и возвратимся снова в первые послевоенные годы, когда удачно найденная форма организации хозяйственной жизни позволила дороге более успешно справиться с трудностями.

Ибо с отделений и начиналось возрождение изношенных в военную пору дорог.

* * *

Что же касается приоритетов — они были заданы *пятилетним планом* на 1946 — 1950 годы — четвертым по общему счету и первым послевоенным.

Всего на восстановление и развитие Свердловской дороги государственным планом выделялось 578 млн. рублей — на 200 с лишним миллионов рублей больше, чем затрачено на ее содержание за годы войны. Да не введет вас в заблуждение это «больше»: во-первых, война длилась не пять лет, а четыре, во-вторых, в военные годы дорога жила, что называется, на голодном пайке, поэтому и встал теперь вопрос о ее «лечении». Так что хоть и «больше», но мало.

Как же предполагалось использовать эти скудные средства?

Самую крупную сумму выделили на прокладку вторых путей — 220 млн. руб. Сравните: на строительство новых линий отводилось только 30 миллионов (при том, что километр новой линии стоит, как правило, намного дороже, чем километр вторых путей). Логика понятна: новые пути — это подключение к магистрали новых территорий, а стало быть, еще большее увеличение грузопотока. Дорога к этому не готова, и, значит, разумнее сперва ликвидировать возможность заторов на работающих линиях.

Та же логика прослеживается в планировании второй по величине суммы — 56 млн. руб. — на электрификацию. Учитывая опять-таки, что электрифицировать участок дороги стоит дешевле, чем построить через горные складки новую линию такой же протяженности, можно без колебаний сделать вывод, что и за этой суммой стоит намерение не расширить с помощью новых линий экономическое пространство, привязанное к дороге, а развить уже существующий транспортный коридор для возросшего грузопотока.

Иными словами, ключом ко всему комплексу проблем многосложного дорожного хозяйства в плане первой послевоенной пятилетки

для Свердловской дороги было признание ее способности ее рельсовых магистралей вывозить вагоны, слаба ремонтная база, но уж те поезда, что выведены на линию — это и есть главное! Таков был смысл структуры и содержания пятилетнего плана для дороги.

А предусмотренные планом расходы на развитие локомотивного парка выглядели скромно: всего 100 миллионов рублей. Больше, чем на строительство новых линий, что и паровоз, и тем более электровозы — это стоящие; обеспечить высокий процент выполнения этой цели суммой было невозможно. Иными признавалось менее катастрофическое состояние магистралей. И точно: к концу пятилетия, работникам депо удавалось ввести в строй уже списанные паровозы, а в Тюмени, в Чусовской, в некоторых других местах — и новые.

Еще 30 млн. рублей отводилось на развитие путевого хозяйства, то есть на заделывание и стрелочных переводов, подсыпку балласта, в которых сводилась к оздоровлению существующей сети. И поскольку такие работы стоят впереди прокладки второй колеи, не говоря уже о том, что на эти цели выделялась значительная сумма.

Легко сложить названные суммы: всего 308 миллионов рублей. Почти две трети расходов по плану отводилось на восстановление главной функции дороги — перевозку грузов и пассажиров. Расчет был прост: без грузов — значит будет дорога жила.

Только вот потребности восстановления и развития этой стратегии снова отодвигались на задний план: все же не игнорировались потребности в улучшении качества жизни железнодорожников. В послевоенные годы обещали быть за счет увеличения грузопотока, позволяло повысить престиж железнодорожников, а тем самым в какой-то мере улучшить ситуацию с кадрами.

* * *

Официальная легенда прежних пятилеток гласила: планы всегда выполняются, не подводят. И действительно, в прокладке вторых путей (ключевой, судя по плану, задаче) свердловские железнодорожники в первые годы первой послевоенной пятилетки добились больших успехов. До 1952 года успели уложить в общей сложности более 100 километров, конечно, немного при развернутой деятельности в тысячах километров.

Лишь на исходе второй послевоенной пятилетки в этом направлении настолько возросли темпы, что с 1953 по 1957 год — был выполнен объем работ в два раза больший, чем за пять лет предыдущей пятилетки.

...ин, Г.Г. Видякин, Н.К. Горностырев, ...
 ...начала было создано шесть отде-
 ...ское, Тюменское, Егоршинское, Нижне-
 ...1964 году оно вслед за основной стан-
 ...новано в Серовское), а на Пермской —
 ...зловское, Кунгурское и Зуевское. Та-
 ...нялось и впредь. Правда, за прошед-
 ...ний несколько трансформировалась —
 ...и дорог, удлинением тяговых плеч, упо-
 ...шений внутри дороги, строительством
 ...отделений при этом практически не
 ...е недавно руководство отрасли посяг-
 ...возможности новой техники и новой
 ...обойтись без них.

...вперед и возвратимся снова в пер-
 ...удачно найденная форма организации
 ...а дороге более успешно справиться
 ...алось возрождение изношенных в во-

...етов — они были заданы *пятилетним*
 ...четвертым по общему счету и первым

...и развитие Свердловской дороги го-
 ...лось 578 млн. рублей — на 200 с лиш-
 ...чем затрачено на ее содержание за
 ...в заблуждение это «больше»: во-пер-
 ...а четыре, во-вторых, в военные годы
 ...а голодном пайке, поэтому и встал те-
 ...ж что хоть и «больше», но мало.

...использовать эти скудные средства?
 ...делили на прокладку вторых путей —
 ...роительство новых линий отводилось
 ...что километр новой линии стоит, как
 ...километр вторых путей). Логика понят-
 ...не к магистрали новых территорий, а
 ...чение грузопотока. Дорога к этому не
 ...ва ликвидировать возможность зато-

...ся в планировании второй по вели-
 ...на электрификацию. Учитывая опять-
 ...асток дороги стоит дешевле, чем по-
 ...ую линию такой же протяженности,
 ...ывод, что и за этой суммой стоит на-
 ...ия новых линий экономическое про-
 ...а развить уже существующий транс-
 ...го грузопотока.

...всему комплексу проблем многослож-
 ...не первой послевоенной пятилетки

для Свердловской дороги было признано *расширение пропускной способности ее рельсовых магистралей*. Изношены, сломаны паровозы и вагоны, слаба ремонтная база, большие проблемы с кадрами, но уж те поезда, что выведены на линию, должны идти беспрепятственно! Таков был смысл структуры расходов, заложенной в первом послевоенном пятилетнем плане для дороги.

А предусмотренные планом расходы на модернизацию и развитие локомотивного парка выглядели заметно скромнее — 47 млн. рублей. Больше, чем на строительство новых линий, однако надо учесть, что и паровоз, и тем более электровоз — машины достаточно дорогостоящие; обеспечить высокий процент их замены на выделенную для этой цели сумму было невозможно. Следовательно, положение с ними признавалось менее катастрофическим, чем с пропускной способностью магистралей. И точно: когда обстоятельства того требовали, работникам депо удавалось своими силами восстановить, ввести в строй уже списанные паровозы и электровозы. Так и делали в Тюмени, в Чусовской, в некоторых других местах.

Еще 30 млн. рублей отводилось планом на поддержание и развитие путевого хозяйства, то есть на замену изношенных рельсов, шпал и стрелочных переводов, подсыпку балласта и прочие работы, суть которых сводилась к оздоровлению эксплуатируемых рельсовых путей. И поскольку такие работы стоят все же значительно дешевле, чем прокладка второй колеи, не говоря уже о новых линиях, то следует признать выделенную на эти цели сумму достаточно значительной.

Легко сложить названные суммы, и тогда станет очевидно, что почти две трети расходов по планам пятилетки направлялось на обеспечение главной функции дороги — *перевозить народнохозяйственные грузы и пассажиров*. Расчет был прост и мудр: будут перевозиться грузы — значит будет дорога жить, и все остальное приложится.

Только вот потребности повседневной жизни человека в рамках этой стратегии снова отодвигались на второй план. Хотя надо отдать должное: все же не игнорировались вовсе. Определенные шаги к улучшению качества жизни железнодорожников предусматривались планом; при всей своей малости, они на общем фоне жизни страны в послевоенные годы обещали быть заметными, и это обстоятельство позволяло повысить престиж железнодорожных профессий в общественном мнении, а тем самым в какой-то мере помочь стабилизировать ситуацию с кадрами.

* * *

Официальная легенда прежних лет о том, что большевистские планы всегда выполняются, не подтвердилась и на этот раз. К прокладке вторых путей (ключевой, судя по объему выделенных средств, задаче) свердловские железнодорожники приступили только на третьем году первой послевоенной пятилетки, да и то малыми силами. До 1952 года успели уложить в общей сложности 79 километров — конечно, немного при развернутой длине магистрали, измеряемой тысячами километров.

Лишь на исходе второй послевоенной пятилетки темпы работ в этом направлении настолько возросли, что за следующие пять лет — с 1953 по 1957 год — был выполнен объем работ, едва ли не в четыре раза больший, чем за пять лет предыдущих. А именно — 293 кило-

Управление Свердловской железной дороги. 1949 год



Служба пути Управления Свердловской железной дороги. 1950 год

метра второй колеи. В этой «некруглjenность всех однокольных участков ни на линии главного хода между Перми и Свердловском, ни на линии главного хода между Свердловском и Челябинском. Вся она теперь стала двухколейной.

В резком повышении темпов работы, определяющую роль сыграло обновление мостов (о нем — чуть позже): способность главного хода была их общими силами и ресурсы для ее решения оказались в руках одного хозяина.

Кстати, после того, как железнодорожники полностью стала двухколейной, второй колеи переместился на восток до станции Вагай, которой в ту пору



Проведение Всесоюзной школы передового опыта на Егоршинском отделении Свердловской железной дороги.

новый Свердловской дороге участок от Челябинска до Свердловска. Вся линия Свердловской железной к 1961 году (правда, граница Свердловской области к этому времени на восток до Челябинска, это случится потом, далеко за время военной пятилетки.

Если судить по отвлеченным цифрам, то можно подумать, будто деньги были израсходованы на прокладку новых участков, что протяженность новых участков уже в годы первой послевоенной пятилетки вышает общую длину участков проложенных в годы первой послевоенной пятилетки. Конечно, это не так, а парадокс объясняется просто: в 1947 году была наконец-то принята первая пятилетняя программа, попала в отчеты по итогам

железной дороги. 1949 год



Свердловской железной дороги. 1950 год

метра второй колеи. В этой «некруглой» цифре суммирована протяженность всех однопутных участков, оставшихся до того времени на линии главного хода между Пермью и Свердловском. То есть вся она теперь стала двухпутной.

В резком повышении темпов прокладки второй колеи, безусловно, определяющую роль сыграло объединение Свердловской и Пермской дорог (о нем — чуть позже): недостаточная пропускная способность главного хода была их общей больной проблемой, а сложить силы и ресурсы для ее решения оказалось проще, когда они обе оказались в руках одного хозяина.

Кстати, после того, как железнодорожная линия Пермь — Свердловск полностью стала двухпутной, эпицентр работ по прокладке второй колеи переместился на восток — в сторону Тюмени и далее до станции Вагай, которой в ту пору заканчивался подведомствен-



Проведение Всесоюзной школы передового опыта на Егоршинском отделении Свердловской железной дороги

ный Свердловской дороге участок северного ответвления Транссибирской магистрали. Вся линия Свердловск — Вагай стала двухпутной к 1961 году (правда, граница Свердловской дороги отодвинулась к этому времени на восток до станции Называевской). Но все это случится потом, далеко за временными рамками первой послевоенной пятилетки.

Если судить по отвлеченным цифрам из статистических отчетов, то можно подумать, будто деньги, выделенные на вторую колею, были израсходованы на прокладку новых линий, ибо по отчетам получается, что протяженность новых линий, введенных в эксплуатацию уже в годы первой послевоенной пятилетки, почти вдвое превышает общую длину участков проложенной за это время второй колеи. Конечно, это не так, а парадоксальный цифровой итог объясняется просто: в 1947 году была наконец сдана в эксплуатацию (и, стало быть, попала в отчеты по итогам четвертой пятилетки) линия

Сосьва — Алапаевск, которая аврально строилась и была почти закончена еще в годы войны (об этой новостройке мы уже писали в предыдущей главе).

А следующую линию примерно такой же протяженности (Кизел — Левшино, 167 километров) строили уже не торопясь — насколько позволяли средства. Хотя потребность в ней ощущалась давно. Идея прокладки рельсового пути по этому маршруту впервые обсуждалась в 1926 году, когда только зарождались планы развертывания в этом уголке Прикамья крупномасштабного химического производства. Но тогда вышли из положения иначе — увеличили провозную способность линии Кизел — Чусовская за счет электрификации. Вновь о необходимости прямого выхода из бурно развивающегося Соликамско-Кизеловского промышленного узла к прикамской станции Левшино заговорили на конференции по изучению производительных сил Молотовской области, проведенной Академией наук СССР в Перми в ноябре-декабре 1945 года. Рекомендацию построить новую (причем сразу же электрифицированную) линию в этом направлении конференция включила в свой итоговый документ. Но пока решение о строительстве согласовывалось да принималось, прошел еще год; потом начались изыскания по трассе... Словом, больших денег в первой послевоенной пятилетке затратить на нее не могли, хотя бы даже и хотели. Строили ее в основном уже в 50-е годы, и движение по ней открылось в 1956 году.

Больше в 50-е годы Свердловская магистраль новыми участками рельсовых трасс не прирастала. Да и эта линия, Кизел — Левшино, хоть и вовлекала в экономический оборот прилегающие к ней территории, однако, по сути, не меняла сложившуюся схему транспортных путей региона. Ее главное назначение было не в том, чтоб привязать к общесоюзной сети дорог какой-то новый промышленный район, а в том, чтоб обойти стороной один из самых перегруженных участков сложившейся к тому времени дорожной сети, снять с него чрезмерное «артериальное давление». В комплексе мер по оздоровлению организма Свердловской дороги операцию прокладки линии Кизел — Левшино, если придерживаться дальше медицинской параллели, можно обозначить термином «шунтирование».

* * *

Так что же получается: бюджетные деньги были потрачены «не туда»? В таком случае — куда же?

Прежде всего, казалось бы совершенно вразрез с государственным планом, занялись узлом железнодорожных линий, примыкающих к станции Надеждинск (Серов), — тем, что вскоре будет преобразован в Надеждинское (Серовское) отделение Свердловской дороги. Но оказывается, такая переориентация средств и ресурсов имела большой смысл.

Освоение уникальных природных богатств региона, который призвано было обслуживать **Надеждинское (Серовское) отделение дороги**, началось еще в середине XVIII века. Поначалу здесь из местных руд на местной же выделке древесном угле выплавляли медь, чугуны, ковали сталь. К концу века тут сложился Богословский горный округ — один из шести уральских горных округов. Прошло еще сто

лет, и в этих местах выстроили большой завод, чтобы обслуживать сибирскую магистраль. При заводе возникли и выросли, наконец в крупный город — нынешний Екатеринбург — начали разработку Богословского месторождения золота, а также залежи бокситов. Еще позже началось освоение каждого нового горнорудного месторождения. И во все времена большую ценность представляли расположенные в окрестностях этих месторождений массивы.

Использование богатого природного потенциала северного горнозаводского округа за его отдаленности от главных транспортных магистралей. Поэтому еще в начале века Надеждинское отделение 200-километровой стальной колеи было построено примерно в те же годы, что и линия Кизел — Левшино. Богословска (будущего Карпинска) да выход на водные пути Обского бассейна. Необходимость в развитии транспортной инфраструктуры интенсивно развивающегося промышленного района неоднократно предпринимались как в начале XX века, так и в тридцатые годы узкоколейку перешли на широкую колею (чтобы не прерывало движение поездов, на участках, где уже функционировали третий рельс для пропуска составов), а потом запроектировали и построили. В то же время пропускную способность магистрали наращивали, оснащая ее современными средствами связи и управления движением поездов. Развивали и сеть дорог.

В годы Великой Отечественной войны многие предприятия были приостановлены, ибо практически все производство перенесли в Серовском округе, на прямую связь с оборонными целями. Бурный рост промышленности, как Североуральский бокситовый завод (БАЗ), — вызвали. Именно тогда некоторые здесь получили статус городов: Карпинск (бывший Богословск) и Североуральск в 1944, позже (в 1946) — Волчанск. Не беремся сказать, насколько технологии переработки здесь строительства предприятий-временных заводов, а только работали здесь не «до конца», а на длительную перспективу.

Между тем к победному 1945 году уже сложился северный промышленный куст, выполняющий треть всей грузовой работы дороги: каменного угля, 100 процентов бокситов, древесины, строительных материалов. Это был далеко еще не предел: экономический потенциал региона был только раскрыт.

аварально строилась и была почти за-
об этой новостройке мы уже писали в

мерно такой же протяженности (Кизел —
роили уже не торопясь — насколько по-
ебность в ней ощущалась давно. Идея
по этому маршруту впервые обсужда-
зарождались планы развертывания в
омасштабного химического производ-
жения иначе — увеличили провозную
усовская за счет электрификации. Вновь
хода из бурно развивающегося Соли-
шенного узла к прикамской станции
ференции по изучению производитель-
проведенной Академией наук СССР в
5 года. Рекомендацию построить новую
ированную) линию в этом направлении
итоговый документ. Но пока решение
ось да принималось, прошел еще год;
трассе... Словом, больших денег в пер-
атратить на нее не могли, хотя бы даже
ом уже в 50-е годы, и движение по ней

дловская магистраль новыми участка-
стала. Да и эта линия, Кизел — Левши-
инский оборот прилегающие к ней
е начала сложившуюся схему транспор-
е назначение было не в том, чтоб при-
дорог какой-то новый промышленный
горной один из самых перегруженных
времени дорожной сети, снять с него
аление». В комплексе мер по оздоров-
ой дороги операцию прокладки линии
держиваться дальше медицинской па-
рмином «шунтирование».

етные деньги были потрачены «не туда»?

ы совершенно вразрез с государствен-
елезнодорожных линий, примыкающих
— тем, что вскоре будет преобразован
отделения Свердловской дороги. Но
зация средств и ресурсов имела боль-

родным богатств региона, который при-
еждинское (Серовское) отделение
не XVIII века. Поначалу здесь из мес-
ок древесном угле выплавляли медь,
ека тут сложился Богословский горный
ок горных округов. Прошло еще сто

лет, и в этих местах выстроили большой металлургический — его на-
звали Надеждинским — завод, чтобы производить рельсы для Транс-
сибирской магистрали. При заводе возник поселок, выросший со вре-
менем в крупный город — нынешний Серов. А в начале нашего века
начали разработку Богословского и Волчанского каменноугольных
месторождений. Еще позже неподалеку обнаружили крупное место-
рождение золота, а также залежи бокситов и огнеупорных глин. Воз-
ле каждого нового горнорудного или перерабатывающего предприя-
тия возникали поселения, тоже перераставшие со временем в города.
И во все времена большую ценность для народного хозяйства стра-
ны представляли расположенные в окрестностях этих поселений лес-
ные массивы.

Использование богатого природного и промышленного потен-
циала северного горнозаводского куста всегда было затруднено из-
за его отдаленности от главных транспортных артерий Урала и Рос-
сии. Поэтому еще в начале века Надеждинский завод был соединен
200-километровой стальной колеей с Горнозаводской дорогой. При-
мерно в те же годы протянули и 120-километровую узкоколейку из
Богословска (будущего Карпинска) до берега реки Сосьвы. (Это был
выход на водные пути Обского бассейна.) Но пропускная способ-
ность обоих этих транспортных каналов все время отставала от по-
требностей интенсивно развивающегося промышленного куста, и
неоднократно предпринимались какие-то усилия, чтобы ее увеличить.
В тридцатые годы узкоколейку перегон за перегонем перешли на
широкую колею (чтобы не прерывалось движение во время реконст-
рукции, на участках, где уже функционировала широкая колея, остав-
ляли третий рельс для пропуска следующих дальше узкоколейных
составов), а потом запроектировали ее продолжение до Алапаевска.
В то же время пропускную способность линии Надеждинск — Гороб-
лагодатская наращивали, оснащая ее станции и перегоны новыми
средствами связи и управления движением, совершенствуя техноло-
гию перевозок. Развивали и сеть дорог внутри этого региона.

В годы Великой Отечественной войны эти усилия отнюдь не были
приостановлены, ибо практически все, что добывалось и производи-
лось в Серовском округе, напрямую или косвенно использовалось в
оборонных целях. Бурный рост предприятий — в их числе таких ги-
гантов, как Североуральский бокситовый рудник (СУБР), Богословс-
кий алюминиевый завод (БАЗ), — вызвал значительный приток насе-
ления. Именно тогда некоторые здешние заводские поселки получили
статус городов: Карпинск (бывший Богословск) в 1941, Краснотурь-
инск и Североуральск в 1944, позже (в 1956 году) к их ряду присоеди-
нился и Волчанск. Не беремся сказать, была ли причиной тому слож-
ность технологии переработки здешних руд, не допускавшая
строительства предприятий-временок, или дальновидность руковод-
ства, а только работали здесь не «до победы», а с оглядкой на более
длительную перспективу.

Между тем к победному 1945 году рельсовая сеть, обслуживаю-
щая северный промышленный куст, уже принимала на себя около
трети всей грузовой работы дороги: здесь загружалось 92 процента
каменного угля, 100 процентов бокситов и марганца, большое коли-
чество леса, строительных материалов, металлургического сырья. Но
это был далеко еще не предел: экономика округа находилась на взлете

— достаточно сказать, что знаменитый нынче БАЗ выдал первую плавку алюминия 9 мая 1945 года. Чтоб закрепить этот разбег, не позволить молодому промышленному узлу потерять энергию развития из-за неурядиц с перевозками, просто необходимо было форсировать решение его транспортных проблем.

Вот почему в первые послевоенные годы руководство Свердловской железной дороги сосредоточило максимум имеющихся в его распоряжении средств и ресурсов на развитии Надеждинского отделения (руководителем отделения был назначен Алексей Михайлович Прокуратов, работавший до того начальником электродепо станции Свердловск-Сортировочный).

Первым шагом к возрождению изработанного в условиях войны хозяйства отделения стало усиление участка Надеждинск — Богословск (протяженностью 46 километров): менялись шпалы и рельсы, стрелочные переводы, подсыпался щебень.

Вслед за тем началась электрификация этого же отрезка пути. Для того потребовалось не только установить опоры и смонтировать контактную сеть. Еще нужно было на заболоченной территории возле станции Надеждинск-Сортировочный в короткий срок соорудить участок энергоснабжения, тяговую подстанцию, электровозное и вагонное депо, выполнить другие капитальные работы. Тяговые подстанции предстояло построить также на семи других промежуточных пунктах намеченного маршрута в сторону Нижнего Тагила, ибо в недалекой перспективе поезда с продукцией северных предприятий должны были пойти на электрической тяге без переформирования с места погрузки до магистральных линий общесоюзного значения. Большой объем строительных и монтажных работ тянул за собой целый шлейф проблем, тоже требующих серьезных материальных затрат. В их ряду далеко не последнее место занимали расходы по устройству быта работников, занятых на реконструкции дороги и затем на эксплуатации электрифицированных участков: строились столовая, амбулатория, баня, общежитие, жилые дома.

Ближайшим временным ориентиром для участников этих работ стала, как водится, «знаковая» дата — 12 марта 1950 года, день выборов в Верховный Совет СССР. Вокруг этого дня была развернута большая пропагандистская кампания — не потому, что выборы на самом деле могли что-то изменить в государственной политике, а потому, что таким образом проводился зримый рубеж между «чрезвычайщиной» военного времени и упорядоченностью мирной жизни.

Назначенный срок был выдержан. В начале марта на путях Надеждинского депо появились три электровоза серии ВЛ 19, а с ними — откомандированные из Свердловска опытные машинисты. 8 марта контактную сеть подключили к энергоснабжению, и свердловский машинист В.С. Бабинов с помощником Н.С. Зверевым и машинистом-инструктором В.Д. Смышляевым повели первый на линии электровоз в пробный рейс. За электровозом на всякий случай пустили паровоз, но он не понадобился. Проба прошла успешно, и в день «праздника советской демократии» состоялся уже публичный дебют нового средства тяги. Дебют удался тоже, и с того дня тяжело нагруженные составы с богословскими и волчанскими углями стали ходить по реконструированному участку бесперебойно. Результат стоил затраченных усилий: весовую норму поезда на одном из самых перегру-

женных участков всей Свердловской до 2200 тонн.

Правда, поначалу было все же не так просто. Первенцы электротяги на этом месте службы не от заводских сталей, а из местных рельсов. В конце концов их отправили в капитальный ремонт, видимо, отремонтировали так хорошо, что их забрала себе Москва. А взамен давно выработавшие свой ресурс машины заслуженных ветеранов заменили новыми, достаточно изношенными...

Тем временем работы по электрификации участка успешно продолжались. 14 декабря 1945 года электрической тяге прошли уже от Богослова до Листвянского. Лишь полмесяца спустя, перед самым началом 1946 года, была открыта годатской. То есть вновь электрифицирована была та же трасса, по которой электровозы ходили еще в 1941 году.

* * *

Заметьте, ключевым звеном в развитии отделения дороги стала электрификация. Электрификация здесь носила не локальный характер, а была частью общей стратегии развития дороги. Еще до принятия плана. Но, кстати, более щедро.

Если рост общей протяженности Свердловской дороги за минувшие годы, то получится линия, которая изгибается где-то более круто, но без спадов. И в целом — зонталь.

Напомним, что к началу войны на трассе от Кизела до Свердловска было 1162 километра. В феврале 1945 года к ней приключилась Чусовская — Пермь.

В первое послевоенное десятилетие к участкам, ранее переведенным на электрическую тягу, добавился ряд новых: Надеждинск — Богословская, Кизел — Левшино (эти участки были открыты в 1946 году). Общая длина электрифицированных участков составляла 1162 километра — это была та же самая протяженность, что и в 1941 году. Развернутой длины Свердловской дороги пришлось прибавить 28,4 километра.

Относительное совпадение цифр — не случайность. И чуть меньше трети грузовых поездов в 1946 году было электрифицировано. А в чем, собственно, дело? Паровозов электровозами? А выигрыш в скорости? А в том, что паровозы, перевозимых дорогой, в 1946 году превосходила треть грузовых поездов на равнинных трассах, укомплектованных паровозами. И этот грузопоток приняли на себя

нившийся нынче БАЗ выдал первую плавку
б закрепить этот разбег, не позволить
лу потерять энергию развития из-за
то необходимо было форсировать ре-
тем.

послевоенные годы руководство Сверд-
лаботочило максимум имеющихся в его
сов на развитии Надеждинского отде-
ния был назначен Алексей Михайлович
го начальником электродепо станции

ению изработанного в условиях войны
мление участка Надеждинск — Бого-
метров): менялись шпалы и рельсы,
ется щебень.

ектрификация этого же отрезка пути.
ко установить опоры и смонтировать
по на заболоченной территории воз-
овочный в короткий срок соорудить
ую подстанцию, электровозное и ва-
е капитальные работы. Тяговые под-
е также на семи других промежуточ-
рута в сторону Нижнего Тагила, ибо в
с продукцией северных предприятий
ческой тяге без переформирования с
ных линий общесоюзного значения.
е монтажных работ тянул за собой
требующих серьезных материальных
оследнее место занимали расходы по
натых на реконструкции дороги и за-
ированных участков: строились сто-
житие, жилые дома.

ментиром для участников этих работ
ата — 12 марта 1950 года, день выбо-
е. Вокруг этого дня была развернута
ание — не потому, что выборы на са-
е в государственной политике, а пото-
лся зримый рубеж между «чрезвычай-
орядоченностью мирной жизни.

ержан. В начале марта на путях На-
и электровоза серии ВЛ 19, а с ними
дловска опытные машинисты. 8 марта
энергопитанию, и свердловский ма-
ником Н.С. Зверевым и машинистом-
м повели первый на линии электро-
тровозом на всякий случай пустили
Проба прошла успешно, и в день «праз-
остоялся уже публичный дебют ново-
е тоже, и с того дня тяжело нагружен-
волчанскими углями стали ходить по
есперебойно. Результат стоил затра-
поезда на одном из самых перегру-

женных участков всей Свердловской дороги удалось поднять с 1600 до 2200 тонн.

Правда, поначалу было все же неоправданно много хлопот с электровозами: первенцы электротяги Надеждинского отделения попали к месту службы не от заводских стапелей — они уже изрядно потрудились на своем веку в других депо и были сильно изношены. В конце концов их отправили в капитальный ремонт и в заводских условиях, видимо, отремонтировали так хорошо, что назад они уже не вернулись: их забрала себе Москва. А взамен прислала «от щедрот своих» давно выработавшие свой ресурс машины «Сс». Вскоре, однако, этих заслуженных ветеранов заменили электровозами ВЛ 22 — тоже, увы, достаточно изношенными...

Тем временем работы по электрификации намеченного маршрута успешно продолжались. 14 декабря 1951 года поезда на электрической тяге прошли уже от Богословска до Верхотурья, а всего лишь полмесяца спустя, перед самым Новым годом, — и до Гороблагодатской. То есть вновь электрифицированная дорога сомкнулась с трассой, по которой электровозы ходили еще с тридцатых годов.

* * *

Заметьте, ключевым звеном в реконструкции Надеждинского отделения дороги стала электрификация линий ее главного хода. Но электрификация здесь носила не локальный характер — она мыслилась как часть общей стратегии развития дороги, определившей еще до принятия плана. Но, кстати, и план на нее выделял деньги более щедро.

Если рост общей протяженности электрифицированных участков Свердловской дороги за минувшие 65 лет изобразить графически, то получится линия, которая изгибается кверху — где-то плавно, где-то более круто, но без спадов. Нигде не переходит даже в горизонталь.

Напомним, что к началу войны электрическая тяга действовала на трассе от Кизела до Свердловска протяженностью 493 километра. В феврале 1945 года к ней примкнул 132-километровый участок Чусовская — Пермь.

В первое послевоенное десятилетие эта тенденция нарастала: к участкам, ранее переведенным на электрическую тягу, в эти годы добавился ряд новых: Надеждинск — Богословск, Надеждинск — Гороблагодатская, Кизел — Левшино (о них мы выше писали), а также Кизел — Соликамск (этот участок электрифицировали в 1948 — 1951 годах). Общая длина электрифицированных к 1956 году участков составляла 1162 километра — это было уже чуть меньше трети всей развернутой длины Свердловской магистрали. И в том же году на долю электровозов пришлось 28,4 процента грузоперевозок.

Относительное совпадение цифр — чуть меньше трети протяженности и чуть меньше трети грузопотока — может вызвать у читателя недоуменный вопрос: а в чем, собственно, выигрыш от замены паровозов электровозами? А выигрыш, прежде всего, в том, что треть всех грузов, перевозимых дорогой в середине 50-х, количественно намного превосходила треть грузов первых послевоенных лет. На равнинных трассах, укомплектованных тяжелыми рельсами, увеличившийся грузопоток приняли на себя паровозы нового поколения. На

горных же участках тяжелые паровозы просто не вписывались в профиль пути. Такие участки в первую очередь и переводились на электрическую тягу. Электровозы справлялись с значительно возросшим и здесь объемом работы потому, что вели поезда, в 2 — 2,5 раза превосходящие по весу паровозную норму для этих трасс. И средняя скорость у них была процентов на 10 — 15 выше, чем у паровозов.

А еще электровозы имели практически неограниченное тяговое плечо: ведь им не надо в пути набирать уголь и воду, не надо чистить топку и промывать котел. Предел длине маршрута может положить лишь усталость экипажа, да ведь и экипаж можно заменить в пути (что и стали делать некоторое время спустя). А это резко повышает рабочее время локомотива, ускоряет оборачиваемость подвижного состава, снижает себестоимость перевозок. При работе на электровазной тяге легче соблюсти график движения (ибо сила тока в кон-



*Руководство Пермского отделения
Пермской железной дороги. 1952 год*

тактной сети не зависит от качества угля и погоды), а это очень важно, когда поезда на перегруженной линии идут друг за другом с небольшими интервалами. Кроме того, электрификация, как уже говорилось выше, коренным образом улучшает условия труда локомотивной бригады, позволяет упразднить профессию кочегара, а это сотни людей, невысоко оплачиваемых и не очень дорожащих своими рабочими местами. Еще большее количество средств экономится на упразднении операций, связанных с экипировкой локомотивов: представьте себе все эти угольные склады и обслуживающий их персонал, водокачки и т.п.

Словом, электрификация решала не только ближайшую задачу повышения пропускной способности рельсовых путей, но и открывала перспективу перехода дороги в качественно новое состояние. Потому она и стала приоритетным направлением развития Свердловской дороги не только в первое послевоенное десятилетие, но и в последующие пятилетки.

* * *

Решая по-своему вопросы строительства, слишком придерживаясь «буквы» плана, проявило самостоятельность, сколько неожиданной человеку, на разоблачительных статей про систе

Однако, как мы с вами убедились, потому, что не могла с ними справиться, ла какие-то свои особые экономические с экономическими интересами страны. Штаб нашел экономически более перспективу пути достижения тех, что были заложены в плане.



*В.Г. Горланов, машинист паровоза,
и Н.Г. Камаев, помощник машиниста*

Рассудите сами: ведь государственное механическое увеличение количества двойной плетью через труднопроходимое, оздоровление, усиление транзитных и бесперебойный транзит Свердловской работы народного хозяйства Урала. Если удастся достигнуть, проложив на существующей железнодорожной магистрали, способ был очевидно эффективен для любой дороги сети. Надо полагать, нормы он и был «спущен» уральскими заданием на пятилетку.

Но уральский случай был особенной проблемой вывоза (через узкие горные районы) продукции из огромных сложности горного рельефа порой с

паровозы просто не вписывались в про-
возную очередь и переводились на элек-
трификацию с значительно возросшим
расходом, что вели поездку, в 2 — 2,5 раза
выше норму для этих трасс. И сред-
ств на 10 — 15 выше, чем у паровозов.
Практически неограниченное тяговое
свойство паровозов, не надо чистить
дел длине маршрута может положить
есть и экипаж можно заменить в пути
время спустя). А это резко повышает
скорость оборачиваемости подвижного
состава. При работе на электро-
фицированных участках (ибо сила тока в кон-



1952 год

ства угля и погоды), а это очень важно,
линии идут друг за другом с неболь-
шой задержкой, электрификация, как уже говорилось
условия труда локомотивной брига-
ды, а это сотни людей,
очень дорожающих своими рабочими
средствами экономится на упразд-
нении локомотивов: представь-
те себе и обслуживающий их персонал, во-

решала не только ближайшую задачу
строительства рельсовых путей, но и открыва-
ла в качественно новое состояние.
направлением развития Сверд-
ловского послевоенное десятилетие, но и в

* * *

Решая по-своему вопросы стратегии развития магистрали, не
слишком придерживаясь «буквы» плановых заданий, руководство до-
роги проявило самостоятельность, которая, возможно, покажется не-
сколько неожиданной человеку, начитавшемуся в последние годы
разоблачительных статей про систему «тоталитаризма».

Однако, как мы с вами убедились, дорога отошла от планов не
потому, что не могла с ними справиться, и не потому, что преследова-
ла какие-то свои особые экономические интересы, идущие вразрез
с экономическими интересами страны. Напротив, ее интеллектуаль-
ный штаб нашел экономически более выгодные и ориентированные
на перспективу пути достижения тех же самых стратегических целей,
что были заложены в плане.



В.Г. Горланов, машинист паровоза,
и Н.Г. Камаев, помощник машиниста

Рассудите сами: ведь государственный план предусматривал
не механическое увеличение количества металла, уложенного длин-
ной двойной плетью через труднопроходимые горы и доли, а укреп-
ление, оздоровление, усиление транспортных артерий, обеспечива-
ющих и бесперебойный транзит Сибирь — Центр, и нормальную
работу народного хозяйства Урала. Предполагалось, что этих целей
удастся достигнуть, проложив на самых напряженных участках су-
ществующей железнодорожной магистрали вторую колею. Такой
способ был очевидно эффективен и универсален: он годился бы
для любой дороги сети. Надо полагать, что в качестве общесоюзной
нормы он и был «спущен» уральской магистрали в виде плановых
заданий на пятилетку.

Но уральский случай был особенный: тут как нигде остро стояла
проблема вывоза (через узкие «горловины» ответвлений от магист-
ральных линий) продукции из огромных промышленных анклавов; тут
сложности горного рельефа порой существенно затрудняли и удо-

рожали прокладку второй колеи — во многих случаях сделать это было никак не проще и не дешевле, чем построить новую линию такой же протяженности.

Зато уральцы (и прежде всего сам начальник дороги, от которого во многом зависело принятие решения) имели уникальный опыт резкого повышения пропускной способности железнодорожной колеи за счет перевода ее на электрическую тягу и оснащения современными средствами управления движением. В частности, введение электрической тяги, как утверждается в специальной литературе, увеличивает провозную способность соответствующих участков дороги в 2,5 — 3 раза, после чего надобность во вторых путях или других мероприятиях, имеющих ту же цель, отодвигается надолго, а то и вовсе отпадает.

Вот почему приоритетным направлением развития Свердловской железной дороги в первое послевоенное десятилетие стала *электрификация*. И вот почему главные работы велись не на основной транзитной линии, а на боковом ее ответвлении.

Тут у читателя может возникнуть резонный вопрос: как можно говорить о сохранении ориентации на стратегические плановые цели, если вторые пути предполагалось прокладывать, в первую очередь, на главном ходу Пермь — Кунгур — Свердловск, а электрическая тяга вводится на линии Богословск — Надеждинск — Гороблагодатская?

Ответ на самом деле прост: электрификацию этого участка следует рассматривать в тесной связи с провозной способностью линии Свердловск — Гороблагодатская — Чусовская — Пермь, альтернативной главному ходу. Увеличение же провозной способности этой линии позволяет направить сюда значительную часть транзитного грузопотока и тем самым существенно снизить нагрузку на линию главного хода. И только снизив эту нагрузку, можно освободить «окна» для путевых работ вдоль главного хода, предусмотренных планом.

Нужно ли объяснять, насколько стратегически более выигрышным явился принятый дорогой вариант?

* * *

«План — не догма, а руководство к действию», — говорили большие чиновники советского времени, подгоняя произвольные плановые задания под разочаровывающие результаты «ударной» работы, чтобы снова можно было отрапортовать о выполнении пятилетки за четыре года.

Однако коррекция планов первого послевоенного десятилетия на Свердловской железной дороге обнаруживает не беспомощность руководства перед обстоятельствами, «которые сильнее нас», а масштабность хозяйственного мышления и твердость позиции. Дорога не *выживала*, а полноценно *жила* жизнью трудной, напряженной, но устремленной к ясно осознаваемой цели. Целью этой было оздоровление натруженного военными перегрузками хозяйственного организма, наведение порядка, создание нормального рабочего ритма.

Наверно, столь взвешенная, продуманная на долгосрочную перспективу и, если угодно, смелая хозяйственная политика была бы невозможна при меняющемся едва ли не через каждые полгода руководстве дороги, как это было здесь в военные годы. Однако с осени 1947 года ситуация в этом отношении наконец-то стабилизирова-

лась: начальником дороги был назначен не временный человек — В.И. Оборотов. Оборотов — человек прошлых лет, посвященных истории, о нем беглы и скупы, между тем он прожил (и плодотворно прожил!) много лет, в том числе в годы войны. Оборотов — практически все первое по-

Генерал-директор III ранга В.И. Оборотов в Свердловск из Омска, однако «вакансия» слова не был. Во-первых, приехал с должностью заместителя начальника дороги, а не назначения начальником, так что у него не было «своим». Во-вторых, он ведь и в мо-

Дело в том, что начинал он свою работу на Урале: был диспетчером Чусовской железной дороги в 30-х, когда там развернулась элек- трификация. В 1938 году стал начальником дороги им. Горького. В 1940 году дорога разделилась, В.И. Оборотов стал начальником в той ее части, которая отошла к Свердловску. Уже с 25 января 1940 дорогу возглавляли, а в феврале перевели на другое место.

Потом был ряд обычных для 30-х годов непосредственно перед своим назначением занимал пост начальника Омского отделения Свердловской дороги были соседями в соревновании, а соперники друг за другом. Но, что-то им со стороны даже виднее. Вступая в должность, знал досконально, чтобы хорошо руководить транспортом, как Свердловская дорога, личало нового начальника.

По-видимому, главным все же было положительный опыт работы в экстремных условиях западных областей страны. Оборотов становлением Московско-Донбасского отделения раньше достраивал, а потом возглавлял в сложных ситуациях, как и на фронте, ценил дисциплину «установкам», а самостоятельное развитие событий наперед и находить нужные ходные положений. Возможно, что к Оборотову безбоязненно совершили стив усилия со строительства вторичного Надеждинского отделения и электрификации участка электрификации он, давний

Возможно также, что парадоксом было то, что, по идее, должно было быть образование. И хотя ветераны профессионально очень грамотным, сам по себе оценивал свой теоретический опыт действовать по собственному разумению, способностью слушать и понимать, и в итоге опирались на коллективное мнение инжен-

... — во многих случаях сделать это дешевле, чем построить новую линию та-
кого сам начальник дороги, от которого
... решения) имели уникальный опыт
... способности железнодорожной ко-
... электрическую тягу и оснащения совре-
... движением. В частности, введение
... дается в специальной литературе, уве-
... соответствующих участков дороги
... добность во вторых путях или других
... цель, отодвигается надолго, а то и вов-

... направлением развития Свердловско-
... послевоенное десятилетие стала элек-
... работы велись не на основной
... ее ответвлении.

... вернуть резонный вопрос: как можно
... на стратегические плановые цели,
... прокладывать, в первую очередь,
... — Свердловск, а электрическая тяга
... — Надеждинск — Гороблагодатская?
... электрификацию этого участка сле-
... связи с провозной способностью ли-
... — Чусовская — Пермь, альтер-
... нение же провозной способности этой
... значительную часть транзитного
... существенно снизить нагрузку на линию
... эту нагрузку, можно освободить «окна»
... хода, предусмотренных планом.

... стратегически более выигрыш-
... вариант?

... «действию», — говорили боль-
... мени, подгоняя произвольные плано-
... результаты «ударной» работы,
... поровать о выполнении пятилетки за

... первого послевоенного десятилетия
... обнаруживает не беспомощность
... ствами, «которые сильнее нас», а мас-
... шення и твердость позиции. Дорога
... жизнью трудной, напряженной, но
... кой цели. Целью этой было оздоров-
... перегрузками хозяйственного орга-
... низации нормального рабочего ритма.

... продуманная на долгосрочную перс-
... хозяйственная политика была бы не-
... ли не через каждые полгода руко-
... в военные годы. Однако с осени
... отношении наконец-то стабилизирова-

лась: начальником дороги был назначен несуетный, обстоятельный, не временный человек — В.И. Оборотов. В изданиях и публикациях прошлых лет, посвященных истории Свердловской дороги, упомина- ния о нем беглы и скупы, между тем под его руководством дорога прожила (и плодотворно прожила!) один из ответственных пери- одов — практически все первое послевоенное десятилетие.

Генерал-директор III ранга **Василий Ильич Оборотов** приехал в Свердловск из Омска, однако «варягом» в принятом у нас смысле слова не был. Во-первых, приехал он на менее ответственную долж- ность заместителя начальника дороги почти за три года до своего назначения начальником, так что у него было время вжиться, стать «своим». Во-вторых, он ведь и в момент приезда «чужим» не был.

Дело в том, что начинал он свою профессиональную карьеру здесь, на Урале: был диспетчером Чусовского отделения движения в нача- ле 30-х, когда там развернулась электрификация, а с 1 сентября 1938 года стал начальником дороги им. Л.М. Кагановича. Когда в 1939 году дорога разделилась, В.И. Оборотов сохранил свой пост нача- льника в той ее части, которая отошла к Свердловску. Но не надолго: уже с 25 января 1940 дорогу возглавил новый начальник, а прежнего перевели на другое место.

Потом был ряд обычных для 30 — 40-х годов перемещений, и уже непосредственно перед своим назначением в Свердловск В.И. Обо- ротов занимал пост начальника Омской железной дороги. Омская и Свердловская дороги были соседями и давними соперниками в соц- соревновании, а соперники друг за другом обычно следят присталь- но, что-то им со стороны даже видней. Так что дорогу Василий Ильич, вступая в должность, знал досконально. Чего, конечно, вовсе не дос- таточно, чтобы хорошо руководить таким сложным транспортным хо- зяйством, как Свердловская дорога. Но не только знание дороги от- личало нового начальника.

По-видимому, главным все же в активе В.И. Оборотова был по- ложительный опыт работы в экстремальных условиях: после осво- бождения западных областей страны от оккупантов он руководил вос- становлением Московско-Донбасской дороги (той, что десятью годами раньше достраивал, а потом возглавлял А.И. Емшанов). А в подобных ситуациях, как и на фронте, ценились не исполнительность, не вер- ность «установкам», а самостоятельность, умение просчитывать раз- витие событий наперед и находить нестандартный выход из безвы- ходных положений. Возможно, что как раз опыт военных лет и позволил Оборотову безбоязненно совершить хозяйственный маневр, переме- стив усилия со строительства второй колеи на реконструкцию На- деждинского отделения и электрификацию. Тем более что преимуще- ства электрификации он, давний чусовлянин, знал не понаслышке.

Возможно также, что парадоксальным образом Оборотову по- могало и то, что, по идее, должно было мешать: он не имел высшего образования. И хотя ветераны вспоминают о нем как о человеке про- фессионально очень грамотном, сам он, по-видимому, достаточно кри- тично оценивал свой теоретический багаж и не стремился всегда действовать по собственному разумению. Зато он обладал редкой способностью слушать и понимать; его решения, как правило, опи- рались на коллективное мнение инженерной элиты управления дороги,

они были всесторонне продуманными и взвешенными, а потому успешными.

Человек он был, как вспоминают близко знавшие его ветераны дороги, обстоятельный, дотошный и уравновешенный. Постоянно бывая в разъездах по отделениям, он на каждой станции, где останавливался, непременно находил время пройтись по производственным помещениям, по бытовкам, по привокзальной территории, посетить депо, мастерские, зайти к кому-нибудь домой — словом, увидеть все своими глазами, во все вникнуть. Он, говорят, был очень доступен для общения во время таких поездок, очень внимателен к людям. А претензии его всегда были обоснованны, суждения понятны. Если же случалось ему ненароком ошибиться, допустить по отношению к кому-то несправедливость — никогда амбиции или честь мундира не мешали ему потом исправить допущенную оплошность. Поэтому он имел репутацию человека требовательного, но неизменно справедливого.

Послевоенные годы были трудными для страны и для дороги тоже, но с В.И. Оборотовым они переносились легче: спокойно-требовательный, несуетный стиль руководства, обоснованные, понятные решения объединяли людей вокруг дела. И потому итоги десятилетия были весомы.

Но к середине 50-х у Василия Ильича возникли проблемы со здоровьем, врачи порекомендовали ему сменить климат, и министерство путей сообщения пошло навстречу ветерану: осенью 1956 года он был назначен начальником Молдавской железной дороги.

* * *

Передав отделениям огромный пласт локальных проблем, управления Свердловской и Пермской дорог острее ощутили коллизии, обусловленные расчленением некогда единого транспортного организма на две части. Стало очевидным, например, что пропускная способность участка Балезино — Пермь снижается из-за искусственных преград на стыковых пунктах Шаля и Гороблагодатская. Ведомственный барьер мешал и той, и другой дороге перебрасывать в случае необходимости часть вагонопотока с Кунгурского направления на Горнозаводское и наоборот, между тем как потребность в таком маневре возникала постоянно — и в связи с колебаниями нагрузки, приходящейся на каждое из этих направлений, и когда нужно было создать «окно» для работы по ремонту или реконструкции путевого хозяйства. Кроме того, разделение дорог искусственно укорачивало тяговые плечи, без достаточной необходимости дробило ремонтные и сервисные службы и создавало множество других неудобств.

Опыт работы обеих дорог после создания отделений наводил на мысль о необходимости их объединения, и 20 мая 1953 года назревшая проблема была решена: Совет Министров СССР принял постановление о слиянии Свердловской и Пермской дорог — после четырнадцати лет отдельного существования — в единую транспортную организацию, которая получила название Свердловской железной дороги. При этом Пермская дорога в состав объединенной Свердловской вошла не полностью: Зуевское ее отделение — то, что к западу от Балезино, — было передано Горьковской дороге.

Некоторое время спустя по тем же примерно соображениям были укрупнены и отделения: Кизеловское присоединено к Чусовскому,

Кунгурское — к Пермскому, Камышловское — к Свердловскому. Позже передвинули границу между Пермской и Свердловской дорогами, передав опять-таки Тюменскому управлению.

Что дали эти меры?

Шесть лет спустя после объединения дороги руководству Свердловского управления. Опыт работы дороги в объединенной структуре обобщен, а результаты работы оценены. Итоги оказались впечатляющими.

Оказывается, уже на втором году после объединения производительность труда всех подразделений в среднем на 24 процента, при этом снизилась на 18 процентов. Уровень производительности в среднем с 25 до 43 процентов.



Делегаты Всесоюзного совещания работников железнодорожного транспорта. Москва, Кремль, 1954 год

Сократился (однако стал работать эффективнее) управленческий аппарат. До объединения в Свердловском управлении было занято 1224 человека (как и в Пермском), из них 547 были направлены на работу в объединенную дорогу, где их знания и опыт были нужны. Себестоимость управления снизилась, управление стало работать более гибко и оперативно, не только в производственных, но и в хозяйственных единицах мелочной торговли.

Ликвидировав искусственные границы между дорожными линиями, руководство дороги объединило многие паровозные и электровозные бригады, энергочасти. А некоторые хозяйственные единицы, портно-экспедиционные конторы, э

анными и взвешенными, а потому ус-
минают близко знавшие его ветераны
ый и уравновешенный. Постоянно бы-
он на каждой станции, где останавли-
ремя пройтись по производственным
привокзальной территории, посетить
нибуть домой — словом, увидеть все
ь. Он, говорят, был очень доступен для
ок, очень внимателен к людям. А пре-
юваны, суждения понятны. Если же
иться, допустить по отношению к кому-
а амбиции или честь мундира не ме-
щенную оплошность. Поэтому он имел
льного, но неизменно справедливого.
трудными для страны и для дороги
и переносились легче: спокойно-тре-
руководства, обоснованные, понятные
круг дела. И потому итоги десятиле-
сия Ильяча возникли проблемы со
вали ему сменить климат, и министр-
австречу ветерану: осенью 1956 года
Молдавской железной дороги.

ный пласт локальных проблем, управ-
кой дорог острее ощутили коллизии,
некогда единого транспортного орга-
дным, например, что пропускная спо-
ть снижается из-за искусственных
аля и Гороблагодатская. Ведомствен-
угой дороге перебрасывать в случае
тока с Кунгурского направления на
жду тем как потребность в таком ма-
и в связи с колебаниями нагрузки,
их направлений, и когда нужно было
ремонту или реконструкции путевого
ание дорог искусственно укорачивало
й необходимости дробило ремонтные
ло множество других неудобств.
после создания отделений наводил на
единения, и 20 мая 1953 года назрев-
совет Министров СССР принял поста-
ской и Пермской дорог — после че-
ествования — в единую транспортную
а название Свердловской железной
рога в состав объединенной Сверд-
уевское ее отделение — то, что к за-
дано Горьковской дороге.
тем же примерно соображениям были
овское присоединено к Чусовскому,

Кунгурское — к Пермскому, Камышловское — к Тюменскому. А еще позже передвинули границу между Свердловской и Омской дорогами, передав опять-таки Тюменскому отделению часть Ишимского.

Что дали эти меры?

Шесть лет спустя после объединения этот вопрос был офици-
ально поставлен руководством дороги перед ведущими службами
управления. Опыт работы дороги в новых условиях был ими проана-
лизирован и обобщен, а результат доложен министру путей сообще-
ния. Итоги оказались впечатляющими.

Оказывается, уже на втором году после объединения произво-
дительность труда всех подразделений укрупненной дороги возрос-
ла в среднем на 24 процента, при том, что себестоимость перевозок
снизилась на 18 процентов. Уровень рентабельности поднялся за это
короткое время с 25 до 43 процентов.



Делегаты Всесоюзного совещания
работников железнодорожного транспорта.
Москва, Кремль, 1954 год

Сократился (однако стал работать даже эффективнее!) управ-
ленческий аппарат. До объединения в органах управления обеих до-
рог было занято 1224 человека (как правило, опытные специалисты с
дипломами инженеров, техников, экономистов), после объединения
547 из них были направлены непосредственно в сферу производ-
ства, где их знания и опыт были нужнее. Только за счет их зарплат
себестоимость управления снизилась на 9527 тысяч рублей, а укруп-
нение управленческих звеньев позволило многие вопросы решать
даже более гибко и оперативно, не связывая инициативу отделений
и хозяйственных единиц мелочной опекой.

Ликвидировав искусственные разделительные пункты на магис-
тральных линиях, руководство дороги сочло разумным объединить
многие паровозные и электровозные депо, дистанции пути и связи,
энергоучастки. А некоторые хозяйственные подразделения — транс-
портно-экспедиционные конторы, эксплуатационные подотделы (на

станциях Кунгур и Кизел), узловые автобазы и т.п. — стало возможным и вовсе ликвидировать.

Ну, а главное — объединение дорог открыло широкий простор для маневра и техникой, и ресурсами, и людьми, что привело к заметному улучшению условий эксплуатации и подвижного состава, и путевого хозяйства, к более рациональному использованию всех ресурсов.

* * *

Не только искусственное разделение железнодорожной сети Урала на два обособленных, так сказать, по географическому признаку хозяйства снижало эффективность работы обеих дорог. Не меньше трудностей доставляла ведомственная разобщенность железнодорожных участков.

Дело в том, что к магистральным линиям, находившимся в ведении МПС, примыкало около 4 тысяч километров подъездных путей, принадлежащих промышленным предприятиям. Ведомственные участки составляли около 60 процентов общей протяженности всей железнодорожной сети региона. Через подъездные пути пропускалось до 90 процентов местного груза. Добавьте к тому, что работа с местными грузами составляла до 60 процентов всего объема работы дороги — такова была специфика транспортной сети, обслуживающей «всесоюзную кузницу», — и вы легко себе представите, насколько результаты усилий работников государственной железнодорожной сети зависели от поддержки их, этих усилий, ведомственными железнодорожными подразделениями.

Однако трудно даже и предположить, чтобы такая поддержка была сколько-нибудь надежной: у подъездных путей было слишком много хозяев. Причем почти у половины предприятий, имеющих собственные железнодорожные ветки, длина их не превышала одного километра, почти половина остальных располагала рельсовыми путями протяженностью от 1 до 5 километров, и только самые крупные предприятия, вроде свердловского Уралмаша или тагильской «Вагонки», имели в своем составе специализированные подразделения — железнодорожные цехи. Все это, разумеется, сказывалось и на технико-эксплуатационных качествах подъездных дорог, и на состоянии принадлежащего предприятиям подвижного состава, и на слаженности работы государственных и ведомственных дорожных служб.

Еще в годы войны диспетчеры, работавшие на участках дороги, обслуживавших крупные промышленные узлы Урала, искали оптимальные способы согласования действий дорожных служб с транспортными службами предприятий. Составлялись единые графики, заключались договоры, пропагандировались «почины». Тем не менее проблема сохраняла свою остроту и в послевоенные годы.

И тут снова отличилось Надеждинское отделение дороги.

Еще в 1948 году работники его грузовых служб совместно с представителями клиентуры, начальниками станций и диспетчерами начали разрабатывать **единые технологические процессы** погрузочно-разгрузочной работы предприятий, имеющих свои подъездные пути, и соответствующих станций: Турьинские рудники — БАЗ, Надеждинск — металлургический завод, Богословск — Вахрушевуголь, Красный Железняк — Надеждинский завод, Лесная Волчанка — Волчанскуголь.

Суть идеи заключалась в том, чтобы довести — местных и транзитных — с грузовых станций и подъездных путях. При этом подача порожняка на погрузку, и графика, и оптимальные варианты использования вагонов — все это было единым, строго регламентированным процессом.

Оптимизация режима работы на подъездных путях — это согласование их взаимодействия с магистральными. Эти усилия замыкались на головном участке — Надеждинск-Сортировочный. Такой комплексный подход еще при отсутствии компьютерных технологий (выкли сегодня) не мог быть реализован. Только из разрозненных хозяйственных усилий, из разрозненных хозяйственных усилий и слаженно действующего механизма удалось добиться этого в восьмидесяти годах.

Однако долгий и трудный путь к этому. В 1950-е годы группа работников Надеждинского отделения В.М. Белоусов, диспетчеры В.М. Опарин и М.И. Киреев, В.С. Мургина, Н.Д. Диденко — при поддержке «Комплексный технологический комплекс подъездных путей отделения». Это было в организации транспортного конвейера на развитой территории. Подчинение всех процессов, связанных с перевозкой грузов, единому экономическому времени и средствам. Руководством дороги и коллегией МПС было принято решение механически перенесен на другие участки. А на родном отделении (теперь оно — комплексный технологический комплекс) закрепился только одна часть — левая лишь частичные изменения по левому звенью.

В конце 40-х годов правительство передавало значительную часть ведомств сообщения (в условиях «общенациональной юридической преград», конечно, развернутая длина Свердловского вследствие этой акции примерно на 800 человек штатных работников. Это репарировать, тем более что некоторые особенно леспромыслов, попытались исправить, запущенные пути, амортизационные. В каждом конкретном случае комиссия, в которой участвовали представители СССР. Так или иначе, но адаптация немалых средств. И все же неизбежно игрался, который ожидался от подчинения единому порядку, поддерживавшемуся в военное время.

вые автобазы и т.п. — стало возможным. Развитие дорог открыло широкий простор для развития промышленности, и людьми, что привело к заметному увеличению производительности и подвижного состава, и путевому хозяйству, и полному использованию всех ресурсов.

Разделение железнодорожной сети на государственную и ведомственную, по географическому признаку, позволило повысить эффективность работы обеих дорог. Не менее важным фактором была ведомственная разобщенность железно-

дорожных линиям, находившимся в ведении различных министерств и ведомств. Тысячи километров подъездных путей, принадлежащих различным предприятиям. Ведомственные участки дорог общей протяженности всей железной дороги. Через подъездные пути пропускать весь объем работы дорожной сети, обслуживающей промышленность, было себе представить, насколько резко снизилась эффективность государственной железнодорожной сети. Усилия, ведомственными железнодо-

рожными линиями, чтобы такая поддержка была эффективной. Подъездных путей было слишком много, принадлежавших различным предприятиям, имеющих собственную инфраструктуру. Их не превышала одного километра. Располагала рельсовыми путями, и только самые крупные предприятия — Уралмаш или тагильской «Вагонки», имели свои подразделения — железнодорожные, сказывалось и на техническом состоянии дорог, и на состоянии подвижного состава, и на слаженности ведомственных дорожных служб.

В 1940-е годы, работавшие на участках дороги, железнодорожные узлы Урала, искали оптимальные варианты дорожных служб с транспортными средствами. Оставались единые графики, заключались «почины». Тем не менее это и в послевоенные годы.

Надеждинское отделение дороги. В 1940-е годы грузовые службы совместно с предприятиями станций и диспетчерами на железной дороге. Технологические процессы погрузочных работ, имеющих свои подъездные пути, железной дороги — БАЗ, Надеждинск — Вахрушево, Красный Железнодорожный — Вахрушево, Красный Железнодорожный — Волчанск — Волчанскуголь.

Суть идеи заключалась в том, чтобы увязать график движения поездов — местных и транзитных — с графиком обработки вагонов на станциях и подъездных путях. При этом учитывалось все — и ритм подачи порожняка на погрузку, и график оборота локомотивов, и оптимальные варианты использования вагонов. Из всего этого складывался единый, строго регламентированный по времени процесс.

Оптимизация режима работы на отдельных участках требовала согласования их взаимодействия в масштабе всего отделения; все эти усилия замыкались на головной станции отделения — Надеждинск-Сортировочный. Такой комплекс взаимосвязанных проблем (да еще при отсутствии компьютерных технологий, к которым мы привыкли сегодня) не мог быть разрешен в короткий срок: на выращивание из разрозненных хозяйственных и дорожных подразделений единого и слаженно действующего организма потребовалось около восьми лет.

Однако долгий и трудный путь был пройден успешно, и в 1956 году группа работников Надеждинского отделения — заместитель начальника отделения В.М. Белогуров, главный инженер К.К. Булахов, диспетчеры В.М. Опарин и М.И. Киреев, инженеры Н. Лугин, С.С. Мургин, В.С. Мургина, Н.Д. Диденко — представили творческую разработку «Комплексный технологический процесс по работе станций и подъездных путей отделения». Это было действительно новое слово в организации транспортного конвейера на обширной промышленно развитой территории. Подчинение всех технологических операций, связанных с перевозкой грузов, единому графику давало значительную экономию времени и средств. Опыт надеждинцев был одобрен руководством дороги и коллегией МПС. Он, конечно, не мог быть механически перенесен на другие узловые участки сети дорог, ибо отражал местные условия, но направление поиска подсказал многим. А на родном отделении (теперь оно называется Серовским) этот технологический комплекс закрепился на многие десятилетия, претерпевая лишь частичные изменения по мере того, как меняются составляющие его звенья.

В конце 40-х годов правительство пошло на радикальный шаг, передав значительную часть ведомственных линий министерству путей сообщения (в условиях «общенародной» собственности эта операция юридических препятствий, конечно, не встретила). В общей сложности развернутая длина Свердловской магистрали увеличилась вследствие этой акции примерно на 900 км. Вместе с техникой, оборудованием, путевым хозяйством в ведение дороги перешло и более 800 человек штатных работников. Этот «довесок» было непросто переварить, тем более что некоторые промышленные предприятия, а особенно леспромыслы, попытались передать дороге технически неисправные, запущенные пути, амортизационный срок которых давно истек. В каждом конкретном случае вопрос решала компетентная комиссия, в которой участвовали представители МПС и Госплана СССР. Так или иначе, но адаптация новых участков дороги стоила немалых средств. И все же неизбежные расходы окупались тем выигрышем, который ожидался от подчинения всего дорожного хозяйства единому порядку, поддерживаемому не отмененными законами военного времени.

* * *

Электрификация северного транзитного коридора из Сибири через Урал составила реальную альтернативу строительству вторых путей на Кунгурском направлении, однако движение по однопутной трассе этого направления тем самым не отменялось, между тем как ее состояние было неудовлетворительным. И поскольку укреплению *изношенного полотна* на этом маршруте альтернативы не было, то дорога вынуждена была заниматься его оздоровлением всерьез, не ожидая лучших времен.

Теперь эта работа велась не кустарно. Уже в конце 40-х и в начале 50-х годов на дорожные дистанции главного хода начала поступать новая техника, позволившая механизировать наиболее трудоемкие работы по ремонту путей и замене, где это было необходимо, рельсов и шпал. Появились экскаваторы, скреперы и бульдозеры, канавокопатели — отпала надобность в тысячах крестьян с кайлами, совковыми лопатами, тачками и грабарками. Появились путевой струг, формирующий профиль земляного полотна, машины для уплотнения грунта — катки, трамбовки, земснаряды. Появились хоппер-дозаторы для перевозки и укладки балласта, балластировочная машина, заменяющая ручной труд 200 рабочих. Появились путеподемники, путеукладчики, выправочно-подбивочные агрегаты... Насколько все это ускоряло работу? Вот лишь один показатель: до 1917 года путейцы Пермской дороги вывозили 200-250 тысяч куб. м балласта в год, а к середине 50-х годов эта цифра увеличилась, по крайней мере, в десять раз.

Механизировались и такие трудоемкие и физически тяжелые работы, как завинчивание и развинчивание гаек и шурупов, забивание костылей, сверление отверстий для болтов в рельсах и шпалах под костыли, обрезка рельсов и т.п. Для этого стали использоваться электроинструменты, работающие от подвижных электростанций, пневматические инструменты.

Техники, конечно, не доставало, да и машинная технология была не настолько совершенна, чтобы вовсе исключить ручной труд; женщины в ватниках, поверх которых позже стали еще надеваться оранжевые сигнальные жилеты, не исчезли вовсе из законного пейзажа, наблюдаемого пассажирами пролетающих мимо поездов. И все же к середине 50-х годов 80 процентов работы по возведению и реконструкции земляного полотна на дороге уже выполнялось машинами, а рельсы, шпалы и другие тяжести поднимались кранами.

С помощью новой техники объем путевых работ удалось довести до такого уровня, при котором приведение в образцовый порядок всего путевого хозяйства стало реальным в самые ближние сроки. За один лишь 1951 год на Свердловской магистрали было капитально отремонтировано 102 км пути, а средний ремонт сделан на участках общей протяженностью 243 км. В сумме это немногим меньше расстояния от Свердловска до Перми.

К слову, в это же время в обиход путейцев активно внедряется и техника ухода за железнодорожным полотном, в частности — снегоуборочная, для нашей дороги особенно необходимая. Дело в том, что на Урале зимы и вообще-то часто бывают многоснежные, а в пристанционных поселках вдоль линии Чусовская — Кизел снегу порой выпадает так много, что дома заносит до самых крыш, а высота снеж-

ного покрова над рельсами достигает мороз ударит градусов под сорок. С мороза. В начале века стихия нередкие поездов. В годы предвоенных снежными заносами поднимали по трассе столкнуть снег с полотна еще пот — плуговым снегоочистителем, а бывал стрелочные переводы, выметать вручную. И вот с начала 50-х годов на уборочные поезда системы Гавриченко ставлял собой агрегат из семи подвагонных и шесть полувагонов, оснащенных воланами, чтобы и снег смести, и помет метров на 10-15 в сторону от путей, вывезти за пределы станции. Механическая — до 1200 куб. м в час; заменили. К середине 50-х годов таких машин стали появляться и более совершенные.

Из стадии эксперимента в повсюду контроля за состоянием рельсов, выявлены пути, недоступные глазу даже ходчика: вагоны-путеизмерители, дефекторы на кинолентку, дефекторы и др. Аварии и брак в движении, вызванные, были тем самым полностью исключены.

Оздоровление путевого хозяйства требовало в реконструкции ряда станций депо, ремонтные мастерские, экипировка, пункты водоснабжения; требовало и путевого хозяйства. В этих направлениях велись в первые послевоенные годы Пермь-Сортировочный, Надеждинск-Свердловская (Талица), Алапаевск, Баженовская, Чусовская, Кушва, Усольская. Было заделано много узлов.

В 1953 году закончили строительство нового моста через Каму в Перми. Разобрав старый мост, воспользовались их кессонными фермами, изготовленные на этот раз в Венгрии, пропустили через новую линию Пермь — Базисно.

Непосредственным продолжением работ на участках с наиболее интенсивным движением средствами сигнализации и управления движением поездов были освоены участки Дружинино и Путевка — Богданович, устанавливается на участках Свердловск-Пермь, Пролетарская (Пермь-Сортировочный) участки с наиболее интенсивным движением поездов протяженностью линий, оборудованных средствами сигнализации несколько меньше 400 км, то за последние годы было еще более 600 км. Смени-

ного транзитного коридора из Сибири
ую альтернативу строительству вторых
ении, однако движение по однопутной
самым не отменялось, между тем как
ворительным. И поскольку укреплению
маршруте альтернативы не было, то
маться его оздоровлением всерьез, не

не кустарно. Уже в конце 40-х и в на-
станции главного хода начала посту-
механизировать наиболее трудоем-
и замене, где это было необходимо,
скаваторы, скреперы и бульдозеры, ка-
бность в тысячах крестьян с кайлами,
и грабарками. Появились путевой струг,
ного полотна, машины для уплотнения
снаряды. Появились хоппер-дозаторы
ста, балластировочная машина, заме-
ж. Появились путеподемники, путеук-
ные агрегаты... Насколько все это ус-
показатель: до 1917 года путейцы
0-250 тысяч куб. м балласта в год, а к
увеличилась, по крайней мере, в де-

не трудоемкие и физически тяжелые
звинчивание гаек и шурупов, забива-
ростий для болтов в рельсах и шпалах
и т.д. Для этого стали использоваться
не от подвижных электростанций, пнев-

вало, да и машинная технология была
бы вовсе исключить ручной труд; жен-
ны позже стали еще надеваться оран-
исчезли вовсе из законного пейзажа,
слетающих мимо поездов. И все же к
тов работы по возведению и реконст-
роге уже выполнялось машинами, а
и поднимались кранами.

объем путевых работ удалось довед-
приведение в образцовый порядок
реальным в самые ближние сроки.
дловской магистрали было капиталь-
и, а средний ремонт сделан на участ-
км. В сумме это немногим меньше
Перми.

бход путейцев активно внедряется и
ным полотном, в частности — снего-
обенно необходимая. Дело в том, что
сто бывают многоснежные, а в при-
ни Чусовская — Кизел снегу порой
носит до самых крыш, а высота снеж-

ного покрова над рельсами достигает четырех-пяти метров. Да еще
мороз ударит градусов под сорок. Случалось — рельсы лопались от
мороза. В начале века стихия нередко останавливала здесь движе-
ние поездов. В годы предвоенных пятилеток и в войну на борьбу со
снежными заносами поднимали по тревоге целые поселки. На пе-
регионах столкнуть снег с полотна еще можно было без особых хлоп-
пот — плуговым снегоочистителем, а вот на станциях, когда снег за-
бивал стрелочные переводы, выметать его приходилось в основном
вручную. И вот с начала 50-х годов на дорогу стали поступать снего-
уборочные поезда системы Гавриченко. Каждый такой поезд пред-
ставлял собой агрегат из семи подвижных единиц — головная часть
и шесть полувагонов, оснащенных всеми необходимыми приспособ-
лениями, чтобы и снег смести, и лед сколоть, и все это отбросить
метров на 10-15 в сторону от путей. Или погрузить на полувагоны и
вывезти за пределы станции. Механизация полная, производитель-
ность — до 1200 куб. м в час; заменяет ручной труд 500 рабочих.
К середине 50-х годов таких машин на дороге было уже 11. Затем
стали появляться и более совершенные машины — ЦУМЗ, СМ-2.

Из стадии эксперимента в повседневный обиход вошла техника
контроля за состоянием рельсов, выявляющая с помощью приборов
изъяны пути, недоступные глазу даже самого опытного путевого об-
ходчика: вагоны-путеизмерители, дефектоскопные вагоны с записью
дефектов на киноплёнку, дефектоскопные тележки разных систем и
др. Аварии и брак в движении, вызванные изломами дефектных рель-
сов, были тем самым полностью изжиты.

Оздоровление путевого хозяйства обнажило настоящую по-
требность в реконструкции ряда станций. Нуждались в модерниза-
ции депо, ремонтные мастерские, экипировочные устройства, склады
топлива, пункты водоснабжения; требовали дальнейшего развития
оборудование и путевое хозяйство. Значительные работы в этих на-
правлениях велись в первые послевоенные годы на станциях Сверд-
ловск-Сортировочный, Надеждинск-Сортировочный, Кузино, Пермь,
Поклевская (Талица), Алапаевск, Баженово, Дружинино, Надеждинск,
Чусовская, Кушва, Усольская. Было завершено развитие Нижнетагиль-
ского узла.

В 1953 году закончили строительство второго железнодорож-
ного моста через Каму в Перми. Разобрали ледорезы у опор старого
моста, воспользовались их кессонными основаниями, установили на
них фермы, изготовленные на этот раз (в счет репараций) в Герма-
нии и Венгрии, пропустили через новый мост вторую колею двухпут-
ной линии Пермь — Базелино.

Непосредственным продолжением этой работы стало оснаще-
ние участков с наиболее интенсивным грузопотоком современными
средствами сигнализации и управления движением. Еще в 1933 году
средствами автоблокировки были оснащены участки Свердловск —
Дружинино и Путевка — Богданович. Вслед за тем автоблокировка
устанавливается на участках Свердловск — Богословск, Пермь — Ки-
зел, Пролетарская (Пермь-Сортировочная) — Верещагино, то есть на
участках с наиболее интенсивным движением. Если перед войной
протяженность линий, оборудованных автоблокировкой, составляла
несколько меньше 400 км, то за послевоенное десятилетие к ним до-
бавилось еще более 600 км. Сменив архаичную электрожелезную

Ветераны войны А.К. Рычков, машинист локомотива,
и Р.Х. Сайфутдинов, машинист крана



Тагильские рельсы

систему, эффективную лишь при наличии по участку, автоблокировка позволяет поездов в попутном направлении до 6-10 минут.

К 20 станциям, оборудованным электрификацией стрелок, в послевоенные годы. Среди них такая крупная, как Пермь. Организована маршрутно-релейная централизация этой системы на станции. Готовить маршрут для приема поездов можно по телефону всех стрелочников (15 человек). Электрическая централизация работает в течение нескольких секунд. Несколько кнопок на табло. Причем электрики не отвлекались и ничего не пропустили. Эта станция заменила труд 56 стрелочников, многократно ускорила и облегчила работу дежурных. В 1956 году такая же система была введена на Свердловск-Пассажирский.

С 1947 года на дороге — особенно на станциях — начала широко применяться электрификация. Электрификация на маневровом паровозе, электрификация горки и по станции — это и часы, это значительное ускорение работы квалифицированного человеческого фактора.

В послевоенное десятилетие Свердловск стал одним из лидеров на сети дорог страны по объему разгрузочных работ. К середине 50-х годов механизированной переработки грузов на железнодорожном ходу и много других работ. В Свердловск-Товарный почти 70 процентов работ выполнялось механизированным способом.

Если в предвоенные десятилетия на железной дороге был отгружен в основном военными и оборонными грузами, то после войны дорога начинает снова проявлять о себе интерес.

На ряде станций Свердловской железной дороги строятся новые вокзалы. Начато строительство вокзалов в Углеуральск, Поклевская, Гороблагодатный. Вокзалы соревнуются друг с другом в развитии для пассажиров: устраиваются комнаты для детей, читальные залы, красные уголки. Вокзалы соревнуются друг с другом в развитии для пассажиров: устраиваются комнаты для детей, читальные залы, красные уголки. Вокзалы соревнуются друг с другом в развитии для пассажиров: устраиваются комнаты для детей, читальные залы, красные уголки.

Налаживается движение дачных поездов. Для пассажиров строятся специальные вокзалы. Для пассажиров строятся специальные вокзалы. Для пассажиров строятся специальные вокзалы.

Весной 1946 года «по предложению» Свердловской железной дороги сообщила тогда газета «Уральский рабочий» о том, что был оборудован образцовый пассажирский вагон.

Машинист локомотива,
г. крана



систему, эффективную лишь при небольшой интенсивности движения по участку, автоблокировка позволила сократить интервал движения поездов в попутном направлении на однопутных участках до 6-10 минут.

К 20 станциям, оборудованным еще до войны электрической централизацией стрелок, в послевоенное десятилетие добавилось еще 19. Среди них такая крупная, как Пермь-II, где в 1954 году была смонтирована маршрутно-релейная централизация системы Кускова. До введения этой системы на станции Пермь-II дежурному приходилось готовить маршрут для приема поезда в течение 10-12 минут, обзванивая по телефону всех стрелочников (а их там в смену работало до 15 человек). Электрическая централизация позволила выполнять эту работу в течение нескольких секунд — надо было только нажать несколько кнопок на табло. Причем электрические датчики не утомлялись, не отвлекались и ничего не путали. Новая техника только на этой станции заменила труд 56 стрелочников и сигналистов, при этом облегчила, многократно ускорила и сделала более надежной работу дежурных. В 1956 году такая же система смонтирована на станции Свердловск-Пассажирский.

С 1947 года на дороге — особенно на крупных участковых и сортировочных станциях — начала широко внедряться радиосвязь. Радиостанция на маневровом паровозе, у диспетчера, дежурного по сортировочной горке и по станции — это сэкономленные десятки минут и часы, это значительное ускорение оборота вагонов, это экономия квалифицированного человеческого труда.

В послевоенное десятилетие Свердловская дорога стала одним из лидеров на сети дорог страны по механизации погрузочно-разгрузочных работ. К середине 50-х годов на дороге было 45 пунктов механизированной переработки грузов, 19 кранов на железнодорожном ходу и много другой техники. На станции Свердловск-Товарный почти 70 процентов грузов обрабатывалось механизированным способом.

Если в предвоенные десятилетия и тем более в годы войны пассажир на железной дороге был оттеснен на обочину народнохозяйственными и оборонными грузами, то в послевоенное десятилетие дорога начинает снова проявлять о нем заботу.

На ряде станций Свердловской дороги — Дружинино, Левшино, Углеуральск, Поклевская, Гороблагодатская — в это время построены новые вокзалы. Начато строительство нового вокзала в Нижнем Тагиле (введен в эксплуатацию уже во второй половине 50-х годов). Вокзалы соревнуются друг с другом, придумывая различные удобства для пассажиров: устраиваются комнаты отдыха, комнаты матери и ребенка, читальные залы, красные уголки. А на Свердловском вокзале было и то, и другое, был даже кинозал; в 1950 году он занял первое место во всесоюзном соревновании.

Налаживается движение дачных электричек, для пригородных пассажиров строятся специальные вокзалы и павильоны. В поездах же дальнего следования организуется компостирование транзитных билетов, бронирование мест в гостиницах, продажа билетов в театры.

Весной 1946 года «по предложению резерва проводников» (как сообщила тогда газета «Уральский рабочий») во внеурочное время был оборудован образцовый пассажирский состав, который стал кур-

сировать по маршруту Свердловск — Москва, прообраз будущих фирменных поездов...

* * *

Как мы уже упоминали в начале этой главы, в первом послевоенном десятилетии реанимируются политотделы — делается третья за послеоктябрьские десятилетия попытка мобилизовать для решения экономических проблем идеологический фактор. Политотделы в основном продолжают заниматься тем же, что и до их упразднения в 1943 году, — внедряют «почины», выдвинутые еще в довоенные или в военные годы, организуют соцсоревнование. Под пристальным их присмотром наращивают вес тяжеловесные поезда, увеличивается (за счет «лунинского» ухода за машиной) межремонтный пробег локомотивов, совершенствуются графики развоза местных грузов.

Пожалуй, была и одна новинка: широко пропагандировалось «массовое техническое творчество трудящихся» — движение рационализаторов и изобретателей.

И тут мы должны сделать, по крайней мере, две оговорки. Во-первых, лидерами этого движения, безусловно, были творческие, увлеченные люди, для которых поиск неожиданного решения сложной инженерно-технической задачи был чем-то вроде поэтического откровения. Документы тех лет сохранили некоторые имена: В.Я. Безруков, Л.Н. Гусев, Л.В. Петрович, П.В. Секерин, П.М. Симонов, П.С. Шайдуков, Арбузов, Владыкин, Борисов, Мохов... Эти имена достойны всяческого уважения. Во-вторых, творчество этих людей приносило несомненную пользу: сэкономились миллионы рублей, «расшивались» узкие места производства, формировалась атмосфера внимательного, хозяйского отношения к труду.

Это все так. И тем не менее, когда вникаешь сегодня в газетные публикации и документы того времени, посвященные движению наших «черепановых» и «кулибиных» начала 50-х годов, трудно избавиться от мысли, что для политотдела и парткомов все эти смотры, слеты, отчеты, совещания и награждения — не более как плановые «мероприятия», ритуальные действия, имеющие скорей номинальное, нежели реальное отношение к тому, чем занимаются люди на своих рабочих местах. Когда «чемпионы» рационализаторской гонки имеют на личном счету и 36, и 64, и чуть ли не 100 предложений, когда подсчитывается, что в одном коллективе в пересчете на тысячу работающих подано 36,4 предложения, а в другом 43,2, когда в депо, в отделении, на дороге объявляется месячник, смотр рацпредложений и технических усовершенствований и тут же охваченные порывом творчества трудящиеся массы приносят десятки и сотни свежих идей, — когда все так происходит, то трудно поверить в практический смысл всей этой работы. Сохранились такие цифры: в 1955 году на дороге было проведено 913 собраний, 113 конференций изобретателей и рационализаторов, с ними проведено 4653 беседы, им прочитано 1128 лекций, показано 330 технических кинофильмов, а также организовано 20 конкурсов, открыто 32 уголка рационализатора, оформлено 70 фотовитрин и бюллетеней, отпечатано более 4 тысяч листовок... Следовало бы ожидать, что столь бурная деятельность вызовет настоящую научно-техническую революцию на железнодорожном транспорте, однако революции не было — шла вполне рутинная работа,

существенно не меняющая своего с какой-то дорожной мастерской одиное приспособление, стал делать бо раньше их делали трое.

Кстати, подсчитывая, сколько предложений приходится в том или сячу изобретательских душ, доклад своим неперменным долгом приве кладками или шайбами, но очень р диненными усилиями рационализа изводственной проблемы. От совещаний, введенных некогда на то только выхолощенная форма...

Как и многие другие ритуалы ар ционализаторов и изобретателей к димые связи с практической жизнью витрины-уголки стали самоцельными. полагал, что оно стимулирует личн татах общего труда и даже романти общественным отношениям. На деле умельцев приспособился подраба норами, кому-то импонировало вни ство, скептически посмеиваясь, перес дотов...

Искусственно индуцированные, все очевиднее утрачивали вес и влн ное признание трудовых достижений лезнодорожнику», даже грамота в пор живали у хорошего работника чувс профессионального самоуважения. ственное признание, если оно помог проблемы — получить жилье, место путевку в дом отдыха. Есть основан ля, 10 новых школьных зданий, 3 дет ции Свердловск-Сортировочный, пос сыграли большую роль в повышени рожников, чем все громкие «меропр

А более всего повлияло на зми дороги то обстоятельство, что к се вышла из кризиса: по обновленным р ли поезда, ведомые новыми локомо пассажиров, наладилась работа всех вы. Организм дороги окреп, стал наб

В 1955 году на дорогах страны б ние, в марте 1956 года ликвидирован верно, навсегда.

Дорога вступила в пору нормал

овск — Москва, прообраз будущих фир-

начале этой главы, в первом послево-
ются политотделы — делается третья
етия попытка мобилизовать для реше-
идеологический фактор. Политотделы в
аться тем же, что и до их упразднения
ны», выдвинутые еще в довоенные или
соцсоревнование. Под пристальным их
тяжеловесные поезда, увеличивается
а машиной) межремонтный пробег ло-
графики развоза местных грузов.

инка: широко пропагандировалось «мас-
трудящихся» — движение рационали-

е, по крайней мере, две оговорки. Во-
ения, безусловно, были творческие, ув-
поиск неожиданного решения сложной
и был чем-то вроде поэтического от-
охранили некоторые имена: В.Я. Безру-
В.Б. Секерин, П.М. Симонов, П.С. Шайду-
рисов, Мохов... Эти имена достойны
ых, творчество этих людей приносило
мсь миллионы рублей, «расшивались»
мировалась атмосфера внимательно-
уду.

е, когда вникаешь сегодня в газетные
времени, посвященные движению на-
ных» начала 50-х годов, трудно изба-
тотдела и парткомов все эти смотры,
аграждения — не более как плановые
йства, имеющие скорей номинальное,
тому, чем занимаются люди на своих
оны» рационализаторской гонки име-
и чуть ли не 100 предложений, когда
ллективе в пересчете на тысячу рабо-
ния, а в другом 43,2, когда в депо, в
атся месячник, смотр рацпредложений
ний и тут же охваченные порывом твор-
юсят десятки и сотни свежих идей, —
трудно поверить в практический смысл
е такие цифры: в 1955 году на дороге
113 конференций изобретателей и
оведено 4653 беседы, им прочитано
ических кинофильмов, а также органи-
2 уголка рационализатора, оформлено
отпечатано более 4 тысяч листовок...
оль бурная деятельность вызовет на-
волюцию на железнодорожном транс-
ыло — шла вполне рутинная работа,

существенно не меняющая своего спокойного течения от того, что в
какой-то дорожной мастерской один рабочий, придумавший нехит-
рое приспособление, стал делать больше фибровых прокладок, чем
раньше их делали трое.

Кстати, подсчитывая, сколько целых и сколько десятых долей рац-
предложения приходится в том или ином коллективе на сто или ты-
сячу изобретательских душ, докладчики и корреспонденты считали
своим неременным долгом привести какой-нибудь пример с про-
кладками или шайбами, но очень редко сообщали о решении объе-
диненными усилиями рационализаторов какой-либо ключевой про-
изводственной проблемы. От производственно-технических
совещаний, введенных некогда на дороге А.И. Емшановым, осталась
только выхолощенная форма...

Как и многие другие ритуалы времен социализма, движение ра-
ционализаторов и изобретателей к середине 50-х утратило уже ви-
димые связи с практической жизнью, все эти конференции-смотры-
витрины-уголки стали самоцельными. Возможно, кто-то там, «наверху»,
полагал, что оно стимулирует личную заинтересованность в резуль-
татах общего труда и даже романтическую устремленность к новым
общественным отношениям. На деле все было прозаичней: кто-то из
умельцев приспособился подрабатывать рационализаторскими го-
норарами, кому-то импонировало внимание журналистов, но большин-
ство, скептически посмеиваясь, пересказывало очередную серию анек-
дотов...

Искусственно индуцированные, «пробирочные» стимулы к труду
все очевиднее утрачивали вес и влияние. Еще ценилось обществен-
ное признание трудовых достижений — орден, знак «Почетному же-
лезнодорожнику», даже грамота в торжественной обстановке поддер-
живали у хорошего работника чувство собственного достоинства,
профессионального самоуважения. Но еще более ценилось обще-
ственное признание, если оно помогало решить какие-то житейские
проблемы — получить жилье, место в садике для ребенка, льготную
путевку в дом отдыха. Есть основания думать, что 167 тыс. кв. м жи-
лья, 10 новых школьных зданий, 3 детских сада, Дом культуры на стан-
ции Свердловск-Сортировочный, построенные в 1946 — 1953 годах,
сыграли большую роль в повышении трудового тонуса железнодо-
рожников, чем все громкие «мероприятия» политотдела.

А более всего повлияло на атмосферу в трудовых коллективах
дороги то обстоятельство, что к середине 50-х годов дорога явно
вышла из кризиса: по обновленным рельсам в четком ритме побежа-
ли поезда, ведомые новыми локомотивами, упорядочились потоки
пассажиров, наладилась работа всех служб, обозначились перспекти-
вы. Организм дороги окреп, стал набирать силу.

В 1955 году на дорогах страны было отменено военное положение,
в марте 1956 года ликвидированы политотделы — теперь уж, на-
верно, навсегда.

Дорога вступила в пору нормального, здорового развития...





ГЛАВА

80221695

80221695

ТАБА 7

На исходе первого послевоенного десятилетия дорога работала исправно: ее путевое хозяйство содержалось если не в образцовом, то, во всяком случае, в рабочем порядке; по ее главным магистралям ходили самые современные отечественные паровозы, а грузонапряженные горные маршруты перешли на электрическую тягу; остроумные диспетчерские решения оптимальным образом регулировали движение транзитных и местных грузов; появились признаки комфорта в пассажирских поездах и на вокзалах.

Но как много еще сохранялось на ней старого, архаичного оборудования, а вместе с ним и допотопных технологий, и рабочих мест, не отвечающих требованиям времени! Все это работало, казалось в порядке вещей, потому что было привычным, но на самом деле уменьшало пропускную и провозную способность дороги, снижало ее надежность и себестоимость перевозок.

ВРЕМЯ БОЛЬШИХ ПЕРЕМЕН

Возьмите, например, Тюменское отделение — один из самых ответственных участков Свердловской магистрали, ибо с него начинался со стороны Среднего Урала великий транспортный коридор, соединяющий восточную и западную части страны. В середине 50-х это был однопутный участок протяженностью 256 километров — от Поклевской (ныне Талица) до Вагая. Линейные станции на этом участке, как правило, имели три колеи: главный ход и два ответвления от него — для обгона и для приемки встречного поезда. Вход и выход на таких станциях (впрочем, и на остальных тоже, включая и Тюмень) регулировались двухкрылыми семафорами с керосиновыми фонарями, которые надо было каждый вечер зажигать и каждое утро гасить, вовремя добавляя керосин. Керосиновыми же фонарями освещались и стрелочные переводы, а переводились стрелки вручную. Целая армия стрелочников, исполняя команды дежурных по станции, прокладывала маршруты поездам. Само название этой массовой железнодорожной профессии стало своеобразным символом самой низкой ступеньки в иерархии ответственности, хотя на самом деле без обостренного чувства ответственности работать стрелочником было нельзя.

Паровозы требовали угля и воды в депо на всю поездку, воду же на километрах. Пассажиры тех лет помнят большой станции паровоз отцеплял дозаборной колонке — их еще совсем межпутье многих станций.

Поезда сопровождался двумя. Главный находился в первой, перевозочные документы, отвечал за держивал связь между локомотивной. Старший кондуктор ехал обыкновенного вагона, выставлял хвостовые полотна дороги, за исправностью состава.



Механизированные стойла для ремонта в локомотивном депо Пермь-II

Представьте себе работу главного в хороший сибирский морозец, да еще в «спецодежде»: тулуп, брезентовый неподъемный снаряжении, нагрудники, росиновых сигнальных фонаря, тормозные свечи, — он принимает поезд (это больше километра), проверяет, в дверях, правильно ли расположены нет ли еще каких нарушений. После тормозных площадок — и в путь! Кило горячего чая, обвеваемый морозным, хотя бы немного размяться.

Профессия кондуктора тоже была железнодорожных профессий...

Оправившись от перегрузок и дышать нормальное дыхание, дорога срочна

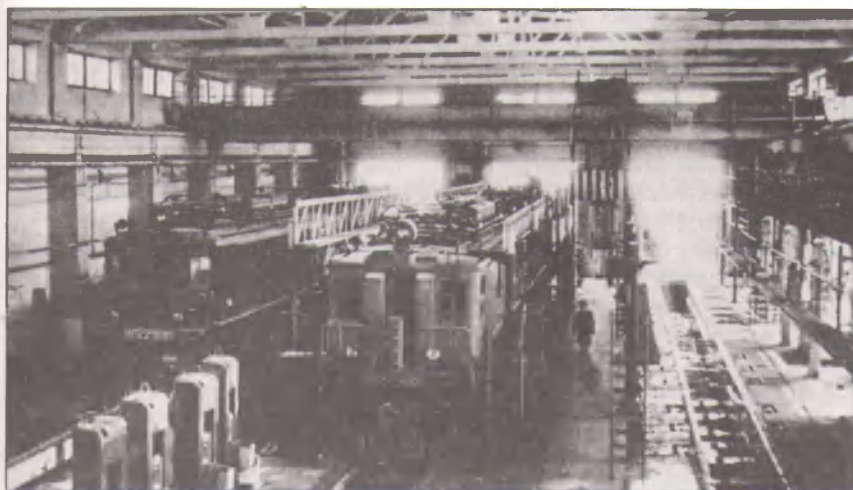
военного десятилетия дорога работала
хозяйство содержалось если не в образ-
лучше, в рабочем порядке; по ее главным
амые современные отечественные па-
кенные горные маршруты перешли на
ые диспетчерские решения оптималь-
вижение транзитных и местных грузов;
в пассажирских поездах и на вокзалах.
ялось на ней старого, архаичного обо-
отопленных технологий, и рабочих мест,
времени! Все это работало, казалось в
по привычным, но на самом деле умень-
о способность дороги, снижало ее на-
ревозок.

Х
I

енское отделение — один из самых от-
верской магистрали, ибо с него начи-
рала великий транспортный коридор,
адную части страны. В середине 50-х
отяженностью 256 километров — от
Загая. Линейные станции на этом уча-
леи: главный ход и два ответвления от
мки встречного поезда. Вход и выход
из остальных тоже, включая и Тюмень)
семафорами с керосиновыми фона-
ый вечер зажигать и каждое утро га-
н. Керосиновыми же фонарями освеще-
ы, а переводились стрелки вручную.
полняя команды дежурных по станции,
дам. Само название этой массовой
стало своеобразным символом самой
ответственности, хотя на самом деле
ответственности работать стрелочником

Паровозы требовали угля и воды. Углем можно было заправить-
ся в депо на всю поездку, воду же надо было добавлять через 20 — 25
километров. Пассажиры тех лет помнят, как чуть ли не на каждой не-
большой станции паровоз отцеплялся от состава и подъезжал к во-
дозаборной колонке — их еще совсем недавно можно было увидеть в
межпутье многих станций.

Поезда сопровождалось двумя кондукторами — главным и стар-
шим. Главный находился в первой половине состава, имел при себе
перевозочные документы, отвечал за состояние всего поезда и под-
держивал связь между локомотивной бригадой и дежурным по стан-
ции. Старший кондуктор ехал обычно на тормозной площадке после-
днего вагона, выставлял хвостовые сигналы и следил за сигналами с
полотна дороги, за исправностью автотормозов, обеспечивал охрану
состава.



*Механизированные стойла для ремонта электровозов
в локомотивном депо Пермь-II*

Представьте себе работу главного кондуктора, особенно зимой,
в хороший сибирский морозец, да еще с пургой. Он, конечно, снаб-
жен «спецодеждой»: тулуп, брезентовый плащ, валенки. И вот в этом
неподъемном снаряжении, нагрузившись приличной ношей — три ке-
росиновых сигнальных фонаря, тормозной башмак с петардами, фа-
кел-свечи, — он принимает поезд: проходит вдоль состава (обычно
это больше километра), проверяет, в порядке ли пломбы на вагонных
дверях, правильно ли расположены грузы на открытых платформах,
нет ли еще каких нарушений. После этого взбирается на одну из
тормозных площадок — и в путь! Километров 150 до ближайшей кружки
горячего чая, обвеваемый морозными вихрями, не имея возможности
хотя бы немного размяться.

Профессия кондуктора тоже была одной из самых массовых
железнодорожных профессий...

Оправившись от перегрузок и деформаций военных лет, обрета
нормальное дыхание, дорога срочно нуждалась в обновлении. Вто-

рое послевоенное десятилетие как раз и стало для нее временем коренного обновления.

Лидером процесса обновления стал новый начальник дороги — В.П. Егоров, крупный организатор железнодорожного транспорта, имевший достаточно широкий профессиональный кругозор, чтобы точно ставить задачи, и достаточно жесткий характер и весомый авторитет, чтобы добиваться их решения.

До назначения на должность начальника Свердловской железной дороги **Вячеслав Петрович Егоров** успел накопить громадный и разнообразный опыт работы на транспорте.

Родом он был из Смоленской области, чуть ли не с мальчишеских лет связал свою судьбу с железной дорогой: начинал слесарем на паровозоремонтном заводе, поехал помощником машиниста и затем машинистом на паровозе, поработал инженером по труду, заместителем начальника депо, дорожным ревизором по безопасности движения. А в 1937 году, двадцати девяти лет от роду, окончил военнотранспортную академию и сразу был выдвинут на должность начальника Северо-Донецкой железной дороги. Два года спустя его перевели в наркомат — начальником сперва грузового, затем паровозного управления. В июне 1941 года он был назначен заместителем наркома (наркомом тогда был Л.М. Каганович), но по-настоящему освоиться в этой должности не успел: война по-своему распорядилась его служебной карьерой. Егорова назначают членом Военного совета Западного, потом Юго-Западного фронтов, начальником прифронтовых железных дорог. После тяжелого ранения его перебрасывают в тыловую Томск, но тоже начальником дороги. И уже из Томска осенью 1945 года переводят в Свердловск, чтоб создать и возглавить Урало-Сибирский округ железных дорог.

Мы уже говорили в предыдущей главе, что деление сети дорог на округа, продиктованное благой целью приблизить высшее руководство отрасли к регионам, не укоренилось. Но если годы существования Урало-Сибирского округа рассматривать применительно к В.П. Егорову — как время его подготовки к главной должности в своей жизни, к руководству Свердловской железной дорогой, — то следует признать их очень плодотворными. Во-первых, они чрезвычайно расширили его профессиональный кругозор. Ведь предметом его повседневного внимания была жизнь шести смежных и все-таки очень различающихся между собой железных дорог — Томской, Омской, Карагандинской, Южно-Уральской, Пермской и той, которой впоследствии ему предстояло непосредственно руководить, то есть Свердловской. Во-вторых, создавая аппарат округа, он самым тщательным образом сам подбирал кадры — в большинстве своем они остались потом в Свердловске и стали ядром очень сильного и работоспособного штаба дороги. В-третьих, за пять лет работы руководителем округа и потом еще за пять лет пребывания здесь уже в должности представителя министерства путей сообщения он так узнал дорогу, так успел осмыслить ее проблемы, что мог работать с полной отдачей с первого же дня назначения ее руководителем.

В.П. Егоров работал в должности начальника Свердловской дороги чуть больше 16 лет — с 9 мая 1956 года по 23 августа 1972 года — и ушел с нее на пенсию. Так долго на этом месте ни до него, ни после

не работал никто. И все, кто имел во-
Петровича в деле с близкого рассто-
нем как об очень сильном руководи-

Общее мнение: он досконально
торыми работал. Со всеми начальни-
был безукоризненно точен в своих за-
этом очень ответственно относился к
разговору, где предстояло принимать
ствовался богатым профессионально
сказать, всегда был при нем, но зар-
цию и хорошо ориентировался в ное

Он очень взвешенно регулировал
меру публичности обсуждения дел
«доклады» (так по давней традици-
щения у начальника), вызывал только
прямое отношение к предмету раз-
терпел — тем самым экономил время
торитет начальников разных служб, не
чалось, подвергались резкой критике

Кстати, именно критике, но не р-
зать за реальную провинность, но
Прежде чем вынести свой приговор
дела, и случалось так, что оправдыва-
видным виновником. Решительно не
сваливать вину друг на друга. Бывало
дители разных служб во время «докла-
пираться. Вячеслав Петрович выста-
прежде выяснили отношения между
Поэтому на совещаниях, которые он
они укладывались обычно в полчаса.

Тем не менее слушать он умел —
Никогда говорившего не перебивал
совещания делал очень точные и кон-
ни одной дельной мысли.

Кадры он подбирал тщательно
нять на должность, обстоятельно бес-
приказ о назначении. Убедившись в
выдвиженца, он потом никогда не ме-
кой. А случалось, и оберегал в чрез-
удар на себя.

Чрезвычайные ситуации на жел-
уж редко, и в каждом таком случае В
особенно внимателен и бережлив к
когда не нагнетал обстановку. Случа-
браки в работе — он не торопился
рался в происшествии.

А однажды, вспоминая ветерана
бедствия: зимой 1968/69 года стоял
месяца морозы держались близ отме-
Техника не выдерживала — замерзал
тормоза. Движение практически оста-
Егоров был подчеркнута спокоен, ст-

как раз и стало для нее временем
ения стал новый начальник дороги —
атор железнодорожного транспорта,
профессиональный кругозор, чтобы
чно жесткий характер и весомый ав-
ешения.

сть начальника Свердловской желез-
н Егоров успел накопить громадный
на транспорте.

кой области, чуть ли не с мальчишес-
железной дорогой: начинал слесарем
поездив помощником машиниста и
поработав инженером по труду, за-
рожным ревизором по безопасности
ати девяти лет от роду, окончил воен-
разу был выдвинут на должность на-
железной дороги. Два года спустя его
ником сперва грузового, затем паро-
41 года он был назначен заместите-
Л.М. Каганович), но по-настояще-
ости не успел: война по-своему
карьерой. Егорова назначают членом
том Юго-Западного фронтов, началь-
дорог. После тяжелого ранения его
но тоже начальником дороги. И уже
еводят в Свердловск, чтоб создать и
друг железных дорог.

дущей главе, что деление сети дорог
той целью приблизить высшее руко-
не укоренилось. Но если годы суще-
круга рассматривать применительно
то подготовки к главной должности в
свердловской железной дорогой, — то
зотворными. Во-первых, они чрезвы-
чайный кругозор. Ведь предметом
жизнь шести смежных и все-таки
бой железных дорог — Томской, Омс-
ьской, Пермской и той, которой впо-
средственно руководить, то есть Свер-
ппарат округа, он самым тщательным
в большинстве своем они остались
ром очень сильного и работоспособ-
а пять лет работы руководителем ок-
пребывания здесь уже в должности
той сообщения он так узнал дорогу,
мы, что мог работать с полной отда-
ее руководителем.

ности начальника Свердловской доро-
1956 года по 23 августа 1972 года —
то на этом месте ни до него, ни после

не работал никто. И все, кто имел возможность наблюдать Вячеслава Петровича в деле с близкого расстояния, единодушно отзываются о нем как об очень сильном руководителе.

Общее мнение: он досконально знал дело, дорогу и людей, с которыми работал. Со всеми начальниками служб говорил на их языке, был безукоризненно точен в своих замечаниях и распоряжениях. При этом очень ответственно относился к каждому совещанию, к каждому разговору, где предстояло принимать решение. Обычно не довольствовался богатым профессиональным багажом знаний, который, так сказать, всегда был при нем, но заранее изучал проблемную ситуацию и хорошо ориентировался в нюансах разных точек зрения.

Он очень взвешенно регулировал, если так можно выразиться, меру публичности обсуждения деловых вопросов. На ежедневные «доклады» (так по давней традиции называются оперативные совещания у начальника), вызывал только тех руководителей, которые имели прямое отношение к предмету разговора. Праздных «зрителей» не терпел — тем самым экономил время и, между прочим, оберегал авторитет начальников разных служб, которые на таких совещаниях, случалось, подвергались резкой критике.

Кстати, именно критике, но не разносу. Егоров мог сурово наказать за реальную провинность, но разносов не устраивал никогда. Прежде чем вынести свой приговор, тщательно разбирался в сути дела, и случалось так, что оправдывал того, кто поначалу казался очевидным виновником. Решительно пресекал попытки подчиненных сваливать вину друг на друга. Бывало, особенно поначалу, что руководители разных служб во время «доклада» начинали между собой препираться. Вячеслав Петрович выставлял обоих из кабинета, чтобы прежде выяснили отношения между собой, не занимая время других. Поэтому на совещаниях, которые он проводил, не было пустословия и они укладывались обычно в полчаса.

Тем не менее слушать он умел — это все, кто знал его, отмечают. Никогда говорившего не перебивал, ничего не записывал, но в конце совещания делал очень точное и конкретное обобщение, не упустив ни одной дельной мысли.

Кадры он подбирал тщательно: с каждым, кого собирался при-
нять на должность, обстоятельно беседовал прежде, чем подписать приказ о назначении. Убедившись же в деловых качествах своего выдвиженца, он потом никогда не мешал ему работать мелочной опекой. А случалось, и оберегал в чрезвычайных ситуациях, принимая удар на себя.

Чрезвычайные ситуации на железной дороге случаются не так уж редко, и в каждом таком случае Вячеслав Петрович всегда бывал особенно внимателен и бережлив к людям; расследуя причины, никогда не нагнетал обстановку. Случались аварии, другие серьезные браки в работе — он не торопился с обвинениями, дотошно разбирался в происшествии.

А однажды, вспоминают ветераны, вся дорога оказалась зоной бедствия: зимой 1968/69 года стояли жестокие холода — полтора месяца морозы держались близ отметки 40 градусов, а порой и ниже. Техника не выдерживала — замерзала резина, не срабатывали авто-
тормоза. Движение практически остановилось. В это время, говорят, Егоров был подчеркнута спокоен, старался укрепить в подчиненных

дух уверенности и надежды: потеплеет, мол, — наведем, главное — берегите людей.

Он ушел в отставку после крупной аварии на станции Ламенская Тюменского отделения (она произошла в июле 1972 года), в которой ни прямо, ни косвенно не был виноват. Его и не винули — он сам выбрал себе меру ответственности.

В деятельности В.П. Егорова на посту руководителя дороги ясно просматриваются два основных направления: модернизация всего дорожного хозяйства и создание достойных условий быта железнодорожников. Эти направления стали главными и в жизни железной дороги тех лет.

Труды В.П. Егорова были отмечены высшими знаками общественного признания: он был Героем Социалистического Труда, кавалером множества орденов (в том числе четырежды — ордена Ленина), был депутатом и делегатом. Но выше всех наград — оценка его деятельности в памяти тех, кто с ним работал.

Умер Вячеслав Петрович Егоров в Свердловске в октябре 1986 года, на семьдесят девятом году жизни.

Мы пытались, но так и не смогли определить, какое направление модернизации было для В.П. Егорова ключевым. Скорее всего ситуация на дороге рассматривалась им в комплексе: не имеет смысла, дескать, развивать средства тяги, если пропускная способность магистрали ограничивается состоянием путевого хозяйства, но и самые прочные рельсы на хорошо уплотненном балласте не позволят пропустить по участку большее количество поездов, если всякий раз, получив по телефону сообщение о приближении состава, дежурный по станции должен посылать стрелочника открыть вручную линию главного хода. И еще начальник дороги, несомненно, понимал, что ответственной и производительной работы можно ожидать только от людей, которые видят, что их труд ценится и соответственно вознаграждается. На том и строил свою хозяйственную и социальную политику.

Однако же, с другой стороны, нельзя было сразу браться за все; следовало сосредоточить силы и средства таким образом, чтобы задача была достаточно скорой и эффективной. Поэтому пришлось комплексную, по сути, программу модернизации проводить не повсеместно на всей дороге, а на определяющих для того времени ее участках. Такая избирательность не афишировалась, однако по прошествии десятилетий стало очевидным, что предметом первоочередной заботы руководства дороги во второй половине 50-х — начале 60-х годов было направление главного хода: Бalezино — Пермь — Шаля — Свердловск — Тюмень и далее в сторону Омска. Здесь же наиболее наглядно проявились и результаты сосредоточенных усилий.

* * *

Самый крупный след этого периода в истории Свердловской железной дороги — полный перевод Тюменского отделения на тепловозную тягу. Подобно тому, как в 30-е годы пионером электрификации и, образно говоря, локомотивом прогресса на Пермской (Свердловской) дороге стало Чусовское отделение, так в конце 50-х — начале 60-х годов на правый фланг вышло Тюменское отделение, которое первым на дороге заменило у себя паровозы тепловозами.

Замена паровозов более современной сети дорог шла полным ходом; с 1958 года уже выпускались советской кая дорога к этому времени на балы уверенно эксплуатировала электропоезда, но предпочли тепловозы: на длинное расстояние контактной сети, строительство объектов энергообеспечения потребовало больших капитальных затрат, а электричество и электроэнергия в ту пору здесь были дороже, чем автономней, при том, что и тяговой электростанции практически не уступали в стоимости. Электрификация придет и сюда, но не раньше, чем через 10 лет.

Но и переход на дизельную тягу потребовал подготовки.

Прежде всего, нужно было увеличить мощность локомотивов, а для этого пришлось вложить в модернизацию больше средств, чем в электрификацию. В то время в Свердловске не было мощных рельсов (Р-50 и Р-65), поэтому пришлось использовать более мощные рельсы (Р-50 и Р-65).

Перегон за перегонем нарастал, в ней ощущалась давно, тем более, что движение уже было двухколейным. Стало очевидно, что резервы направления на участке Свердловск — Шаля были практически исчерпаны, без малую механизацию.

(Так же неспешно, в меру возможностей, занимались прокладкой второй колеи на участках дороги. Однако сложение материалов: за 1958 — 1965 годы на Свердловской дороге около 500 км вторых путей — это не так много, учитывая протяженность всех линий Тюменского отделения.)

Полный переход на двухколейную тягу в границах Тюменского отделения начался с замены старого моста через реку Ишим. 29 июля 1965 года в эксплуатацию и этот мост, началось движение поездов.

Параллельно решалась и еще одна задача: не годилась паровозная ремонтная станция по своему оснащению, так и по уровню квалификации персонала. В 1965 году приступили к реконструкции этой станции, так сказать, общедорожного значения, которое прослужило к тому времени более 30 лет. Основные площади и габариты были сохранены, которая давно ушла из обихода, отвечали уровню квалификации персонала, обслуживать новые локомотивы.

Депо готовили к обслуживанию паровозов, танков свердловским институтом Уралмаш, меняли перекрытия, удлиняли ст

теплеет, мол, — наверху, главное —

крупной аварии на станции Ламенская произошла в июле 1972 года), в которой виноват. Его и не винили — он сам не виноват.

Для поста руководителя дороги ясно было направление: модернизация всего пути для достойных условий быта железнодорожников стали главными и в жизни железной дороги.

Награжден высшими знаками общественности Социалистического Труда, кавалером ордена Ленина, был награжден — оценка его деятельности.

Егоров в Свердловске в октябре 1986 года.

Не смогли определить, какое направление развития было ключевым. Скорее всего ситуация в комплексе: не имеет смысла, дескать, пропускная способность магистрального хозяйства, но и самые прочные балласты не позволят пропустить поездов, если всякий раз, получив по телеграфу состав, дежурный по станции должен вручную линию главного хода. И тогда, понимал, что ответственной и прокладкой только от людей, которые видят, что вознаграждается. На том и строилась политика.

Нельзя было сразу браться за все; средства таким образом, чтобы от них эффективной. Поэтому пришлось модернизацию проводить не повсеместно, а для того времени ее участие афишировалась, однако по прошествии времени, что предметом первоочередной второй половине 50-х — начале 60-х годов: Белезино — Пермь — Шаля — в сторону Омска. Здесь же наиболее активные сосредоточенные усилия.

В период в истории Свердловской железной дороги Тюменского отделения на тепловозы в 30-е годы пионером электрификации прогресса на Пермской (Свердловское отделение, так в конце 50-х — начале 60-х годов Тюменское отделение, которое у себя паровозы тепловозами.

Замена паровозов более современными средствами тяги на всей сети дорог шла полным ходом; с 1956 года паровозы и вообще перестали уже выпускаться советской промышленностью. Свердловская дорога к этому времени на большей части своих горных участков уверенно эксплуатировала электровозы. Но на Тюменском отделении предпочли тепловозы: на длинных сибирских перегонах сооружение контактной сети, строительство тяговых подстанций и иных объектов энергообеспечения потребовало бы много времени и слишком больших капитальных затрат, которые не скоро окупались бы. Да и электроэнергии в ту пору здесь было недостаточно. Тепловозы были автономней, при том, что и тяговой силой, и длиной пробега без дозаправки практически не уступали электровозам. (В конце концов электрификация придет и сюда, но случится это двумя десятилетиями позже.)

Но и переход на дизельную тягу требовал весьма трудоемкой подготовки.

Прежде всего, нужно было в развитии путевого хозяйства. Готовясь к вождению более тяжелых (значит, и более длинных) составов, чуть ли не вдвое удлиняли станционные пути. И одновременно укрепляли полотно: подсыпали щебень, перешивали главную колею на более мощные рельсы (Р-50 и Р-65).

Перегон за перегоном наращивали вторую колею. Потребность в ней ощущалась давно, тем более что от Белезино до Свердловска движение уже было двухколейным. Однако средств не хватало, стратегические резервы направлялись на решение иных задач. Вторую колею на участке Свердловск — Вагай Тюменское отделение строило практически своими силами, без путеукладчиков, применяя лишь малую механизацию.

(Так же неспешно, в меру весьма ограниченных возможностей, занимались прокладкой второй колеи и на других грузонапряженных участках дороги. Однако сложение малых сил дало заметный результат: за 1958 — 1965 годы на Свердловской дороге было уложено около 500 км вторых путей — это почти вдвое больше, чем общая протяженность всех линий Тюменского отделения в начале периода.)

Полный переход на двухколейное движение по главному ходу в границах Тюменского отделения задерживался строительством второго моста через реку Ишим. 29 июня 1966 года наконец был сдан в эксплуатацию и этот мост, началось сквозное движение по второй колее.

Параллельно решалась и еще одна проблема. Для тепловозов не годилась паровозная ремонтная и сервисная база — как по техническому оснащению, так и по уровню квалификации кадров. В 1958 году приступили к реконструкции Тюменского депо, и это уже была работа, так сказать, общедорожного значения. Старое паровозное депо прослужило к тому времени более семи десятилетий, его производственные площади и габариты были рассчитаны на обслуживание техники, которая давно ушла из оборота. И условия труда в них не отвечали уровню квалификации персонала, который должен был обслуживать новые локомотивы.

Депо готовили к обслуживанию тепловозов по проекту, разработанному свердловским институтом Уралгипротранс. Наращивали стены, меняли перекрытия, удлиняли стойла. Устанавливали новое обо-



Брошюра о работе поездного диспетчера
Егоршинского отделения дороги Е.С. Бухариной.
Свердловское книжное издательство. 1956 год

рудование (часть его была придумана и сделана собственными силами) подвергли старые производственные стороны основного корпуса старых цехов... Можно сказать, что за два предприятия, но предприятие иного поколения. Причем пока шли работы, служивание паровозов ни на день не нила имена героев этой эпопеи: главный механик А.А. Могутов, начальник отдела Н.И. Белявский, лучшие рабочие А.Ф. Островский... Да и все работники. Конечно, многие вопросы решались. Начальника отделения В.П. Борцова Н.Г. Глотова.

Параллельно с реконструкцией подготовка персонала. Учить заново рабочих, и мастеров, и технологов и Слесарей-ремонтников группами по реподготовку в казахстанский Петропавловского и руководящего состава организации преподавателей приглашали из того же региона.

Особенно ответственно и сложной задачей были паровозные бригады. По введению тепловозов переучивали паровозников, однако, заключалась в том, что паровозники обременены общим образованием 5-7 классов. А у тепловоза — электрические узлы и агрегаты. В переучивании тех, кто пограмотнее, — чтоб, как и был стимул записаться в вечернюю школу. Тепловозных машинистов было не так много, тепловозов тут еще не видели. На те же Свердловск и Верещагино, а на тот же Петропавловск. Срок обучения был 10 месяцев права тепловозного машиниста. И.Д. Данкин, В.Ф. Ясинский, Г.В. Сивовичи.

Тот же В.Ф. Соснин, будущий заместитель министра, а с ним Г.В. Сивовичи и привели весной 1959 года из Ишимского паровоз ТЭ 3 № 2324. 279 километров до заправки, ведя за собой состав весом 1000 тонн, тили музыкой и цветами, произнесли экипажу символический ключ, после чего и ведя тот же поезд, взял курс на запад. В западном направлении начинался путь, который мощному паровозу ФД с тепловозом помогал паровоз-толкатель. Однако тепловозу понадобилась: подобно атлету-тяжеловесу берущему рекордный вес, он набрал скорость. Публика аплодировала.



испечера
и Е.С. Бухариной.
ство. 1956 год

рудование (часть его была придумана здешними рационализаторами и сделана собственными силами). Радикальной перепланировке подвергли старые производственные помещения, с южной и северной стороны основного корпуса сделали большие пристройки для новых цехов... Можно сказать, что за два года родилось не просто новое предприятие, но предприятие иного технологического уровня, нового поколения. Причем пока шли работы по реконструкции, текущее обслуживание паровозов ни на день не прекращалось. История сохранила имена героев этой эпопеи: начальник депо А.А. Кошель, главный механик А.А. Могутов, начальник производственно-технического отдела Н.И. Белявский, лучшие рационализаторы В.Я. Безруков и А.Ф. Островский... Да и все работники депо потрудились на совесть. Конечно, многие вопросы решались при прямом участии тогдашнего начальника отделения В.П. Борцова, а потом — сменившего его Н.Г. Глотова.

Параллельно с реконструкцией депо полным ходом шла *переподготовка персонала*. Учитывать заново надо было и слесарей, и станочников, и мастеров, и технологов, и руководителей подразделений. Слесарей-ремонтников группами по 30-40 человек посылали на переподготовку в казахстанский Петропавловск; для инженерно-технического и руководящего состава организовали обучение на месте — преподавателей приглашали из того же Петропавловска.

Особенно ответственно и сложно было подготовить для тепловозов локомотивные бригады. По вполне понятным мотивам на вождение тепловозов переучивали паровозных машинистов. Проблема, однако, заключалась в том, что паровозные машинисты были не очень обременены общим образованием: чаще всего имели за плечами 5-7 классов. А у тепловоза — электрические схемы, сложные механические узлы и агрегаты. В первую группу обучающихся набирали тех, кто пограмотнее, — чтоб, как минимум, с семилеткой. Другим был стимул записаться в вечернюю школу. В самой Тюмени учить тепловозных машинистов было некому и не на чем: «живьем» тепловозов тут еще не видели. На теоретическую учебу посылали в Свердловск и Верещагино, а на практику вождения — опять же в Петропавловск. Срок обучения был семь месяцев. Первыми из тюменцев права тепловозного машиниста получили В.Ф. Соснин, И.Д. Данкин, В.Ф. Ясинский, Г.В. Симаев, потом они сами стали наставниками.

Тот же В.Ф. Соснин, будущий начальник Свердловской дороги, а потом и замминистра, а с ним Г.В. Симаев и еще Ю.Д. Пустуев, — они и привели весной 1959 года из Ишима в Тюмень самый первый тепловоз ТЭ 3 № 2324. 279 километров пути тепловоз прошел без дозаправки, ведя за собой состав весом 3800 тонн. В Тюмени его встретили музыкой и цветами, произнесли приветственные речи, вручили экипажу символический ключ, после чего локомотив с тем же экипажем и ведя тот же поезд, взял курс на Свердловск. Сразу от станции в западном направлении начинался затяжной подъем, преодолеть который мощному паровозу ФД с тяжеловесным составом обычно помогал паровоз-толкач. Однако тепловозу ТЭ 3 помощь толкача не понадобилась: подобно атлету-тяжеловесу на помосте, легко и красиво берущему рекордный вес, он тронулся без натуги и быстро набрал скорость. Публика аплодировала.

Когда тепловозы окончательно вытеснили с главного хода ветеранов ФД, от толкача отказались окончательно. Это случилось скоро: уже к концу 1959 года на отделение поступило 15 тепловозов ТЭ 3, а в следующем году — более 30. Паровозы еще в течение какого-то времени использовались на маневровых работах, а потом и они один за другим незаметно были заменены. Торжество по этому поводу не устраивали, и поэтому точный момент ухода с отделения последнего паровоза остался не замеченным общественностью. Паровоз ФД 21-30-31, установленный на вечной стоянке в Тюменском локомотивном депо, — это памятник не столько ветерану тяги, сколько подвигу тюменских железнодорожников в годы войны...

И вот что стоит подчеркнуть: все, что понадобилось для перехода Тюменского отделения на тепловозную тягу, пришлось перестраивать, переделывать, переучивать на ходу: прерывать на время реконструкции грузопоток на одной из основных артерий, питающих народное хозяйство страны, было недопустимо.

* * *

Переход на тепловозную тягу вызвал целый шлейф последствий.

Удлинились тяговые плечи. Паровозы могли водить составы из Тюмени на запад только до станции Поклевской (Талицы) — это 111 км, а на восток — до Вагая (144 км). На этих станциях размещались оборотные депо — для обслуживания и экипировки локомотивов в обратный путь. Тепловозы позволили удлинить западное плечо до самого Свердловска (325 км), восточное — до Называевской (423 км). Стали ненужными (и были вскоре ликвидированы) оборотные депо в Талице и Вагае. При таких дальних рейсах лучше используется техника, ускоряется оборот вагонов, снижается себестоимость перевозок. Но переходу на удлиненные тяговые плечи мешали границы между отделениями, поэтому к концу 1960 года была произведена структурная реорганизация, коснувшаяся даже и границ между дорогами. Сначала ликвидировали Камышловское отделение, и принадлежавший прежде ему участок от Богдановича до Талицы был передан Тюменскому отделению. Затем по приказу МПС ликвидировали Ишимское отделение Омской дороги, и граница Тюменского отделения Свердловской дороги была передвинута от Вагая на восток до Называевской. Исчезли ставшие теперь ненужными административные барьеры, для нового вида тяги был создан необходимый простор.

Исчезли не только внешние ограничители тепловозных рейсов — отпала надобность во многих промежуточных пунктах маршрута, где паровозам приходилось останавливаться, чтоб набрать воды или пропустить встречный поезд. А когда на участках монтировались новые средства сигнализации и автоблокировки, стало возможным упразднить многие остановочные пункты. Когда в результате реорганизации Тюменское отделение выросло за счет присоединения больших участков упраздненных Камышловского и Ишимского отделений, в ведении Тюменского отделения оказалось 65 станций, разъездов, обгонных пунктов и путевых постов; 30 лет спустя на том же протяжении линий число их сократилось до 40.

С внедрением тепловозной тяги стали заметно улучшаться основные производственные показатели. Уже в 1960 году объем перевозок по Тюменскому отделению составил 128 процентов, а произво-

дительность труда на одного работника к 1958 году. При этом себестоимость в два раза. В последующие годы мерно в той же пропорции, так что к концу 1958 года в пересчете на одного работника труд в пересчете на одного работника 1958 годом почти вдвое, а себестоимость Подсчитано также, что замена паровозов от Свердловска до Называевской снижая грузооборота, парк локомотивов, который легко угадывается целый шлейф

Переход на тепловозную тягу для грузооборота — он самым благоприятным для жирские перевозки. В самом начале Тюмени поступили первые два локомотива, назначенные для пассажирских поездов: большая кабина, более удобная для управления, для облегчения управления были установлены — потолок скорости был повышен. Были серийные машины: Коломенский для производственных испытаний пилоты, признав за тюменскими экзотическим профессиональный суд. Тюменцы же в других депо учиться ездить на новом

Техническое переоснащение уже в инженерном труде. В частности, в конструкции работало 5-6 дипломированных техников — их вполне хватало. Когда тепловозов, на многие ключевые должности с вузовскими дипломами. К 1960 мастерами в локомотивном депо работало дипломированных техников. Такая насыщенная специалистами создавала уникальную атмосферу: здесь уже работали мускулами. Не случайно реконструкция — существенное улучшение условий труда: вентиляция и хорошее освещение, установили механизмы и устройства для там, где они требуются.

Внедрение тепловозной тяги уже вскоре обнаружило и большой стратегический отсюда вскоре начали прокладывать магистраль на огромных перегонах по безлюдным территориям вне конкуренции. И то, что большой стратегический также база ремонта и обслуживания эсэ, в самом начале новой магистрали, оказ

* * *

В то время, как восточное плечо переходило на тепловозную тягу, на более густо заселенном Западном Урале продолжилась э

И в этом отношении дорога вступила в 30-х и потом в первые послевоен

тельно вытеснили с главного хода велись окончательно. Это случилось скоро отделение поступило 15 тепловозов более 30. Паровозы еще в течение какое-то время использовались на маневровых работах, а потом и они были заменены. Торжество по этому поворотному моменту ухода с отделения было отмечено общественностью. Паровозный двор стоял в Тюменском отделении не столько ветерану тяги, сколько дорожникам в годы войны...

Уйти: все, что понадобилось для перехода с паровозной на тепловозную тягу, пришлось перестраивать на ходу: прерывать на время реконструкции из основных артерий, питающих город, было недопустимо.

Переход на тепловозную тягу вызвал целый шлейф последствий. Паровозы могли водить составы из Талицы (Талицы) — это 111 км, а на этих станциях размещались оборотные и экипировки локомотивов в оба конца. Чтобы удлинить западное плечо до Садыково — до Называевской (423 км), паровозы ликвидированы) оборотные депо в Талице лучше используется техника, снижается себестоимость перевозок, а паровозные плечи мешали границе между Талицей и Садыковым. В 1960 году была произведена структурная реорганизация даже и границ между дорогами. Садыковское отделение, и принадлежавшее до Талицы был передан по приказу МПС ликвидировали Ишимское отделение, и граница Тюменского отделения передвинута от Вагая на восток до Называевской. Теперь ненужными административные границы были созданы необходимый простор.

Внедрение тепловозной тяги — это ограничители тепловозных рейсов — промежуточных пунктов маршрута, где останавливались, чтоб набрать воды или проехать на участках монтировались новые экипировки, стало возможным упразднение. Когда в результате реорганизации за счет присоединения больших Садыковского и Ишимского отделений, в Садыковском оказалось 65 станций, разъездов, а в Ишимском — 30 лет спустя на том же протяжении — до 40.

В то время стали заметно улучшаться условия труда. Уже в 1960 году объем перевозок составил 128 процентов, а произво-

водительность труда на одного работника 122,5 процента по отношению к 1958 году. При этом себестоимость перевозок снизилась почти в два раза. В последующие годы эти тенденции нарастали примерно в той же пропорции, так что к 1965 году производительность труда в пересчете на одного работника возросла по сравнению с 1958 годом почти вдвое, а себестоимость уменьшилась в 2,6 раза. Подсчитано также, что замена паровозов тепловозами на участке дороги от Свердловска до Называевской позволила уменьшить, не снижая грузооборота, парк локомотивов на 70 единиц. За этой цифрой легко угадывается целый шлейф сэкономленных расходов.

Переход на тепловозную тягу способствовал не только росту грузооборота — он самым благоприятным образом повлиял и на пассажирские перевозки. В самом начале 1964 года в локомотивное депо Тюмени поступили первые два локомотива ТЭП 60, специально предназначенные для пассажирских поездов. У них была более комфортабельная кабина, более удобная для обслуживания компоновка узлов; для облегчения управления были использованы новые устройства, а главное — потолок скорости был поднят до 160 км в час. Кстати, это не были серийные машины: Коломенский завод передал Тюменскому депо для производственных испытаний пилотные образцы своей новой модели, признав за тюменскими эксплуатационниками право вершить профессиональный суд. Тюменцы же помогали потом машинистам из других депо учиться ездить на новом локомотиве.

Техническое перевооружение увеличило потребность на отделении в инженерном труде. В частности, в паровозном депо до реконструкции работало 5-6 дипломированных инженеров и столько же техников — их вполне хватало. Когда же там началось обслуживание тепловозов, на многие ключевые должности потребовались специалисты с вузовскими дипломами. К 1966 году мастерами и старшими мастерами в локомотивном депо работали 25 инженеров и 55 дипломированных техников. Такая насыщенность предприятия квалифицированными специалистами создает качественно новую интеллектуальную атмосферу: здесь уже работают больше головой, чем мускулами. Не случайно реконструкция депо предусматривала и качественное улучшение условий труда: меняли полы, устраивали вентиляцию и хорошее освещение, устанавливали калориферы, монтировали механизмы и устройства для облегчения физических усилий там, где они требуются.

Внедрение тепловозной тяги именно на Тюменском отделении вскоре обнаружило и большой стратегический смысл: ведь именно отсюда вскоре начали прокладывать магистраль в нефтяное Приобье, на огромных перегонах по безлюдью тепловоз как средство тяги был вне конкуренции. И то, что большой опыт эксплуатации тепловозов, а также база ремонта и обслуживания этих машин находилась рядом, в самом начале новой магистрали, оказалось как нельзя более кстати.

* * *

В то время, как восточное плечо главного хода переводилось на тепловозную тягу, на более густо заселенном и промышленно развитом Западном Урале продолжилась электрификация.

И в этом отношении дорога вступила в новый этап. Если в начале 30-х и потом в первые послевоенные годы с помощью электри-

ческой тяги на Свердловской дороге решались в общем-то локальные проблемы (хоть опыт накапливался значимый для всей сети дорог), то со второй половины 50-х годов вступила в силу общесоюзная программа электрификации железных дорог, имевшая целью повышение эффективности всей транспортной системы страны. В феврале 1956 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли совместное постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог», которым намечалось в 1956 — 1970 годах электрифицировать 40 тысяч километров путей — это в семь с половиной раз больше, чем было сделано за предыдущие двадцать пять лет.

Придав делу такой размах, разумно решили не возлагать ответственность за него на МПС: у транспортников, мол, свои, не менее сложные задачи. Заниматься электрификацией поручили министерству транспортного строительства СССР — ему сподручней. Транспортные строители должны были поставить эту работу на прочную индустриальную основу: специализированные заводы делают железобетонные конические опоры, всю оснастку для контактной сети, типовые изделия для тяговых подстанций — панели щита управления, релейной защиты, быстродействующие выключатели, фидеры, аппаратуру автоматики и телеуправления и т.п. Крупные строительные организации строят здания, укрепляют рельсовую колею, устанавливают опоры. Электромонтажные поезда (ЭМП) монтируют контактную сеть, электрооборудование и т.д.

Поскольку обустройство железных дорог для перехода на электрическую тягу было уже не побочной, а постоянной работой этих организаций, они оснастили свои подразделения всеми необходимыми средствами механизации: теперь машины копали ямы под опоры, машины таскали тяжести, машины тянули контактный провод. Работа становилась не только физически более легкой, но и во много раз более производительной. Поэтому по мере реализации упомянутого постановления темп работ по электрификации резко возрастал.

Электрификация важнейших участков Свердловской дороги стала крупным (хотя в масштабах страны и не решающим) звеном этой программы. План ей на 1958 — 1965 годы был установлен 795 км. По отношению к общесоюзным 40 тысячам — не так уж и много, но если учесть, что за четверть века до того на дороге было электрифицировано только 1160 км пути, — получается настоящий рывок.

К выполнению программы электрификации были привлечены два специализированных треста — Свердловсктрансстрой и Пермстройпуть, в их составе было сформировано несколько электромонтажных поездов (ЭМП). Проекты реконструкции разрабатывались институтами Ленгипротранс и Уралгипротранс. А главным объектом работ по электрификации становились направления главного хода.

Первой пробой сил новых производственных структур явилась электрификация 85-километрового однопутного участка Свердловск — Дружинино по проекту Уралгипротранса. К работе приступили в 1958 году; в первых числах октября 1959 года произвели холодную обкатку линии, а еще через десять дней машинист Н. Иванов в сопровождении машиниста-инструктора Р.С. Шевчука на электровозе ВЛ 22 14-37 провел здесь первый грузовой поезд.

Затем приступили к электрификации двухпутного хода Балезино — Пермь — Шаля — Свердловск общей протяженностью 620 кило-

метров. Строительство и монтаж вели, ибо широко использовались типовые, индустриальные методы. Работы вели специализированные подразделения, что называется, в однотактниками. Так, монтажникам ЭМП Шаля помогал коллектив Пермского треста, занимавшегося монтажом фидерной электрификации путей электродепо, а в такт контактной подвески станции Пермь-Орск.

С другой стороны, монтажники, тут же оставались в качестве эксплуатационников. Н.Л. Шарий участвовал в монтаже тяговой подстанции Ирень, а потом участка энергоснабжения и добился его ввода в эксплуатацию.

Электрификация линии Балезино — Пермь была завершена к концу 1963 года, а два года спустя — главного хода. Теперь протяженность электрической тяги на дороге приблизилась к 40 процентам от общей протяженности.

На фоне крупномасштабных работ в этот период на дороге, как и прежде, велись работы по электрификации 11-километровой линии Климкино — Шаля. В 1963 году. Складывается впечатление, что инициатива снизу, своим ходом, дорожной в банке. Эта инициатива пока не была реализована. Работы окупались в течение первого года эксплуатации. Наиболее грузонапряженные участки (Серовского) отделения, были радиально.

Переход на электрическую тягу на магистральной системе энергоснабжения магистрали требовал электрической энергии дороги, которую обеспечивали собственные — маломощные и неэффективные — электростанции. Они ликвидировались, а тяговые подстанции — втягивались в единую уральскую энергосистему. Технические проблемы, связанные с переходом на электрическую тягу, решены. Новая система энергоснабжения дороги была построена и экономична. Попутно решались и вопросы энергоснабжения производственных участков. До электрификации пристанционных участков освещения фонарей электрическими лампами. Линейных станций и разъездов.

По мере расширения сети электрической тяги на дороге готовились оптимизировать работу более мощных и современных электрифицированных линий. Живались в основном первенцами и

дороге решались в общем-то локально, влиялся значимый для всей сети до 0-х годов вступила в силу общесоюзная железных дорог, имевшая целью повышение транспортной системы страны. В феврале Министров СССР приняли совместный план электрификации железных 1956 — 1970 годах электрифицировать это в семь с половиной раз больше, чем двадцать пять лет.

ж, разумно решили не возлагать ответственности на транспортников, мол, свои, не менее электрификацией поручили министерства СССР — ему сподручней. Транспортники поставили эту работу на прочную специализированные заводы делают железную всю оснастку для контактной сети, тяговых подстанций — панели щита управления, тяговые выключатели, фидеры, аппаратура и т.п. Крупные строительные предприятия рельсовую колею, устанавливали поезда (ЭМП) монтируют контактные и т.д.

железных дорог для перехода на электрическую, а постоянной работой этих организаций подразделения всеми необходимыми машинами копали ямы под опоры, монтировали контактный провод. Работа стала более легкой, но и во много раз более в мере реализации упомянутого плана электрификации резко возрастал.

на участках Свердловской дороги стала страной и не решающим) звеном этой — 1965 годы был установлен 795 км. По тысячам — не так уж и много, но если того на дороге было электрифицировано — получается настоящий рывок.

электрификации были привлечены два Свердловсктрансстрой и Пермстрой — введено несколько электромонтажных организаций разрабатывались институты протранс. А главным объектом работ — направление главного хода.

производственных структур явилась электрической однопутного участка Свердловск — протранс. К работе приступили в 1958 — 1959 года произвели холодную обкатку машинист Н. Иванов в сопровождении Р.С. Шевчука на электровозе ВЛ 22 узловой поезд.

трификации двухпутного хода Балезино — Свердловск общей протяженностью 620 кило-

метров. Строительство и монтаж велись, как никогда прежде, быстро, ибо широко использовались типовые проекты, готовые крупные блоки, промышленные методы. Работы подвигались тем более успешно, что специализированные подразделения транспортных строителей действовали, что называется, в одной упряжке с местными эксплуатационниками. Так, монтажникам ЭМП-706 на участке Балезино — Шаля помогал коллектив Пермского участка энергоснабжения. Энергетики занимались монтажом фидерных линий, реконструкцией и электрификацией путей электродепо, принимали участие в монтаже контактной подвески станции Пермь-Сортировочная.

С другой стороны, монтажники, завершив комплекс работ, порой тут же оставались в качестве эксплуатационников. Например, инженер Н.Л. Шарий участвовал в монтаже тяговой подстанции Григорьевской, руководил монтажом самой сложной на магистрали опорной тяговой подстанции Ирень, а потом стал начальником Кунгурского участка энергоснабжения и добился его безупречной работы.

Электрификация линии Балезино — Свердловск была завершена к концу 1963 года, а два года спустя паровозы полностью ушли с главного хода. Теперь протяженность электрифицированных участков дороги приблизилась к 40 процентам, а доля грузооборота, приходящаяся на электрическую тягу, достигала почти 60 процентов.

На фоне крупномасштабных проектов электрификации, осуществленных в этот период на дороге, кажется не стоящей внимания мелочью 11-километровая линия Климки — Воронцовка, переведенная на электрическую тягу в 1963 году. Однако это было сделано, что называется, по инициативе снизу, своими силами, за счет кредита, взятого дорогой в банке. Эта инициатива показывает, насколько идея электрификации «овладела массами». Работу выполнили за семь месяцев, затраты окупились в течение первого года эксплуатации, проблемы, лихорадившие наиболее грузонапряженное направление Надеждинского (Серовского) отделения, были радикально разрешены.

Переход на электрическую тягу повлек за собой перестройку системы энергоснабжения магистрали. Многократно возросшее потребление электроэнергии дорога уже не могла обеспечить за счет собственных — маломощных и неэкономичных — электростанций, и они ликвидировались, а тяговые подстанции подключались к объединенной уральской энергосистеме. При этом возникали определенные технические проблемы, связанные с переключением тяги на переменный ток промышленной частоты, с изменением технологии эксплуатации энергетического оборудования, однако они были успешно решены. Новая система энергоснабжения была более надежна и экономична. Попутно решался и целый ряд других проблем — от энергоснабжения производственных участков (депо, мастерских и т.п.) до электрификации пристанционных поселков и замены керосиновых фонарей электрическими лампочками в системе сигнализации линейных станций и разъездов.

По мере расширения сети электрифицированных линий удлинялись тяговые плечи, устранялись лишние барьеры на пути поездов и тем самым готовились оптимальные условия для применения на дороге более мощных и совершенных локомотивов. В 50-е годы электрифицированные линии Свердловской дороги обслуживались в основном первенцами советского электровозострое-

ния ВЛ 19 мощностью 2040 л.с. Хотя уже был создан электровоз ВЛ 22 (4550 л.с.) и первые образцы этой модели поступили в депо станции Свердловск-Сортировочный еще в 1950 году, однако сложился такой порядок, что новые локомотивы поставлялись ряду других дорог, а они свои ВЛ 19 передавали Свердловску. Потом, в свою очередь, Свердловск передал электровозы ВЛ 19 во вновь образованные электродепо в Серове и Кушве и быстро освоил ВЛ 22, что позволило поднять грузовые нормы поездов с 1800 до 2400 тонн. А в 60-х годах электровозы ВЛ 22 распространились уже по всей дороге. Вслед за ними появились ВЛ 8 (7350 л.с.), мотор-вагонные секции (в обиходе — пригородные электрички), а потом и пассажирские электровозы ЧС 2.

Увеличение и усложнение электровозного парка потребовало развития базы ремонта и обслуживания электровозов. Существен-



Междорожная школа передового опыта. 1956 год

ные перемены в этом плане произошли в Перми. Еще в первые послевоенные годы, когда была завершена электрификация линии Чусовская — Пермь, на станции Пермь-II было создано оборотное депо для чусовских электровозов. В 1952 году оно выделилось из состава Чусовского депо как самостоятельное предприятие. В 1956 году объем его работы значительно возрос в связи с завершением строительства электрифицированной линии из кизеловского узла до Левшино, а на очереди была уже электрификация линии Балезино — Пермь протяженностью 243 км.

Электровозному депо передали просторное помещение, которое строилось для электровозоремонтных мастерских, но потом мастерские было решено там не открывать. Депо организовало в этом помещении единственный в своем роде на всей дороге экспериментальный цех, перед которым была поставлена задача искать возможности замены тяжелого физического труда машинным при ремонте и эксплуатации железнодорожной техники, совершенствовать технологию ремонта и обслуживания электровозов. Возглавил цех извес-

тный и за пределами Свердловской области инженер Н.И. Пачес (изобретенные им механический башмаконакладыватели по дорогам страны). Среди наиболее интересных изобретений Пачеса — машина для расшивки старых звеньев рельсов, станок для обточки колесных пар электровозов, механизированное стойло для электровозов. Оснащенное мощными гидравлическими цилиндрами, электрическими гайковертами, электрическими слесарными инструментами, освободило слесарей от кувалды, гаечного ключа и других изобретительных инструментов. Оно значительно сократило труд при ремонте механической части электровозов. Этот агрегат экспонировали на ВДНХ в Москве. Сети дорог позаимствовали эту кон-



Слушатели междорожной школы передового опыта знакомятся с работой горки

Опыт работы пермского экспериментального цеха был образцом и предметом изучения для других депо страны. Подобные подразделения организовали в Западной, Одесской и ряде других дорог.

Перевод направления Балезино — Пермь на электрическую тягу и развитие Пермского локомотивного депо, паровозное депо Верещагино, а также строгое соблюдение графика, вследствие чего — сокращение числа машинистов. Теперь каждый машинист работал без вызова и отпала нужда в так называемых «запасных» машинистах.

Были закрыты также основные базы для обслуживания электровозов в станциях Свердловского узла. С начала 1960-х годов на линии Свердловск — Гороблагодирское депо Свердловск-Сортировочный. Летом 1960 года электровоз начал создаваться и на стан-

л.с. Хотя уже был создан электровозразцы этой модели поступили в депо вочный еще в 1950 году, однако словые локомотивы поставлялись ряду 19 передавали Свердловску. Потом, в едал электровозы ВЛ 19 во вновь оброве и Кушве и быстро освоил ВЛ 22, е нормы поездов с 1800 до 2400 тонн. ВЛ 22 распространились уже по всей лись ВЛ 8 (7350 л.с.), мотор-вагонные ые электрички), а потом и пассажире электровозного парка потребовало служивания электровозов. Существен-



го опыта. 1956 год

онизошли в Перми. Еще в первые пос- завершена электрификация линии Чу- Пермь-II было создано оборотное депо 1952 году оно выделилось из состава альное предприятие. В 1956 году объем ис в связи с завершением строитель- ни из кизеловского узла до Левшино, рификация линии Бalezино — Пермь едали просторное помещение, кото- ремонтных мастерских, но потом мас- открывать. Депо организовало в этом ом роде на всей дороге эксперимен- ла поставлена задача искать возмож- еского труда машинным при ремонте ной техники, совершенствовать техно- электровозов. Возглавил цех извес-

тный и за пределами Свердловской дороги инженер-рационализа- тор Н.И. Пачес (изобретенные им полуавтоматический и автомати- ческий башмаконакладыватели получили применение и на других дорогах страны). Среди наиболее известных разработок цеха — ма- шина для расшивки старых звеньев пути, заменяющая 15 рабочих, станок для обточки колесных пар мотор-вагонных секций без выкат- ки, механизированное стойло для периодического ремонта электро- возов. Оснащенное мощными гидравлическими прессами и домкра- тами, электрическими гайковертами, механизированное стойло освободило слесарей от кувалды, гаечных ключей и прочих малопр- изводительных инструментов. Оно повысило производительность труда при ремонте механической части электровоза на 40 процентов. Этот агрегат экспонировали на ВДНХ, и целый ряд локомотивных депо сети дорог позаимствовали эту конструкцию для себя.



Слушатели междорожной школы передового опыта знакомятся с работой горки

Опыт работы пермского экспериментального цеха продолжитель- ное время был образцом и предметом изучения для других дорог страны. Подобные подразделения организовали у себя Южная, Юго- Западная, Одесская и ряд других дорог страны.

Перевод направления Бalezино — Пермь на электрическую тягу и развитие Пермского локомотивного депо позволили упразднить паровозное депо Верещагино, а движение электровозов подчинить строгому графику, вследствие чего была упорядочена и работа ма- шинистов. Теперь каждый машинист должен был появляться на ра- боту без вызова и отпала нужда в так называемых «вызывальщиках».

Были закрыты также основные депо в Камышловe и Кунгуре.

База для обслуживания электровозов развивалась и на пред- приятиях Свердловского узла. С начала эксплуатации электровозов на линии Свердловск — Гороблагодатская их обслуживали в депо Свердловск-Сортировочный. Летом 1962 года цех ремонта электро- возов начал создаваться и на станции Свердловск-Пассажирский.

Выделили для него просторное помещение, установили оборудование, занялись перекалфикацией слесарей, инженерно-технического состава, локомотивных бригад. К началу 1963 года здесь освоили техосмотр электропоездов, а 8 марта впервые поставили электропоезд ВЛ 22 на малый периодический ремонт.

За сравнительно короткий срок были выполнены большие работы также по реконструкции станций Шарташ, Каменск-Уральский, Кушва.

* * *

По мере того, как тепловозы и электропоезды все более завоевывали магистраль Свердловской дороги, а ремонтные и сервисные службы приспособлялись к новым типам локомотивов, надо было выводить из эксплуатации паровозы. Страна, пережившая с начала века столько разрушительных катаклизмов, не решалась пустить этих ветеранов стальных путей под автоген. Вероятно, руководители транспортной отрасли рассуждали так: мало ли что еще может случиться с современными источниками энергоресурсов, а эти хоть и не экономичные и не столь удобные в обслуживании, но неприхотливые и надежные машины можно заправить водой из ближайшей речки и разогреть дровами. Во всяком случае, когда паровозы отправлялись в отставку, их отгоняли в один из «отстойников» — в Егоршино, Баженово, Дружинино или Верещагино, — тщательно консервировали и сохраняли как стратегический резерв. Они там стоят и поныне, только вряд ли уже могут быть приведены в действие...

Между тем ветеран дороги В.И. Палевич, в прошлом машинист, а затем заместитель начальника и начальник локомотивного депо Свердловск-Пассажирский, до сих пор помнит, как в подъемном цехе в последний раз ремонтировали паровоз.

Подъемный ремонт пассажирских паровозов «ИС», вспоминает Владимир Ильич, делали в то время на дороге в двух депо — в Перми и Свердловске. На декабрь 1963 года свердловскому депо был запланирован ремонт шести локомотивов. Последний из них прибыл в цех за неделю до Нового года, да еще в конце рабочего дня, и сложность для ремонтников заключалась в том, что тендер его «под завязку» был загружен углем, и уголь этот смерзся в единый монолит. Чтoб уложиться в плановый срок ремонта, надо было к началу утренней смены уголь выгрузить, а паровоз и тендер установить на домкраты. Между тем ремонтники, закончив смену, разошлись по домам. План «горел».

Однако когда утром рабочие пришли в цех, паровоз и тендер стояли на домкратах.

Оказывается, за дело взялся мастер заготовительного цеха Иван Миронович Чернов (будущий старший инспектор котлонадзора локомотивной службы). Он взял себе в пару одного из своих бригадиров, и они вдвоем всю ночь отбойными молотками долбили угольный монолит. Двенадцать часов работали, но успели-таки и уголь выгрузить на топливном складе, и паровоз отогнать обратно в цех.

* * *

Новые средства тяги намного ускорили движение составов по уральским магистралям. Чтобы направлять и регулировать столь интенсивное движение, нужно было оснастить станции и перегоны до-

роги современными средствами автоматизации, блокировкой, диспетчерской централизацией. Работа стала еще одним из главных направлений модернизации дорожного хозяйства.

Электрическая централизация станций дороги с 1934 года; в 1935 — диспетчерского пульта, было 21; к 1938 — последующие семь лет, то есть за 19 лет, к ним добавилось еще 1214 централи-

Во второй половине 50-х годов в дорожные системы релейной и маршрутической горочной централизации. С по приему и отправлению поездов, операции, оборудованной маршрутно-релейной, маршрута делается за 10 — 12 секунд. Маршрута вручную занимало минут 10 — 15, надо было привыкнуть. Ветеран дорожного хозяйства вспоминает: опытный диспетчер, после введения централизации на Свердловском узле, отказался принимать маршрут, потому что, как ему показалось, не хватило времени: оставалось только 15 минут на одну смену, чтобы привыкнуть к новой системе. Оснащение очередной станции было непростой задачей. Мало того, что требовалось новое оборудование (его надо было доставить только высококвалифицированные специалисты), но и надо было разместить специальное здание диспетчерской (на путях обычно все уже застроено), а также рыть сотни метров траншей для укладки кабелей, переоборудовать стрелки, смонтировать и обучить персонал.

Разумеется, в общий комплекс работ входила замена керосиновых фонарей (для централизации освещением, и другие усовершенствования труда железнодорожников и машинистов поездов. И все это нужно было сделать в короткий срок. Но железнодорожники с этим справились. Бывший заместитель начальника дороги В.М. Пупышев рассказывает: работники станций в свободное от основной работы время шли под кабели, устилали их кирпичом, так как чувствовали предстоящую работу по культуре».

Разумеется, в общий комплекс работ входила замена керосиновых фонарей (для централизации освещением, и другие усовершенствования труда железнодорожников и машинистов поездов. И все это нужно было сделать в короткий срок. Но железнодорожники с этим справились. Бывший заместитель начальника дороги В.М. Пупышев рассказывает: работники станций в свободное от основной работы время шли под кабели, устилали их кирпичом, так как чувствовали предстоящую работу по культуре».

Во второй половине 50-х, в 60-е годы в дорожные системы релейной и маршрутической горочной централизации. С по приему и отправлению поездов, операции, оборудованной маршрутно-релейной, маршрута делается за 10 — 12 секунд. Маршрута вручную занимало минут 10 — 15, надо было привыкнуть. Ветеран дорожного хозяйства вспоминает: опытный диспетчер, после введения централизации на Свердловском узле, отказался принимать маршрут, потому что, как ему показалось, не хватило времени: оставалось только 15 минут на одну смену, чтобы привыкнуть к новой системе. Оснащение очередной станции было непростой задачей. Мало того, что требовалось новое оборудование (его надо было доставить только высококвалифицированные специалисты), но и надо было разместить специальное здание диспетчерской (на путях обычно все уже застроено), а также рыть сотни метров траншей для укладки кабелей, переоборудовать стрелки, смонтировать и обучить персонал.

ре помещение, установили оборудова-
цией слесарей, инженерно-техническо-
гад. К началу 1963 года здесь освоили
марта впервые поставили электровоз
ий ремонт.

срок были выполнены большие работы
й Шарташ, Каменск-Уральский, Кушва.

озы и электровозы все более завоевы-
ой дороги, а ремонтные и сервисные
новым типам локомотивов, надо было
ровозы. Страна, пережившая с начала
катаклизмов, не решалась пустить этих
автоген. Вероятно, руководители транс-
так: мало ли что еще может случиться
энергоресурсов, а эти хоть и не эко-
в обслуживании, но неприхотливые и
равить водой из ближайшей речки и
случае, когда паровозы отправлялись
из «отстойников» — в Егоршино, Баже-
агино, — тщательно консервировали и
резерв. Они там стоят и поныне, толь-
иведены в действие...

и В.И. Палевич, в прошлом машинист, а
и начальник локомотивного депо Свер-
пор помнит, как в подъемном цехе в
и паровоз.

сажирских паровозов «ИС», вспоминает
емя на дороге в двух депо — в Перми
53 года свердловскому депо был запла-
ивос. Последний из них прибыл в цех за
в конце рабочего дня, и сложность для
к, что тендер его «под завязку» был заг-
зос в единый монолит. Чтоб уложиться в
ыло к началу утренней смены уголь выг-
новить на домкраты. Между тем ремон-
сь по домам. План «горел».

иче пришли в цех, паровоз и тендер

ся мастер заготовительного цеха Иван
тарший инспектор котлонадзора локо-
бе в пару одного из своих бригадиров,
йными молотками долбили угольный
ботали, но успели-таки и уголь выгру-
аровоз отогнать обратно в цех.

ного ускорили движение составов по
и направлять и регулировать столь ин-
ло оснастить станции и перегоны до-

роги современными средствами автоматики и телемеханики, авто-
блокировкой, диспетчерской централизацией, радиосвязью. Эта ра-
бота стала еще одним из главных направлений, по которым шла мо-
дернизация дорожного хозяйства в описываемые годы.

Электрическая централизация стрелок началась на отдельных
станциях дороги с 1934 года; в 1935 году стрелок, управляемых с
диспетчерского пульта, было 21; к октябрю 1957 их стало 1254. А за
последующие семь лет, то есть за срок примерно вдвое меньший, к
ним добавилось еще 1214 централизованных стрелок.

Во второй половине 50-х годов на дороге стали широко вне-
дряться системы релейной и маршрутно-релейной, а также автома-
тической горочной централизации. Они автоматизировали операции
по приему и отправлению поездов, по маневровой работе. На стан-
ции, оборудованной маршрутно-релейной централизацией, установ-
ка маршрута делается за 10 — 12 секунд, тогда как приготовление
маршрута вручную занимало минут 15 — 18. К такой скорости еще
надо было привыкнуть. Ветеран дороги Н.И. Еремин вспоминает за-
бавный случай: опытный диспетчер, вступивший на дежурство сразу
после введения централизации на одной из станций на подходе к
Свердловскому узлу, отказался принимать прибывающий поезд, по-
тому что, как ему показалось, не хватит времени, чтоб приготовить ему
маршрут: оставалось только 15 минут. Однако ему все же хватило
одной смены, чтобы привыкнуть к новому ритму работы.

Оснащение очередной станции электрической централизацией
было непростой задачей. Мало того, что требовалось сложное элект-
ротехническое оборудование (его не доставало), а установить его могли
только высококвалифицированные монтажники. Требовалось еще где-
то разместить специальное здание для постов централизации (возле
путей обычно все уже застроено), а потом это здание построить; про-
рыть сотни метров траншей для укладки кабелей, установить свето-
форы, переоборудовать стрелки, смонтировать панели и приборы, пе-
реобучить персонал.

Разумеется, в общий комплекс работ обязательно включали и
замену керосиновых фонарей (где они еще оставались) электри-
ческим освещением, и другие усовершенствования, улучшающие ус-
ловия труда железнодорожников и повышающие надежность дви-
жения поездов. И все это нужно было делать без остановки движения
поездов. Но железнодорожники с энтузиазмом включались в это
хлопотное дело. Бывший заместитель начальника Тюменского от-
деления дороги В.М. Пупышев рассказывает: «Я свидетель того, как
работники станций в свободное от дежурства время копали тран-
шеи под кабели, устилали их кирпичом, устанавливали заземлители,
так как чувствовали предстоящее облегчение труда и некоторую
культуру».

Во второй половине 50-х, в 60 — 70-е годы электрическая цент-
рализация стрелок планомерно распространялась на новые и новые
станции: Свердловск-Сортировочный, Серов-Сортировочный, Синар-
ская, Исеть, Шибаново, Камышлов, Войновка, Ишим, станции Чусовско-
го отделения... А станции строящейся магистрали Тюмень — Сургут
оборудовались электрической централизацией сразу. В итоге этой
работы на одном лишь Тюменском отделении отпала нужда в целой
армии стрелочников — их там прежде работало 550 человек! Между

тем пропускная способность линейных станций повысилась при этом на 50 — 60 процентов.

Параллельно с централизацией стрелок на станциях оборудовались полуавтоматической и автоматической блокировкой перегоны. В одном лишь 1963 году полуавтоматическая блокировка была установлена на участках общей протяженностью 367 км, а всего к середине 60-х годов полуавтоматической и автоматической блокировкой было оборудовано уже более 80 процентов линий дороги. Неизменно привлекавшая внимание случайных свидетелей операция, когда, свесившись с подножки пролетающего мимо станции локомотива, помощник машиниста согнутой в локте рукой ловко выхватывал из руки дежурного по станции большую проволочную петлю жезла, — теперь она практически ушла в прошлое.

Устанавливались автоматические шлагбаумы и заградительные светофоры на переездах, внедрялось автоматическое и телеуправление тяговыми подстанциями и фидерами питания контактной сети, автоматизировалось наблюдение за состоянием подвижного состава.

* * *

Столь широкое внедрение в технологический процесс железнодорожных перевозок автоматики и телемеханики в скором времени закономерно побудило руководителей дороги искать более совершенные способы сбора, переработки и использования информации. Свердловская дорога одной из первых в стране начала внедрять у себя вычислительную технику для управления перевозочным процессом, долгосрочного и оперативного планирования, статистического учета и решения инженерных задач. В 1964 году была создана дорожная лаборатория вычислительной техники — будущий дорожный вычислительный центр. Первыми работниками центра стали В.И. Мокшанцев, И.В. Харланович, Н.В. Прокопеня, Б.Н. Фишманов, В.Я. Вайнштейн, а курировал его работу первый заместитель начальника дороги С.Н. Варгин.

Поначалу центр получал по телеграфным каналам из 30 пунктов текущую информацию о движении грузопотоков. Объем ее не превышал 550 — 600 тысяч знаков в сутки. Но этого, оказывается, электронно-вычислительной машине хватило, чтоб составить план работы станции Свердловск-Сортировочный на шесть часов, — впервые на сети дорог! Такой результат непосвященному человеку может показаться более чем скромным на фоне воспетого поэтом «громадь» наших пятилетних планов. Однако мы уже имели случай показать читателю, что пятилетние планы выражали в форме директив скорее политическую волю, нежели здравый экономический смысл, поэтому они или просто не выполнялись, или перевыполнялись (что, по сути, ведь то же — не выполнялись). А шестичасовой план сортировочной станции давал совершенно четкие рекомендации, как лучше распорядиться имеющимися производственными мощностями и подвижным составом, чтоб наиболее эффективным образом справиться с ожидаемым грузопотоком. Это был настоящий успех, который по достоинству оценили и работники, занимающиеся составлением поездов, и коллеги с других станций.

Методика составления оперативных планов совершенствовалась, а информационная сеть расширялась и усложнялась. Со временем в

сферу планирования вовлекались др Пермь-Сортировочная, наиболее к ние стало распространяться на др хозяйственной деятельности дорог решение инженерных задач). Наряду ми организовать работу смены, ста длительный период, позволяющие б резервами, заранее подготовиться.

Выгоды, которые дают преда обработка ее с помощью ЭВМ, бы водителями многих подразделений, объединить усилия для создания ин тем на важнейших сортировочных ст единой информационной системы.



Автоматический шлагбаум на переезде

Сбор, обработка с помощью ЭВМ, бы водителями многих подразделений, объединить усилия для создания ин тем на важнейших сортировочных ст единой информационной системы.

Если говорить точнее, то перм компонента.

Во-первых, технологически опр ного хозяйства. Чтобы добиться пот станционных процессов, коллективу вать сложившуюся планировку путе уложили обводной путь в обход гор сортировочного парка, переделали централизации, заменили горочные самым увеличили темп работы горк лась в хорошо отлаженный конвейер роена в строгом соответствии с пос

тинейных станций повысилась при этом
зацией стрелок на станциях оборудо-
автоматической блокировкой перего-
полуавтоматическая блокировка была
ей протяженностью 367 км, а всего к
оматической и автоматической блоки-
е более 80 процентов линий дороги.
мание случайных свидетелей операция,
пролетающего мимо станции локомо-
гнутой в локте рукой ловко выхватывал
большую проволочную петлю жезла, —
в прошлое.

ические шлагбаумы и заградительные
рилось автоматическое и телеуправле-
и фидерами питания контактной сети,
не за состоянием подвижного состава.

е в технологический процесс железно-
ки и телемеханики в скором времени
адителей дороги искать более совер-
работки и использования информации.
из первых в стране начала внедрять у
для управления перевозочным процес-
аного планирования, статистического
задач. В 1964 году была создана до-
тельной техники — будущий дорожный
и работниками центра стали В.И. Мок-
Прокопья, Б.Н. Фишманов, В.Я. Вайн-
первый заместитель начальника доро-

о телеграфным каналам из 30 пунктов
ении грузопотоков. Объем ее не пре-
в сутки. Но этого, оказывается, элект-
хватило, чтоб составить план работы
очный на шесть часов, — впервые на
впосвященному человеку может пока-
а фоне воспетого поэтом «громадьа»
ако мы уже имели случай показать чи-
выражали в форме директив скорее
равый экономический смысл, поэтому
е, или перевыполнялись (что, по сути,
А шестичасовой план сортировочной
тые рекомендации, как лучше распо-
одственными мощностями и подвиж-
эффективным образом справиться с
был настоящий успех, который по до-
занимающиеся составлением поез-
й.

ративных планов совершенствовалась,
жалась и усложнялась. Со временем в

сферу планирования вовлекались другие станции дороги, в том числе Пермь-Сортировочная, наиболее к тому подготовленная. Планирова-
ние стало распространяться на другие сферы производственной и
хозяйственной деятельности дороги (оперативный учет, отчетность,
решение инженерных задач). Наряду с краткосрочными, позволяющи-
ми организовать работу смены, стали составляться планы на более
длительный период, позволяющие более рационально распорядиться
резервами, заранее подготовиться к надвигающимся проблемам.

Выгоды, которые дают предварительный сбор информации и
обработка ее с помощью ЭВМ, были по достоинству оценены руко-
водителями многих подразделений дороги и побудили их к тому, чтоб
объединить усилия для создания информационно-планирующих сис-
тем на важнейших сортировочных станциях дороги, а в перспективе —
единой информационной системы для всей дороги.



Автоматический шлагбаум на переезде

Сбор, обработка с помощью электронно-вычислительной техни-
ки и грамотное использование информации стали одним из опреде-
ляющих аспектов комплексного метода эксплуатационной работы,
созданного в 60-х годах на станции Пермь-Сортировочная.

Если говорить точнее, то **пермский метод** включает в себя три
компонента.

Во-первых, технологически оправданную организацию станцион-
ного хозяйства. Чтобы добиться поточности и непрерывности внутри-
станционных процессов, коллективу станции пришлось откорректиро-
вать сложившуюся планировку путей: по-другому соединили парки,
уложили обводной путь в обход горки, изменили специализацию путей
сортировочного парка, переделали схему горочной автоматической
централизации, заменили горочные паровозы электровозами и тем
самым увеличили темп работы горки. В результате станция преврати-
лась в хорошо отлаженный конвейер, где технологическая линия выст-
роена в строгом соответствии с последовательностью операций.

Второй компонент системы — своевременное получение и все-стороннее использование оперативной информации. Идея заключалась в том, чтобы полная информация о вагонах состава имела в распоряжении дежурного по горке до того, как состав будет подан на расформирование, и чтобы на основе этой информации составлялся сортировочный листок, а техническая контора использовала бы ее для заблаговременного оформления натурального листа. Говоря еще проще, поток вагонов через сортировочную станцию дублируется потоком соответствующей информации, и как только в сортировочном парке заканчивается формирование очередного состава, так уже практически сразу готовы необходимые документы на «новорожденный» поезд и он без промедления может отправляться в путь.

Третий компонент системы — рационально организованный командный пункт. Прежде дежурный по горке, маневровый и станци-



Открытие электрифицированного участка
Пермь — Верещагино. 6 августа 1961 года

онный диспетчеры работали хотя и на общий результат, но независимо друг от друга, находились в разных, достаточно удаленных друг от друга помещениях и не могли координировать свои действия. Разработчики пермской системы сочли необходимым сосредоточить их рабочие места в одном пункте, а именно — на горке. Для этого здание диспетчерского поста пришлось расширить (туда же, кстати, вселили и техническую контору). Оттуда открывается хороший обзор всей панорамы станции, так что можно визуальнo контролировать исполнение всех команд, что психологически облегчает работу командиров станционной смены. Кроме того, были четко распределены обязанности между ними. Станционный диспетчер возглавляет работу смены, он планирует прием и отправку поездов, он же координирует действия своих коллег по командному пункту. Маневровый диспетчер управляет локомотивами сортировочного парка, которые занимаются составлением поездов. А дежурный по горке руководит операциями надвига и роспуска составов. Ни в чем

друг друга не дублируя, все трое образуют единый процесс.

Пермский метод эксплуатационной работы не привнес конкретное изменение в жизнь конкретного человека и возник не в течение нескольких лет на основе каких-то новых идей, а в течение нескольких лет на основе уже существующих к одной цели. Важными компонентами системы были: упорядочение технологического процесса, введение в эксплуатацию на этой основе твердого расписания, что потребовало усовершенствования планирования. К слову, эта система была не идеальна, но и перевыполнения, и недодовыполнения, и творчество с господствующей идеологией.

Планирование, в свою очередь, требовало постоянного получения информации о ва-



Более 200 делегаций с других дорог посетили станцию, чтобы ознакомиться с методом эксплуатационной работы

ходятся на самой станции, но и будущий плановый процесс. Так что при этом не было никакого распорядительного поста устройства автоматической телефонной связи, с дежурным по отделению и с соседних отделений. Очевидно, что с введением электронно-вычислительной техники в эксплуатацию сообщество сообщило новый импульс.

Расчеты маршрутов на основе некоторых быденных представлений о процессах. Казалось, например, что дешевле. Однако выяснилось, что по маршруту Чусовской через Кузино — Шалю — Лысье — Пермь — Екатеринбург — Пермь — Чусовская на 15 дешевле, чем через Кузино — Шалю — Лысье — Пермь — Екатеринбург — Пермь — Чусовская, потому что в первом случае поезд идет по двухпутному участку, а во втором по однопутному.

— своевременное получение и все-
зативной информации. Идея заключа-
формация о вагонах состава имелась в
рке до того, как состав будет подан на
основе этой информации составлялся
ическая контора использовала бы ее
ления натурного листа. Говоря еще
сортировочную станцию дублируется
ормации, и как только в сортировоч-
ирование очередного состава, так уже
ходимые документы на «новорожден-
ния может отправляться в путь.
— рационально организованный ко-
ный по горке, маневровый и станци-



го участка
в 1961 года

та и на общий результат, но незави-
в разных, достаточно удаленных друг
сли координировать свои действия.
мы сочли необходимым сосредото-
м пункте, а именно — на горке. Для
го поста пришлось расширить (туда
ую контору). Оттуда открывается хо-
станции, так что можно визуально конт-
манд, что психологически облегчает
смены. Кроме того, были четко рас-
ними. Станционный диспетчер воз-
ирует прием и отправление поездов,
своих коллег по командному пункту.
ляет локомотивами сортировочного
ставлением поездов. А дежурный по
двига и роспуска составов. Ни в чем

друг друга не дублируя, все трое организуют на разных уровнях еди-
ный процесс.

Пермский метод эксплуатационной работы не был изобретени-
ем конкретного человека и возник не в одночасье: он складывался в
течение нескольких лет на основе коллективных усилий, направлен-
ных к одной цели. Важными компонентами этой работы были после-
довательное упорядочение технологии работы грузовых станций, вне-
дрение на этой основе твердого графика движения поездов на
отделении, что потребовало усовершенствования системы оператив-
ного планирования. К слову, эта система не допускала не только не-
довыполнения, но и перевыполнения плана: технология вошла в про-
тиворечие с господствующей идеологией.

Планирование, в свою очередь, было невозможно без своевре-
менного получения информации о вагонах, которые не только нахо-



Более 200 делегаций с других дорог изучали пермский
метод эксплуатационной работы

дятся на самой станции, но и будут подходить в течение периода,
охватываемого планом. Так что пришлось еще в помещении гороч-
ного распорядительного поста устроить информационный центр, свя-
занный автоматической телефонной сетью со всеми крупными стан-
циями, с дежурным по отделению и со станцией передачи информации
с соседних отделений. Очевидно, что такая схема органично сочета-
ется с электронно-вычислительной техникой; в дальнейшем это об-
стоятельство сообщило новый импульс ее развитию...

Расчеты маршрутов на основе полной информации опрокинули
некоторые обыденные представления об экономике перевозочных
процессов. Казалось, например, очевидным, что кратчайший путь —
дешевле. Однако выяснилось, что перевезти груз из Свердловска до
Чусовской через Кузино — Шалю — Левшино (509 км) обходится про-
центов на 15 дешевле, чем через Кузино — Кын (316 км). Почему? Да
потому, что в первом случае поезда идут на электрической тяге по
двухпутному участку, а во втором их ведут паровозы.

Многие инженеры и организаторы производства Пермского отделения дороги внесли свой вклад в формирование и совершенствование описанной технологической системы: главный инженер, а позже заместитель начальника станции Пермь-Сортировочная И.В. Харламович, инженеры-технологи Н.М. Гаврюшин, С.Т. Жабин, диспетчеры Л.К. Лане, Л.Ф. Куликов, Б.М. Демин, вагонораспределитель В.В. Голубкова, начальник станции Левшино М.В. Букалов, начальник станции Пермь-Сортировочная Б.В. Ряшко, станционный диспетчер Д.Я. Болотов, руководитель информационного центра Л.И. Кривенко, целый ряд свердловских коллег, а также множество других диспетчеров, машинистов, кондукторов, станционных работников.

И следует назвать имя еще одного человека, чьей повседневной обязанностью было изо дня в день направлять этот процесс, соединять усилия отдельных людей в согласованное движение к общей цели. Мы имеем в виду Михаила Казимировича Скумбина, возглавлявшего Пермское отделение Свердловской железной дороги в течение десяти лет — с 1956 по 1966 годы. Это был на редкость талантливый организатор. Уже больше тридцати лет прошло, как он уехал из Перми (был избран в ЦК профсоюза железнодорожников, потом работал в аппарате министерства путей сообщения), а здесь до сих пор живы легенды о том, как он при вступлении в должность сумел добиться, чтобы все начальники отделов, не имевшие высшего образования, поступили в вузы, как с первой встречи запоминал людей, как умел в обыденном разговоре зацепиться за творческую мысль.

Пермский метод эксплуатационной работы был рекомендован министерством к распространению на сети дорог. Он был отмечен дипломом I степени и на ВДНХ.

* * *

Комплексный метод, разработанный пермяками, был по-своему уникален, но не единичен. В других отделениях, на других участках дороги тоже рождались инициативы, позволяющие использовать технические возможности подвижного состава и пропускную способность станций и перегонов более интенсивно.

Так, на Надеждинском (Серовском) отделении, предусмотрев некоторые технические и организационные меры, решили обходиться на длинном плече от Верхотурья до Карпинска (туда порожняк, оттуда — карпинский уголь, стабильная работа грузового конвейера) без смены электровоза и, стало быть, без заезда в депо. Стали ездить «по кольцу»: Сортировка — Верхотурье — Сортировка — Карпинск — Сортировка. Сэкономили много времени, разгрузили напряженный участок дороги и сортировочную станцию, стали намного эффективнее использовать электровозы: теперь 13 локомотивов выполняли объем работы на 22 процента больший, чем 22 электровоза при прежней системе. Производственный и экономический выигрыш от такого нововведения оказался столь значительным, что инициатор кольцевой езды — дежурный по отделению Иван Михайлович Кротов — был удостоен звания Героя Социалистического Труда, а уплотнение графика по его способу — «метод Кротова» — министерство рекомендовало к широкому распространению.

«Метод Кротова», при всех его бесспорных преимуществах, упускал из виду одну зависимость — между ритмом работы электровоза

на большом плече и физиологическом состоянии бригады в периодическом отдыхе. Просто, узаконив эксплуатацию эшелонов бригадами. То есть бригаду подменяли, это новшество, нужно было перешагнуть барьер — извечную привязанность к месту. Но выигрыш был весомый: укрупнив парк, увеличивая число локомотивов, перешагнули барьер — Ивдель, Климки — Пышма, Серов — Егоршино — Алапаевск.

А старший весовщик станции Левшино Афанасий Васильевич Лобанов предложил использовать полувагоны лесоматериалами. Идея была проста: полувагон ведь способен выдержать нагрузку углем, а древесина намного легче. Было сделано конкретное предложение: перед тем как наращивать борта и крепить гвозди, в результате в большегрузный полувагон помещалось только 20, а то и больше кубометров леса. В 1957 году на Свердловской дороге был введен в эксплуатацию первый лесоматериальный вагон... Дорога впервые за послевоенный период получила возможность вывозить лесоматериалы.

Предложенный Лобановым способ перевозки лесоматериалов был узаконен министерством и включен в правила перевозок. Он был очень выгоден для всех грузоотправителей: уменьшение количества подвижного состава, уменьшение объема перевозок, и снижение затрат на перевозку, и выгодно и грузоотправителям, и грузополучателям.

Почин Лобанова не остался незамеченным. Его достоинству оценен, подхвачен и развит. Старший весовщик станции Левшино Н.И. Лобанов предложил использовать полувагоны для перевозки деталей и узлов. В Пермском домостроительном управлении, Дальнего Востока и Казахстана, проблема компоновки груза оказывалась очень острой.

А старший инженер Чусовской железной дороги предложил способ уплотненной погрузки коротких пиломатериалов: короткой стойки, сырых шпал и т.д.

Привлек внимание новаторов и старший инженер Верхотурского отделения Лобанов. Он предложил использовать стандартные проемы мостов, а не стандартные вагоны. На Лобановской станции появилась «шапка». На Лобановской станции «шапку» стали на земле и водружать на вагоны.

К поиску вариантов уплотненной погрузки — мотоциклов, в Асбесте — асбестовых грузов — стали приходить. В Асбесте — тарных грузов — стали приходить. В Асбесте — тарных грузов — стали приходить. В Асбесте — тарных грузов — стали приходить.

* * *

На исходе своей пермской карьеры Лобанов переехал в Москву, где занимался организацией труда у пермских инженеров (он был переиздан и в Москве), найдя

низаторы производства Пермского от-
клад в формирование и совершенство-
кой системы: главный инженер, а позже
Пермь-Сортировочная И.В. Харла-
М. Гаврюшин, С.Т. Жабин, диспетчеры
Демин, вагонораспределитель В.В. Го-
вщино М.В. Букалов, начальник станции
ско, станционный диспетчер Д.Я. Боло-
нного центра Л.И. Кривенко, целый ряд
многообразие других диспетчеров, маши-
ных работников.

е одного человека, чьей повседневной
день направлять этот процесс, соеди-
и в согласованное движение к общей
ила Казимировича Скумбина, возглав-
Свердловской железной дороги в те-
1966 годы. Это был на редкость талан-
ше тридцати лет прошло, как он уехал
рофсоюза железнодорожников, потом
ства путей сообщения), а здесь до сих
он при вступлении в должность сумел
и отделов, не имевшие высшего обра-
с первой встречи запоминал людей, как
зацепиться за творческую мысль.

станции работы был рекомендован
ению на сети дорог. Он был отмечен

работанный пермяками, был по-своему
других отделениях, на других участках
тивны, позволяющие использовать тех-
ного состава и пропускную способ-
нее интенсивно.

Свердловском) отделении, предусмотрев
организационные меры, решили обходить-
путь до Карпинска (туда порожняк,
бильная работа грузового конвейера)
ю быть, без заезда в депо. Стали ез-
— Верхотурье — Сортировка — Кар-
ли много времени, разгрузили на пря-
тировочную станцию, стали намного
электропоезда: теперь 13 локомотивов
2 процента больший, чем 22 электро-
производственный и экономический вы-
казался столь значительным, что ини-
иерный по отделению Иван Михайлович
Героя Социалистического Труда, а
собу — «метод Кротова» — министер-
му распространению.

его бесспорных преимуществах, упу-
— между ритмом работы электропоезда

на большом плече и физиологической потребностью локомотивной
бригады в периодическом отдыхе. Противоречие разрешили довольно
просто, узаконив эксплуатацию электропоездов *неприкрепленными*
бригадами. То есть бригаду подменяли на пути. Чтобы решиться на
это новшество, нужно было перешагнуть серьезный психологический
барьер — извечную привязанность машиниста к «своему» локомо-
тиву. Но выигрыш был весомый: укрупнение тяговых плеч позволило, не
увеличивая число локомотивов, перевести на тепловозную тягу учас-
тки Серов — Ивдель, Климки — Покровск-Уральский и частично Бог-
данович — Егоршино — Алапаевск.

А старший весовщик станции Тавда (Егоршинское отделение)
Афанасий Васильевич Лобанов предложил *более плотно загружать*
полувагоны лесоматериалами. Идея вроде бы лежала на поверхнос-
ти: полувагон ведь способен выдерживать полную загрузку камен-
ным углем, а древесина намного легче, и это все понимали. Но надо
было сделать конкретный шаг: предложить простой и надежный спо-
соб наращивать борта и крепить груз. Лобанов этот шаг сделал, и в
результате в большегрузный полувагон стало помещаться дополни-
тельно 20, а то и больше кубометров леса. А лесом только за один
1957 год на Свердловской дороге было загружено 94 тысячи полува-
гонов... Дорога впервые за послевоенные годы выполнила напря-
женный план по вывозке лесоматериалов.

Предложенный Лобановым способ погрузки лесоматериалов был
узаконен министерством и включен в технические условия как обяза-
тельный для всех грузоотправителей. Еще бы: больше грузов при том
же количестве подвижного состава — это означало и заметное повы-
шение объема перевозок, и снижение их себестоимости; это было
выгодно и грузоотправителям, и грузополучателям, и самой дороге.

Почин Лобанова не понадобилось «внедрять»: он был тут же по
достоинству оценен, подхвачен и растиражирован. И вот уже стар-
ший весовщик станции Левшино Н.Г. Якин ищет способ более плот-
ной загрузки в полувагоны деталей стандартных домов, изготавлива-
емых Пермским домостроительным комбинатом для целинных земель
Казахстана, Дальнего Востока и других отдаленных мест. Тут про-
блема компоновки груза оказывалась посложней.

А старший инженер Чусовского отделения В.П. Глушков ищет
способ уплотненной погрузки короткомерных лесных грузов — руд-
ничной стойки, сырых шпал и т.п.

Привлек внимание новаторов и так называемый габарит «1-В» —
верхняя суженная часть профиля подвижного состава, соответствую-
щая стандартным проемам мостов, тоннелей и т.п.: над полувагона-
ми появилась «шапка». На Лобвинском лесокомбинате формировать
«шапку» стали на земле и водружать ее потом на полувагон краном.

К поиску вариантов уплотненной погрузки других грузов: в Ир-
бите — мотоциклов, в Асбесте — асбеста, в Перми — муки, в Сверд-
ловске — тарных грузов — стали привлекать ученых, очень уж голово-
ломными оказались задачи...

* * *

На исходе своей пермской карьеры М.К. Скумбин издал книгу «На-
учная организация труда у пермских железнодорожников» (позже она
была переиздана и в Москве), найдя наконец-то подходящее определе-

ние тому, чем он с коллегами занимался задолго до того, как аббревиатура НОТ была растиражирована пропагандой. Б.В. Ряшко, сменивший Скумбина в должности начальника отделения и тоже активно участвовавший в создании пермского метода, позже переехал в Свердловск и стал научным сотрудником Уральского отделения ВНИИ железнодорожного транспорта. Пермский опыт стал основой его научной работы. Эти два факта могут показаться частными и незначительными, если взять их в отдельности. Но вспомните, как М.К. Скумбин при вступлении в должность потребовал от начальников служб, чтобы они незамедлительно принимались за учебу. Вспомните, как резко возросла нужда в инженерных кадрах после реконструкции Тюменского локомотивного депо. И уж вовсе излишне напоминать о дорожном вычислительном центре, где современная наука была непосредственно привлечена для решения текущих производственных вопросов.



Уральская государственная академия путей сообщения

Техническое перевооружение превращало железнодорожный транспорт в наукоемкую отрасль народного хозяйства.

Приказом МПС в июне 1958 года был расширен перечень должностей, которые могут быть заняты только дипломированными специалистами, в дальнейшем он еще более расширился.

Дорога испытывала все более острую нужду в кадрах самой высокой квалификации. До этого времени система учебных заведений дороги включала лишь два техникума — Пермский и Свердловский — и ряд железнодорожных училищ. Теперь встал вопрос о создании высшего учебного заведения.

Правительственное постановление об учреждении в Свердловске **Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта** (УЭМИИТ) было подписано 23 июня 1956 года — в очевидной связи с принятым за четыре месяца до того постановлением «О генеральном плане электрификации железных

дорог». На решение организационного вопроса — крупнейший железнодорожный вуз страны — полагал квалифицированными кадрами. И уже 17 ноября состоялось торжественное открытие.

Первым и бессменным на протяжении всей истории от самой первой ступеньки (был машинистом) до самого верха (генеральным директором) и потому самым талантливым организатором и одаренным человеком молодой отрасли. Значительная роль



В лаборатории теоретических основ государственной академии путей сообщения

подавательского корпуса и налаживании плечи первого проректора по учебной работе — Михаила Дядькова.

Поначалу институт организовал специальности: электрификация железных дорог, автоматика, телемеханика и связь. В первый год на учебу было принято 16 штатных преподавателей. Молодого вуза покинули 196 новых преподавателей, появились первые аспиранты. Раслекая научно-исследовательская работа по устройству энергоснабжения была руководством кандидата технических наук.

Уже в середине 60-х годов модернизированного, приспособленного помеще-