

его зрелой духовной жизни. Как, впрочем, и музей реки Чусовой, и спортивно-культурный комплекс «Огонек», и многое-многое другое, что делает город, выросший из пристанционного поселка Горнозаводской дороги, городом не только по числу жителей, но и по духовному складу, по образу жизни.

* * *

Дорога изначально содержалась в образцовом состоянии — по крайней мере, такое впечатление она оставляла у всех, кто по ней проезжал.

Так, семь лет спустя после окончания строительства по Уральской горнозаводской дороге проехал американский журналист Джордж Кеннан. Вот что написал он об этом путешествии: «Немало изумлены были мы, видя в горной местности на крайнем востоке Европейской России хорошо выстроенную и отлично, даже с роскошью обставленную железную дорогу. Станционные здания между Пермью и Екатеринбургом принадлежат к самому лучшему, что я видел в этом роде в России. Полотно дороги было замечательной прочности, вагоны могли поспорить с вагонами богатейших железных дорог в России. Все, что имело хоть малейшее отношение к железной дороге, было в полнейшем порядке».

Судить о прочности железнодорожного полотна, наблюдая его из окна вагона первого класса, представляется делом сомнительным. Хотя ко времени путешествия наблюдательного американца хлипкие заморские рельсы и на самом деле были уже, очевидно, по всей трассе заменены более надежными — уральскими. Вагон не слишком качало, и серьезными дорожными происшествиями никто не пугал — их просто не было.

А вот что касается ощущения добротности обустройства и тщательности повседневного догляда дорожных строений и служб — тут достоверность впечатлений американского журналиста можно подтвердить хотя бы тем, что и другие вагонные путешественники непременно задерживали на том внимание.

Интересны в этом отношении путевые заметки литературно одаренного пермского врача Е. Янишевского, который проехал тем же маршрутом полтора-два года спустя. «Уральская дорога, — пишет любознательный пассажир, — построена даже с излишней роскошью, если иметь в виду ее исключительно коммерческую цель. Не говоря уже о главных конечных вокзалах дороги, в Перми и в Екатеринбурге, представляющих истинные дворцы в здешнем крае, не говоря о наиболее главных промежуточных станциях, даже маленькие станции, с их домиками для служащих на дороге, даже сторожевые будочки — все без исключения имеют изящный, красивый вид».

Е. Янишевский свидетельствует и об исключительно высоком уровне обслуживания пассажиров на Уральской дороге. Дескать, «кондуктора и прислуга вежливы, контролеры не теребят беспрестанно пассажиров для проверки билетов, что особенно любят на некоторых дорогах делать ночью... Вагоны устроены хорошо, удобно, не говоря уж о первом классе, ночью можно удобно спать даже и в вагонах второго класса; к тому же тесноты в вагонах, особенно первого и второго класса, никогда не бывает, часто эти вагоны ходят почти пустые; насколько это полезно для управления дорогой, пассажирам, ко-

нечно, нет дела, но им это очень удороже жалуются только на одно, —

Образцовый порядок на дороге лутации — во многом заслуга инже-

Николай Степанович Остростройке с самого начала, тогда он пяти лет от роду.

Его основные биографические численны: родился в Тамбове в 1849 (специалист по сахароварению), сем Смоленске, потом Институт путей института около года поработал в гр трассы Полтавско-Роменской желез



Н.С. Островский,
первый управляющий
Уральской дороги

нальные качества были замечены и что уже в 23 года он был назначен Орловско-Витебской железной доро мо, и попался на глаза П.И. Губонину, шую уральскую стройку. И на этот р шой здравый смысл» (помните харак «толстопуза, русского простого муж справился с ролью начальника стро Екатеринбург до Кушвы.

Правда, начало его уральской ным случаем. Произошел пожар на мастерских в Екатеринбурге, после лодой начальник поднялся на строи чество работы, а леса рухнули. Ник чился и с тех пор уже до конца дней н

ж, впрочем, и музей реки Чусовой, и с «Огонек», и многое-многое другое, в пристанционном поселке Горнозаводского по числу жителей, но и по духов-

алась в образцовом состоянии — по мне она оставляла у всех, кто по ней

окончания строительства по Уральской — жал американский журналист Джордж в этом путешествии: «Немало изумлены сти на крайнем востоке Европейской отлично, даже с роскошью обстав- ионные здания между Пермью и Ека- ому лучше, что я видел в этом роде о замечательной прочности, вагоны гатейших железных дорог в России. отношение к железной дороге, было в

нодорожного полотна, наблюдая его представляется делом сомнительным. наблюдательного американца хлипкие ле были уже, очевидно, по всей трас- — уральскими. Вагон не слишком и происшествиями никто не пугал —

ия добротности обустройства и тща- да дорожных строений и служб — тут ариканского журналиста можно под- ие вагонные путешественники непре- мание.

и путевые заметки литературно ода- ишевского, который проехал тем же лустя. «Уральская дорога, — пишет строена даже с излишней роскошью, ально коммерческую цель. Не говоря «дороги, в Перми и в Екатеринбурге, ы в здешнем крае, не говоря о наи- танциях, даже маленькие станции, с дороге, даже сторожевые будочки — ый, красивый вид».

твует и об исключительно высоком в на Уральской дороге. Дескать, «кон- нтролеры не теребят беспрестанно ов, что особенно любят на некоторых устроены хорошо, удобно, не говоря ко удобно спать даже и в вагонах оты в вагонах, особенно первого и ет, часто эти вагоны ходят почти пус- правления дорогой, пассажирам, ко-

нечно, нет дела, но им это очень удобно... Пассажиры на Уральской дороге жалуются только на одно, — это на высокий ее тариф».

Образцовый порядок на дороге в первое десятилетие ее эксплуатации — во многом заслуга инженера Н.С. Островского.

Николай Степанович Островский появился на уральской стройке с самого начала, тогда он был совсем молод — двадцати пяти лет от роду.

Его основные биографические вехи до того момента немногочисленны: родился в Тамбове в 1849 году (отец — инженер-технолог, специалист по сахароварению), семнадцати лет окончил гимназию в Смоленске, потом Институт путей сообщения в Петербурге. После института около года поработал в группе, занимавшейся изысканием трассы Полтавско-Роменской железной дороги. Там его профессио-



Н.С. Островский,
первый управляющий
Уральской дороги



А.Г. Палкин,
начальник станции
Чусовская в 1891 году

нальные качества были замечены и должным образом оценены, так что уже в 23 года он был назначен начальником дистанции пути на Орловско-Витебской железной дороге. Вот тут-то Островский, видимо, и попался на глаза П.И. Губонину, набравшему команду на большую уральскую стройку. И на этот раз, как и в других случаях, «большой здравый смысл» (помните характеристику С.Ю. Витте?) не подвел «толстопуза, русского простого мужика»: молодой инженер отлично справился с ролью начальника строительства участка магистрали от Екатеринбурга до Кушвы.

Правда, начало его уральской карьеры было омрачено несчастным случаем. Произошел пожар на строящихся железнодорожных мастерских в Екатеринбурге, после пожара здание восстановили. Молодой начальник поднялся на строительные леса, чтоб проверить качество работы, а леса рухнули. Николай Степанович сильно покалечился и с тех пор уже до конца дней не расставался с прочной тростью.

Однако ограниченность в движениях вполне компенсировалась, по признанию сослуживцев, его необыкновенной работоспособностью, широтой видения проблем и прекрасным талантом организатора.

Правлением «Общества Уральской горнозаводской железной дороги» инженеру Островскому было предложено подготовить дорогу к эксплуатации, а затем его назначили управляющим — первым в череде руководителей, возглавлявших дорогу на протяжении 120 лет ее существования.

Поскольку он сам ее строил, эту дорогу, он знал ее так полно и детально, как, вероятно, не мог знать ни один из его подчиненных. При этом был, по отзывам сослуживцев, дотошно внимателен и справедливо требователен. Выезжая на линию по служебной надобности, он вникал во все частности, все понимал, везде давал точные указания и следил потом за их исполнением.

Он был не только «технарь» и администратор. Им написан ряд книг, в которых разрабатывалась стратегия развития железнодорожной сети на Урале и в прилегающих к нему районах; при нем дорога продолжала интенсивно разрастаться и получила выходы в центральные губернии России и в Сибирь.

Высокие столичные чиновники, инспектировавшие дорогу, неизменно отмечали ее образцовое состояние и четкую работу всех ее служб. Деловые качества самого, видимо, молодого тогда в России руководителя такого уровня по ведомству путей сообщения высоко ценил министр К.Н. Посьет.

При Островском Уральская дорога отметила свое десятилетие, но уже в следующем году семейные обстоятельства побудили его к отъезду с Урала. В последующие годы он работал начальником ряда других железных дорог в центральных губерниях России.

Заслуги инженера Н.С. Островского в развитии транспортной системы края были столь очевидны и значительны, что его именем назвали одну из станций Екатеринбургско-Тюменской дороги (станция Островская упоминается в «Журнале комиссии», принимавшей дорогу в эксплуатацию). Потом ее все же почему-то переименовали — в Синарскую (ныне Каменск-Уральский).

* * *

Говоря о «почти пустых» вагонах Горнозаводской дороги, путешественник Е. Янишевский невзначай затронул весьма больной вопрос. Четверть века спустя упомянутый выше историк дороги А.А. Неопиханов высказался более определенно: «Уральская железная дорога, построенная, главным образом, для нужд горных заводов, оказалась предприятием бездоходным, постоянно работавшим в убыток». Все верно, только, пожалуй, слово «оказалась» он употребил напрасно: можно подумать, что это проектировщики ошиблись — хотели как лучше, но...

Но проектировщики не ошиблись: они сделали одну из лучших в России дорог, прекрасно рассчитали первый шаг. Но за первым обязательно должны были сразу же последовать другие шаги.

Нерентабельность перевозок при высоких тарифах объяснялась малой загруженностью дороги, что объяснялось достаточно очевидными причинами. Во-первых, транспортная артерия, пронизавшая горнозаводский Урал, еще не обросла «капиллярами» подъездных путей. Впрочем, на съезде уральских горнопромышленников в 1897 году про-

звучало более выразительное сравнение: Екатеринбург — Челябинск — это сплав путей, тогда как их существование в Ситуацию можно пояснить и другими причинами: удаленность предприятий и сел от железной дороги — на Урале добраться за 200 верст по бездорожью дешевле и грузы перевозить, и переехать пешком.

Во-вторых, дорога была «анклавом», оторванной от общероссийской железной сети, была построена «на вырост», доработан в ее генах, и он составил первую половину ее истории.

Куда же следовало направить усилия? Мнения были достаточно единодушными. Обсуждали необходимость ее продолжения от Екатеринбурга до Тюмени. Ее бы сразу и начали в этом направлении. А тем временем появились другие проекты: строительство линии Нижний Тагил — Екатеринбург. Предприниматели и городская дума предлагали вариант: Нижний Тагил — Ирбит — Тобольск.

Однако направление Екатеринбург — Тюмень черкнув при этом, что речь идет о строительстве из центра России в Сибирь. В Сибирь, а затем и министр финансов Н.С. Бунге, что, несмотря на финансовые трудности, необходимо для строительства столь важной магистрали. Составит большого труда. У министра серьезный аргумент в пользу этого проекта: железные дороги, построенные на строительство дороги, давали хороший урожай 1880 года.

Осенью 1880 года Комитет министров, а царь утвердил его решение. В преддверии зимы не стали. А в следующем году другие варианты, в том числе ориентация Транссибирской магистрали (Омск) направление, что сделало бы Екатеринбург до Тюмени менее актуальным.

И тогда последовала резолюция Комитета министров: Екатеринбург до Тюмени исполнить по плану, произведя безотлагательно и немедленно для обсуждения направления строительства.

Пока велись изыскания и выяснялись подводные камни, борьба железнодорожников

жениях вполне компенсировалась, по необыкновенной работоспособностью, прекрасным талантом организатора. Уральской горнозаводской железной дороге было предложено подготовить дорогу, назначили управляющим — первым в явивших дорогу на протяжении 120 лет

ил, эту дорогу, он знал ее так полно и знать ни один из его подчиненных. Прищев, дотошно внимателен и справедлив, а линию по служебной надобности, он принимал, везде давал точные указания и

и администратор. Им написан ряд стратегия развития железнодорожных к нему районах; при нем дорога стала и получила выходы в централь-

ники, инспектировавшие дорогу, неизменно состояние и четкую работу всех ее, видимо, молодого тогда в России о ведомству путей сообщения высоко

е дорога отметила свое десятилетие, ейные обстоятельства побудили его к ие годы он работал начальником ряда дальних губерниях России.

спровского в развитии транспортной и значительны, что его именем уральско-Тюменской дороги (стан- «Журнале комиссии», принимавшей ее все же почему-то переименовали — альский).

тонах Горнозаводской дороги, путешественней затронул весьма большой вопрос. и выше историк дороги А.А. Неопиха- нно: «Уральская железная дорога, по- нужд горных заводов, оказалась пред- но работавшим в убыток». Все верно, с» он употребил напрасно: можно по- ошиблись — хотели как лучше, но... облись: они сделали одну из лучших в итали первый шаг. Но за первым обя- е последовать другие шаги.

ок при высоких тарифах объяснялась что объяснялось достаточно очевид- транспортная артерия, пронизавшая гор- ста «капильярами» подъездных путей. ннопромышленников в 1897 году про-

звучало более выразительное сравнение: «Кривая линия Пермь — Екатеринбург — Челябинск — это спинной хребет без ребер и конечностей». Съезд заключил, что нужно построить 2326 верст подъездных путей, тогда как их существовало к тому времени всего 13 верст. Ситуацию можно пояснить и другими цифрами: к концу века в Европе удаленность предприятий и селений от железной дороги не превышала 15 километров — на Урале до нее порой приходилось добираться за 200 верст по бездорожью. Часто оказывалось проще и дешевле и грузы перевозить, и передвигаться по старинке: гужом да пешком.

Во-вторых, дорога была «анклавной», «островной», то есть изолированной от общероссийской железнодорожной сети. Она, по сути дела, была построена «на вырост», дальнейший рост был запрограммирован в ее генах, и он составил главное содержание следующего этапа ее истории.

Куда же следовало направить второй шаг? В одном отношении мнения были достаточно единодушны: в Сибирь, к судоходным рекам Обского бассейна. Еще только разворачивалось строительство горнозаводской дороги (в мае 1875 года), а Комитет министров признает необходимость ее продолжения от Екатеринбурга через Камышлов до Тюмени. Ее бы сразу и начали в этом направлении строить, да помешала русско-турецкая война 1877 — 1878 годов, опустошившая казну. А тем временем появились другие предложения. Пермские и ирбитские купцы, заручившись поддержкой и в столицах, начали кампанию за строительство линии Нижний Тагил — Салда — Алапаевск — Ирбит; предприниматели и городская дума Тобольска предложили свой вариант: Нижний Тагил — Ирбит — Тобольск.

Однако направление Екатеринбург — Тюмень поддержали, подчеркнув при этом, что речь идет о создании участка большой магистрали из центра России в Сибирь, генерал-губернатор Западной Сибири, а затем и министр финансов Н.Х. Бунге. Последний даже заявил, что, несмотря на финансовые трудности, изыскать в казне 10-11 миллионов для строительства столь важной железнодорожной линии не составит большого труда. У министра финансов нашелся и еще один серьезный аргумент в пользу этого проекта: деньги из казны, затраченные на строительство дороги, доставили бы заработок населению прилегающих к будущей трассе районов, пострадавшему от неурожая 1880 года.

Осенью 1880 года Комитет министров принял предложение Н.Х. Бунге, а царь утвердил его своим указом. Но начинать стройку в преддверии зимы не стали. А в следующем году снова начали выдвигаться другие варианты, в том числе и такие радикальные, как переориентация Транссибирской магистрали на более южное (Самара — Омск) направление, что сделало бы строительство дороги от Екатеринбурга до Тюмени менее актуальным для России.

И тогда последовала резолюция Александра III от 22 мая 1882 года в журнале Комитета министров: «Относительно участка от Екатеринбурга до Тюмени исполнить по мнению большинства, изыскания произвести безотлагательно и рассмотреть в Комитете министров для обсуждения направления Сибирской магистральной линии».

Пока велись изыскания и выяснялось «мнение большинства», шла подковерная борьба железнодорожных дельцов за получение кон-

цессии на строительство новой линии. Опыт скорого обогащения на железнодорожных подрядах был к этому времени настолько хорошо отработан, что даже финансовая неудача Губонина при прокладке трассы через Уральский хребет никого из претендентов не смутила. Летом 1882 года был уже проведен конкурс между четырьмя основными соискателями подряда.

Однако министр путей сообщения К.Н. Посыет, ознакомившись с обсуждаемыми ценами, предложил строить дорогу за счет казны и при ее же неусыпном контроле: обойдется дешевле, подсчитал он, тысяч на 600 против самой низкой цены, заявленной одним из соискателей. Министр финансов Н.Х. Бунге поддержал эту идею, и 17 декабря 1882 года было высочайше утверждено положение о строительстве дороги от Екатеринбурга до Тюмени «непосредственным распоряжением казны».

Постройка Екатеринбургско-Тюменской дороги общей протяженностью (вместе с тремя ветвями: двумя подъездными в конечных пунктах и одной — от станции Богданович до Каменска) 349,6 версты началась летом 1883 года и в основном закончилась к концу декабря 1885 года. Комиссия по приемке, возглавляемая инженером П.С. Зацвилюховским, уведомила телеграммой начальника Управления железных дорог В.В. Салова, что «путь, принадлежности оно, искусственные сооружения, гражданские здания устроены прочно, согласно проектам и вполне удовлетворяют требованиям правильного движения, за исключением лишь мелких незаконченностей». За этой сдержанной оценкой в действительности стояло отличное качество работ: здания и сооружения той поры, если они не были варварски разрушены или вытеснены техникой нового поколения, продолжают до сих пор исправно выполнять свои функции. Даже деревянные здания, простояв на добротном кирпичном фундаменте и под железной крышей более ста лет, выглядят достаточно прочными.

При этом дорога обошлась казне даже дешевле, чем было рассчитано по смете. Если исключить стоимость Каменской ветви, которая не значилась в первоначальном проекте и потому не учитывалась при состязании претендентов на получение концессии, то получается, что Посыету удалось сэкономить не 600 тысяч, как он обещал, а шесть миллионов казенных денег — факт небезынтересный для осмысления вопроса о взаимодействии государственного и частного капитала в развитии экономики дореволюционной России.

Факт этот должным образом оценили и тюменцы, к которым наконец-то пришла долгожданная железная дорога: решением городской Думы известный государственный деятель, ученый, адмирал русского флота и радетель за экономические интересы Сибири Константин Николаевич Посыет был удостоен звания почетного гражданина города Тюмени.

* * *

Выход к узловому пункту водных путей Обского бассейна — фактически к воротам Сибири — резко увеличил поток грузов, который принимала на себя уральская магистраль: с 21,5 млн. пудов в 1880 г. до 42,8 млн. пудов в 1888 г. Практически весь товарообмен между европейской частью России и Сибирью держался теперь на прочной, но все же тонкой нити единственной рельсовой колеи, протянувшей-

ся от Перми до Тюмени. При этом протяженности дорога принадлежал компании. Два хозяина у одного, по себе неудобно. Тем более неудача этих хозяев не совпадают. А т «Частное предприятие, — объясняет наследнику престола крупнейший в го дела С.Ю. Витте, — имеет своим следователно, в лучшем случае, пнии частного дела, интересы населе государственные, могут отойти на в вывод, — управление железными дельственною властью является фор их назначение».

Такая точка зрения возобладала в Комитете министров. И поскольку в свое положение России укрепило национализации частных железных, чивая их стоимость владельцам. С годы казною дорог оказалась и Ура

Надо отметить, что в некоторых трактовался тенденциозно: дескать, роге дельцов, стоявших во главе ее, самом деле ситуация, как мы уже убе смысл: «островная» и не оснащенная той дорога работала не в полную си ла концы с концами. Но у нее была ющая перспектива. Поэтому ине принадлежала все-таки правительст жениями государственной пользы.

Но что верно — то верно: на т получили неплохие барыши. Опуст шения «Общества Уральской горн казной, завязавшиеся еще в ходе с гласно калькуляции, составленной ственными интересами не поступил шлась в 106192 рубля (сюда включен Для сравнения: верста Петербурга в 132 тыс. рублей, потом стали стро мерно за 50 тысяч. Но когда государ заводскую дорогу, то, с учетом пре версты для казны подскочила уже 168,5 тыс. рублей! И это при том, ч выторговать некоторое снижение су акционерами.

Авторы книги «Наша железнод зившей официальный взгляд на ист так прокомментировали эту разори кать, при выкупе ряда дорог, в том ч не останавливалось перед некотор только бы прекратить несогласный ми порядок эксплуатации этой важе

ой линии. Опыт скорого обогащения на
ыл к этому времени настолько хорошо
вая неудача Губонина при прокладке
ет никого из претендентов не смутила.
веден конкурс между четырьмя основ-

общения К.Н. Посъет, ознакомившись с
можил строить дорогу за счет казны и
е: обойдется дешевле, подсчитал он,
кой цены, заявленной одним из соиска-
Бунге поддержал эту идею, и 17 декаб-
е утверждено положение о строитель-
рга до Тюмени «непосредственным

си-Тюменской дороги общей протяжен-
ями: двумя подъездными в конечных
Богданович до Каменска) 349,6 версты
основном закончилась к концу декабря
е, возглавляемая инженером П.С. Зац-
раммой начальником Управления желез-
ть, принадлежности оно, искусствен-
здания устроены прочно, согласно
ают требованиям правильного движе-
ных незаконченностей». За этой сдер-
ности стояло отличное качество ра-
й поры, если они не были варварски
нкой нового поколения, продолжают
свои функции. Даже деревянные зда-
ерпичном фундаменте и под железной
ет достаточно прочными.

ь казне даже дешевле, чем было рас-
ить стоимость Каменской ветви, кото-
ном проекте и потому не учитывалась
на получение концессии, то получает-
омить не 600 тысяч, как он обещал, а
нег — факт небезынтересный для ос-
ействии государственного и частного
и дореволюционной России.

ом оценили и тюменцы, к которым на-
я железная дорога: решением городс-
венный деятель, ученый, адмирал рус-
экономические интересы Сибири
был удостоен звания почетного граж-

одных путей Обского бассейна — фак-
езко увеличил поток грузов, который
егистраль: с 21,5 млн. пудов в 1880 г.
Практически весь товарообмен между
Сибирью держался теперь на прочной,
енной рельсовой колеи, протянувшей-

ся от Перми до Тюмени. При этом примерно на одну треть своей
протяженности дорога принадлежала казне, а на две трети — частной
компании. Два хозяина у одного, по сути, предприятия — это уже само
по себе неудобно. Тем более неудобно, когда стратегические инте-
ресы этих хозяев не совпадают. А тут был как раз тот самый случай.
«Частное предприятие, — объяснял полтора десятилетиями позже
наследнику престола крупнейший в России знаток железнодорожно-
го дела С.Ю. Витте, — имеет свои собственные задачи и интересы, и
следовательно, в лучшем случае, при совершенно правильном веде-
нии частного дела, интересы населения, а тем более интересы обще-
государственные, могут отойти на второй план. Поэтому, — делал он
вывод, — управление железными дорогами непосредственно прави-
тельственной властью является формой, наиболее обеспечивающей
их назначение».

Такая точка зрения возобладала еще в середине 80-х годов и в
Комитете министров. И поскольку к концу того десятилетия финан-
совое положение России укрепилось, правительство приступило к
национализации частных железных дорог, достаточно щедро выпла-
чивая их стоимость владельцам. Среди десяти выкупленных в эти
годы казною дорог оказалась и Уральская горнозаводская.

Надо отметить, что в некоторых советских источниках этот факт
трактовался тенденциозно: дескать, «хищническое отношение к до-
роге дельцов, стоявших во главе ее, приводит к банкротству» и т.п. На
самом деле ситуация, как мы уже убедились, имела существенно иной
смысл: «островная» и не оснащенная «капиллярами» подъездных пу-
тей дорога работала не в полную силу и действительно плохо своди-
ла концы с концами. Но у нее была очевидная и вполне обнадежи-
вающая перспектива. Поэтому инициатива выкупа дороги казной
принадлежала все-таки правительству и была продиктована сообра-
жениями государственной пользы.

Но что верно — то верно: на продаже дороги казне акционеры
получили неплохие барыши. Опустим сложные финансовые отно-
шения «Общества Уральской горнозаводской железной дороги» с
казной, завязавшиеся еще в ходе строительства. Оценим итог. Со-
гласно калькуляции, составленной «Обществом» (разумеется, соб-
ственными интересами не поступились), каждая верста дороги обо-
шлась в 106192 рубля (сюда включены и расходы, понесенные казной).
Для сравнения: верста Петербургско-Московской дороги обошлась
в 132 тыс. рублей, потом стали строить значительно дешевле — при-
мерно за 50 тысяч. Но когда государство выкупило Уральскую горно-
заводскую дорогу, то, с учетом прежних затрат, стоимость одной ее
версты для казны подскочила уже — в окончательном итоге — до
168,5 тыс. рублей! И это при том, что правительству удалось все же
выторговать некоторое снижение суммы, первоначально назначенной
акционерами.

Авторы книги «Наша железнодорожная политика» (1902), выра-
зившей официальный взгляд на историю российских железных дорог,
так прокомментировали эту разорительную для казны сделку: дес-
кать, при выкупе ряда дорог, в том числе и Уральской, «правительство
не останавливалось перед некоторым денежным пожертвованием,
только бы прекратить несогласный с общегосударственными вида-
ми порядок эксплуатации этой важной артерии сообщения».

Неделя № 16. 1888

301

Управление Уральской Горнозаводской железной дороги.



Съ 1 мая сего года движение пассажирскихъ поездовъ по Уральской Горнозаводской желѣзной дорогѣ будетъ производиться по слѣдующему расписанію.

По главной линіи
Н Ж Н Д Н В Н О.

Почтово-пассажирскій поездъ № 1 изъ Перми въ Екатеринбургъ.

Прибытіе.		Отправленіе.	
Пермь	- - -	- - -	9 ч. 30 м. вечера
Чусовая	- - 2 ч. 12 м. ночи	- - -	2 ч. 39 м. ночи
Кушва	- - 10 ч. 47 м. утра	- - -	11 ч. 04 м. утра
Н.-Тагилъ	- - 12 ч. 35 м. дня	- - -	1 ч. 05 м. дня
Невьянскъ	- - 2 ч. 43 м. дня	- - -	3 ч. 01 м. дня
В.-Нейвинскъ	- - 3 ч. 54 м. дня	- - -	4 ч. 04 м. пополудни
Екатеринбургъ	- - 6 ч. 05 м. вечера	- - -	-

Почтово-пассажирскій поездъ № 2 изъ Екатеринбурга въ Пермь.

Прибытіе.		Отправленіе.	
Екатеринбургъ	- - -	- - -	11 ч. 55 м. дня
В.-Нейвинскъ	- - 1 ч. 55 м. пополудни	- - -	2 ч. 03 м. пополудни
Невьянскъ	- - 2 ч. 56 м. пополудни	- - -	3 ч. 17 м. пополудни
Н.-Тагилъ	- - 4 ч. 55 м. пополудни	- - -	5 ч. 25 м. пополудни
Кушва	- - 6 ч. 56 м. вечера	- - -	7 ч. 14 м. вечера
Чусовская	- - 3 ч. 26 м. ночи	- - -	3 ч. 53 м. ночи
Пермь	- - 8 ч. 35 м. утра	- - -	-

По Луньевской линіи.

Товаро-пассажирскій поездъ № 5 изъ Чусовской въ Березняки.
по понедѣльникамъ, средамъ и пятницамъ.

Прибытіе.		Отправленіе.	
Чусовская	- - -	- - -	4 ч. 15 м. пополудни
Кизель	- - 10 ч. 27 м. утра	- - -	10 ч. 47 м. дня
Александровская	- - 11 ч. 45 м. дня	- - -	11 ч. 55 м. дня
Веретье	- - 3 ч. „ пополудни	- - -	3 ч. 20 м. пополудни
Березняки	- - 3 ч. 30 м. пополудни	- - -	-

Товаро-пассажирскій поездъ № 6 изъ Березняковъ въ Чусовскую
по вторникамъ, четвергамъ и субботамъ.

Прибытіе.		Отправленіе.	
Березняки	- - -	- - -	2 ч. 35 м. пополудни
Веретье	- - 2 ч. 45 м. пополудни	- - -	3 ч. 05 м. пополудни
Александровская	- - 6 ч. 10 м. вечера	- - -	6 ч. 20 м. вечера
Кизель	- - 7 ч. 18 м. вечера	- - -	7 ч. 38 м. вечера
Чусовская	- - 1 ч. 50 м. пополудни	- - -	-

Часы прибытія и отправленія поездовъ назначены по Пермскому времени.

84-3-1

Расписание движения пассажирскихъ поездовъ
по Уральской горнозаводской желѣзной дороге

Сделка между правительствомъ «нозаводской желѣзной дороги» была с 1 января 1888 года первая уральской построенной за казенный счетъ единый хозяйственный организмъ. О портное предприятие получило офицальной дороги.

* * *

Уральская желѣзная дорога историческаго канала, надежно соединяющаго две великіе водные системы. Одна «островная», и к началу 90-х годовъ принадлеженіе к общероссийской желѣзнодорожной.



Вокзалъ станціи Тюмень. 1898 годъ

как совершенно неотложная хозяйственная этому времени ее расстояние до ближайшихъ, от которыхъ рельсовые пути уже не тысячами, а только немногими. Уралу спешно тянули рельсовый путь въ Сибирь — от Самары до Уфы, затемъ до Омска.

В 1892 году дорога от Самары до Омска нулась далее въ сторону Кургана и Пензы. Название еще не устоялось: то называли Транссибирской магистралью, то Транс-Сибирской. Началъ создаваться великій трактъ, изменить структуру экономическаго имперіи. Все еще сохраняющаяся изъ роги, остающейся совсемъ недалеко отъ нетерпимой. Однако понадобилось еще въ вопросъ въ правительственныхъ кабинетахъ.

Горнозаводской железной дороги.



железнодорожных поездов по Уральской Горнозаводской железной дороге производится по следующему расписанию.

Главной линии
ИЗ ПЕРМИ В ЕКАТЕРИНБУРГ.

№ 1 из Перми в Екатеринбург.

Отправление.	
-	9 ч. 30 м. вечера
ночь	2 ч. 39 м. ночи
утра	11 ч. 04 м. утра
день	1 ч. 05 м. дня
вечера	3 ч. 01 м. дня
ночь	4 ч. 04 м. пополудни

№ 2 из Екатеринбурга в Пермь.

Отправление.	
-	11 ч. 55 м. дня
полудни	2 ч. 03 м. пополудни
полудни	3 ч. 17 м. пополудни
полудни	5 ч. 25 м. пополудни
вечера	7 ч. 14 м. вечера
ночь	3 ч. 53 м. ночи

Березовской линии.

№ 5 из Чусовской в Березняки.
в среду и пятницу.

Отправление.	
-	4 ч. 15 м. пополудни
утра	10 ч. 47 м. дня
день	11 ч. 55 м. дня
полудни	3 ч. 20 м. пополудни

№ 6 из Березняков в Чусовскую
четверг и субботу.

Отправление.	
-	2 ч. 35 м. пополудни
полудни	3 ч. 05 м. пополудни
вечера	6 ч. 20 м. вечера
вечера	7 ч. 38 м. вечера

Время назначено по Пермскому времени.

84-3-1

расписание поездов
железнодорожной дороги

Сделка между правительством и «Обществом Уральской горнозаводской железной дороги» была совершена 30 июля 1887 года, а с 1 января 1888 года первая уральская магистраль была слита с построенной за казенный счет дорогой Екатеринбург — Тюмень в единый хозяйственный организм. Образовавшееся при этом транспортное предприятие получило официальное название Уральской железной дороги.

* * *

Уральская железная дорога исправно несла функцию транспортного канала, надежно соединяющего через сложный водораздел две великие водные системы. Однако же она все еще оставалась «островной», и к началу 90-х годов прошлого столетия ее присоединение к общероссийской железнодорожной сети стало ощущаться



Вокзал станции Тюмень. 1898 год

как совершенно неотложная хозяйственная задача. Тем более что к этому времени ее расстояние до ближайших железнодорожных терминалов, от которых рельсовые пути вели в центр России, мерялось уже не тысячами, а только немногими сотнями верст: по Южному Уралу спешно тянули рельсовый путь из центральных губерний в Сибирь — от Самары до Уфы, затем до Златоуста и, через Челябинск, до Омска.

В 1892 году дорога от Самары дотянулась до Челябинска и двинулась далее в сторону Кургана и Петропавловска. Ее официальное название еще не устоялось: то называли Великой Сибирской дорогой, то Транссибирской магистралью. Суть от того, однако, не менялась: начал создаваться великий транспортный коридор, призванный изменить структуру экономического пространства всей Российской империи. Все еще сохраняющаяся изоляция казенной Уральской дороги, остающейся совсем невдалеке слева, стала при этом и вовсе нетерпимой. Однако понадобилось еще какое-то время, чтоб утрясти вопрос в правительственных кабинетах.

Но вот наконец весной 1894 года решение о строительстве линии Екатеринбург — Верхний Уфалей — Кыштым — Челябинск было принято. В основу избранного маршрута была положена основная идея горнозаводской дороги — транспортная поддержка развития экономики горнопромышленного региона. Вместе с тем в постановлении Комитета министров отмечалось, что новая уральская линия, «служа прежде всего по мере возможности горнопромышленным нуждам, удовлетворяет в то же время транзиту сибирских грузов и не обходит главные центры Урала».

Протяженность железной дороги от Екатеринбурга до Челябинска составила 255 верст. Строилась она достаточно быстро: уже через два года после того, как было принято правительственное решение о ее сооружении, по ней прошли первые поезда. А в ноябре 1896 года она была включена в состав Уральской дороги, и впервые поток грузов, впитанных последней из водных артерий Камского и Обского бассейнов, из пронизанных ею главных промышленных зон горнозаводского Урала, получил полноценный выход в экономическое пространство, обслуживаемое общероссийской железнодорожной сетью. А это уже была практически вся европейская часть России, включая Прибалтику, «привислинские губернии», как тогда порой называли Польшу, и Северный Кавказ.

После этого важнейшего в истории дороги события неотложной очередной задачей стало создание второго, северного, выхода из уральского транспортного коридора.

* * *

Замысел Пермь-Котласской железной дороги — именно в этом направлении проектировался выход — имеет интересную экономическую подоплеку.

Уже первые сотни верст Великой Сибирской дороги открыли доступ на рынки европейской России и самой Европы относительно дешевому сибирскому хлебу, что создало реальную угрозу вытеснения оттуда прежних его фаворитов — владельцев хлебных нив из центральных российских губерний. Идеи либеральной экономики, основанные на принципе «каждый выживает в одиночку», тогда еще не овладели правящей элитой, и правительство — надо отдать ему должное — стало заблаговременно искать выход из едва наметившегося кризиса.

Решение было найдено простое и радикальное: сибирский хлеб следовало направить по иным каналам — в обход традиционных путей движения оренбургского и южнорусского хлеба. Вот для того-то и было предложено продлить железнодорожную линию Челябинск — Екатеринбург — Пермь за Каму, к Северной Двине, а затем еще, во вторую очередь, от Вятки до Петербурга. Таким образом потребителями сибирского хлеба станут наши северные губернии и Петербург; морскими путями из Архангельска он пойдет также за границу. (К слову, на мировом хлебном рынке Россия в ту пору чувствовала себя более чем уверенно: она удовлетворяла 46 процентов всего спроса и активно противостояла конкуренции со стороны США и Аргентины.)

А чтобы торговцы хлебом из Сибири без колебаний выбрали именно этот, предуготовленный им путь, на южном варианте для них поставили достаточно прочный экономический заслон: с 1896 года ввели так называемый челябинский тарифный перелом. Суть его была

проста: сибирские хлебные грузы, в сторону Самары, облагались дополнительным налогом, в сторону Екатеринбурга и далее — только без дополнительной платы. Вот и вся арифметика.

Однако чтобы эта схема заработала, транспортный коридор следовало продлить до Перми. И дорога за Каму (от Котласа начинается водный путь до Уфы, с соответствующими качествами лотно укладывали, не проводя полей, приходилось переделывать.

Да что там — изыскания... По случайным событиям определяли маршрут, рассказ о том, что первоначально планировали проложить южнее и преемственный, а возможно, и через Нытвенский, взглянуть на карту Пермской области такого варианта. Итак, уже наметив место депо и попросили правление Очерского завода для персонала разбить станцию, член заводского правления некто Бородин, представлявший строителей, собственноручно наметившую трассу и недрогнувшей ногой встал на месте. Так и остался Очер — телеграфная станция без железной дороги. А станцию построили на пустом месте (потом построили ветку, но это уже в другую эпоху). Очерской, потом переименовали в Очерское, переименовали — в Верещагино, в Чили, японскую войну знаменитого художника, после того погиб. Верещагино дескать, мало того, этот железнодорожник больше отказавшегося от железной дороги.

Так или иначе, дорога была закончена переходом через Каму несколькими километрами оказалась водная преграда.

Зато уж и мост, торжественно открытый 27 января 1899 года, был чудо как

Камский мост у Перми, без сомнения, достижение инженерного искусства. Его признание в качестве его символа: его длина составляет 840 метров и более длинные мосты — скажем, в Японии — даясь за тысячи километров отсюда, не вызывают ни малейшего сомнения в своем приятии. К тому ж и впечатляет Камский мост и, прежде того, своим неповторимым видом.

Легкая, ажурная конструкция моста сочетает в себе идеи целесообразности

1894 года решение о строительстве линии Уфалей — Кыштым — Челябинск было в маршрута была положена основная — транспортная поддержка развития этого региона. Вместе с тем в постановлении отмечалось, что новая уральская линия, не имея возможности горнопромышленным временем транзиту сибирских грузов и не в».

Дороги от Екатеринбурга до Челябинска шла она достаточно быстро: уже было принято правительственное решение о первых поездках. А в ноябре 1896 г. на Уральской дороге, и впервые поток из водных артерий Камского и Обского к главным промышленным зонам горнозаводского выхода в экономическое пространство российской железнодорожной сети. «В европейской части России, включая губернии», как тогда порой называли

в истории дороги события неотложной задачи второго, северного, выхода из тупика.

Эта железная дорога — именно в этом выходе — имеет интересную экономи-

ка Сибирской дороги открыли дорогу и самой Европы относительно дешево создала реальную угрозу вытеснения — владельцев хлебных нив из центра. Идея либеральной экономики, основанная на «одиночку», тогда еще не овладевшая — надо отдать ему должное — выход из едва наметившегося кризиса. Простое и радикальное: сибирский хлеб каналам — в обход традиционных путей русского хлеба. Вот для того-то и было построено железнодорожное Челябинск — Екатеринбург — Двина, а затем еще, во вторую очередь. Таким образом потребителями сибирских губерний и Петербурга; морские пойдут также за границу. (К слову, на ту пору чувствовала себя более чем 46 процентов всего спроса и активно со стороны США и Аргентины.)

Из Сибири без колебаний выбрали им путь, на южном варианте для них экономический заслон: с 1896 года новый тарифный перелом. Суть его была

проста: сибирские хлебные грузы, следующие через Челябинск в сторону Самары, облагались дополнительной платой за перевоз. А на север, в сторону Екатеринбурга и далее, их можно было вывозить не только без дополнительной платы, но даже и по льготным тарифам. Вот и вся арифметика.

Однако чтобы эта схема заработала в полной мере, уральский транспортный коридор следовало как можно быстрее открыть со стороны Перми. И дорога за Камой в сторону Вятки и Котласа (а от Котласа начинается водный путь до беломорского порта Архангельска) строится, как сказали бы десятилетия спустя, ударными темпами. Увы, с соответствующими качественными результатами. Нередко плотно укладывали, не проводя положенных изысканий, — потом приходилось переделывать.

Да что там — изыскания... Порой совершенно незначительные, случайные события определяли направление трассы. Сохранился рассказ о том, что первоначально участок от Балезино до Перми планировали проложить южнее и прямее — через Очерский и Павловский, а возможно, и через Нытвенский заводы. Читателю достаточно взглянуть на карту Пермской области, чтоб убедиться в логичности такого варианта. Итак, уже наметили место в Очере для вокзала и депо и попросили правление Очерского завода предоставить временное жилье для персонала разворачивающейся стройки. Однако член заводского правления некто Власов отказал: дескать, граф Строганов не нуждается в железной дороге. И тогда инженер Мелентьев, представлявший строителей, собственноручно перечеркнул на плане намеченную трассу и недрогнувшей рукой провел линию в другом месте. Так и остался Очер — теперь уже город, хоть и небольшой, — без железной дороги. А станцию сделали в 24 верстах от него практически на пустом месте (потом от нее до города все же подвели ветку, но это уже в другую эпоху). Поначалу станцию даже называли Очерской, потом переименовали в Вознесенскую, потом еще раз переименовали — в Верещагино, в честь побывавшего здесь по пути на японскую войну знаменитого художника-баталиста, который вскоре после того погиб. Верещагино десятилетия спустя тоже стало городом; мало того, этот железнодорожный город сегодня чуть ли не вдвое больше отказавшегося от железной дороги Очера...

Так или иначе, дорога была завершена уже в 1898 году. Только с переходом через Каму несколько задержались: очень уж серьезной оказалась водная преграда.

Зато уж и мост, торжественно открытый для движения поездов 27 января 1899 года, был чудо как хорош!

Камский мост у Перми, без сомнения, можно отнести к высшим достижениям инженерного искусства, увенчавшим XIX век и получившим признание в качестве его символов. Мост впечатляет размерами: его длина составляет 840 метров. Потом-то на дороге появились и более длинные мосты — скажем, в Сургуте через Обь, — но, находясь за тысячи километров отсюда, они никак не влияют на его восприятие. К тому ж и впечатляет Камский мост не только размерами, но и, прежде того, своим неповторимым и элегантным обликом.

Легкая, ажурная конструкция пермского моста через Каму зримо сочетает в себе идеи целесообразности и эстетического совершен-

ства. Ритмически повторяющиеся геометрические орнаменты его ферм столь же выразительно передают образ движения, как плавные контуры Эйфелевой башни — образ устремленности ввысь. И, подобно знаменитой парижской башне (раз уж речь зашла о ней), Камский мост украсил город, ибо хорошо смотрится с пермской набережной, обогащает пейзаж, хотя и находится от города в четырех верстах.

Камский мост — произведение отечественного гения. Его легкие и прочные фермы спроектированы инженером путей сообщения Н.Е. Ададуровым (согласно Брокгаузу, русская фамилия, известная со времен Дмитрия Донского). Изготавливались они из железа Воткинского завода в частных мастерских Березина, расположенных здесь же, вблизи моста на камском берегу. И мощные каменные опоры выкладывались (с применением кессонов) из уральского гранита русскими мастерами.



Камский мост у Перми

Известно, что некоторые парижские художественные авторитеты поначалу не приняли Эйфелеву башню — с Камским мостом подобных проблем не было: его изящный силуэт покорила пермяков и гостей города сразу и безоговорочно. Еще когда мост строился, весь город, по сохранившейся легенде, с высокого берега по целым дням наблюдал за действиями искусных мастеров. Изо дня в день рассказывала о продвижении работ местная газета «Пермские губернские ведомости». Даже сам пермский губернатор — генерал-лейтенант Дмитрий Гаврилович Арсеньев — в сопровождении свиты посетил строительство моста...

Местный летописец Г.Е. Каменский оставил свидетельство об опробовании моста: «Было 40 вагонов, в каждом нагрузки по 400 пудов песку. Машинист избран по желанию и опытный человек. Под мост поставили главного строителя для смелости машинисту.

Три раза пробежал поезд вперед и обратно, было благополучно. Потом архиерей прокатился со своими духовными отцами в пяти вагонах. Машинисту награда одна тысяча рублей, и прочим по заслугам

дано. Зрителей было очень довольную при городе Перми».

«Прекрасный на вид» (оценка оказалась не в меньшей степени над в преддверии своего близящегося

Хотя однажды он был-таки о тут уж инженерная мысль и качества в безумстве гражданской войны на и сброшена с опор одна ферма, получили серьезные повреждения и, после этого разрушения принадлеж тине героических страниц истории. Но об этом событии уместней рас снова в начало века.



Вокзал станции Пермь-Займки

С открытием Камского моста чesки сомкнулась с Уральской (которая называлась уже Пермь-Тюменской) и организационно, получив обидороги.

Пермская дорога была самой расстоянием между ее конечными. Этот факт был бы достоин стать пресли б длина колеи сама по себе

Однако самая длинная железная была «островной», все еще оставался стани Северной Двины был, по сути, няться близкими (по российским больше 800 верст от Вятки до Москвы до Петербурга. Да ведь и не требов Москвы и до самого Петербурга: встречу было пройдено со стороны

еся геометрические орнаменты его передают образ движения, как плавные браз устремленности ввысь. И, подобие (раз уж речь зашла о ней), Камский о смотрится с пермской набережной, дится от города в четырех верстах. дение отечественного гения. Его легированы инженером путей сообщения Клаузу, русская фамилия, известная со готавливались они из железа Воткинских Березина, расположенных здесь берегу. И мощные каменные опоры (ем кессонов) из уральского гранита



арижские художественные авторитеты башню — с Камским мостом подобный силуэт покори́л пермяков и гос-но. Еще когда мост строился, весь де, с высокого берега по целым дням ных мастеров. Изо дня в день расска-местная газета «Пермские губернские ий губернатор — генерал-лейтенант — в сопровождении свиты посетил

Камский оставил свидетельство об агонов, в каждом на грузки по 400 пу-ю желанию и опытный человек. Под теля для смелости машинисту. вперед и обратно, было благополучно. своими духовными отцами в пяти ва-тысяча рублей, и прочим по заслугам

дано. Зрителей было очень довольны на такую редкость неожиданную при городе Перми».

«Прекрасный на вид» (оценка из другой «летописи» города), мост оказался не в меньшей степени надежен и прочен. Он и по сей день — в преддверии своего близящегося столетия — не требует замены.

Хотя однажды он был-таки основательно выведен из строя — но тут уж инженерная мысль и качество работ ни при чем. Его взорвали в безумстве гражданской войны. К счастью, не весь: была искорежена и сброшена с опор одна ферма, еще две фермы повреждены, получили серьезные повреждения и две опоры. Восстановление моста после этого разрушения принадлежит к числу самых памятных, поистине героических страниц истории дороги послереволюционных лет. Но об этом событии уместней рассказать позже, а сейчас вернемся снова в начало века.



Вокзал станции Пермь-Заимки

С открытием Камского моста Пермь-Котласская дорога физически сомкнулась с Уральской (которая, впрочем, с 1 января 1898 года называлась уже Пермь-Тюменской). А через год они были объединены и организационно, получив общее название Пермской железной дороги.

Пермская дорога была самой протяженной в ту пору в России: расстояние между ее конечными пунктами превысило 2100 верст. Этот факт был бы достоин стать предметом гордости ее работников, если б длина колеи сама по себе что-то решала.

Однако самая длинная железная дорога России, перестав уже быть «островной», все еще оставалась «полуостровной». Выход к пристани Северной Двины был, по сути, железнодорожным тупиком. Маняще близкими (по российским меркам) стали обе столицы: чуть больше 800 верст от Вятки до Москвы, чуть больше тысячи от Котласа до Петербурга. Да ведь и не требовалось же тянуть линию до самой Москвы и до самого Петербурга: уже по меньшей мере полпути навстречу было пройдено со стороны обеих столиц — к Нижнему Нов-

городу, к Вологде... Но оставшиеся немногие сотни верст пока что можно было преодолеть только гужом по извечному российскому бездорожью. А чтоб доехать из Екатеринбурга или Перми до любой из столиц по железной дороге, нужно было сделать многотысячеверстный круг через Самаро-Златоустовскую дорогу.

Сдерживала грузопоток и малая пропускная способность горно-заводской линии. Петляя между скал, поднимаясь на пределе возможного на крутизну и тут же скатываясь под гору, чтобы снова затем устремиться наверх, дорога ограничивала и грузоподъемность поездов, и скорость их движения. А миновать этот отнюдь не маленький участок было никак нельзя.

Вот и ездили не торопясь — а куда было спешить? Сохранились свидетельства, что поезд от Верещагино до Перми — где-то около 133 верст — шел аж восемь часов, с часовой остановкой на обед. На Пасху и на Рождество останавливались на станциях, где шло богослужение. Всем составом — машинист, кондуктор, пассажиры — шли в местную церковь. Помолясь и получив пастырское благословение, трогались в дальнейший путь...

Унаследовала Пермская дорога и еще один недостаток первой уральской магистрали: она все еще, несмотря на отдельные ответвления, была скорее проточным каналом, нежели сетью, покрывающей огромный промышленный регион.

В результате всех этих причин по самой протяженной в России железной дороге провозилось грузов в пять раз меньше, чем по равнинной Николаевской (от Петербурга до Москвы).

Словом, выход Пермской дороги за Каму, к берегу великой северной реки, главных транспортных проблем Урала не решил, а скорее только обострил. Настоятельная экономическая необходимость требовала незамедлительно сделать следующий шаг.

Но к этому времени Россия располагала несравненно большими, чем за четверть века до того, возможностями для развития сети своих дорог.

* * *

Настойчивые, казавшиеся поначалу чуть ли не безрассудными попытки правительства подхлестнуть протекционистскими мерами отечественную железнорудную промышленность к концу века стали приносить заметные плоды. Чуть ли не в геометрической прогрессии росла выплавка чугуна: 23 млн. пудов в 1874 году, 31 млн. в 1884, 45,5 млн. в 1889, более 165 млн. в 1899. Такой скачок стал возможен в результате перехода отечественной металлургии на минеральное топливо, что, в свою очередь, подтолкнуло к развитию угледобывающую отрасль. Добыча каменного угля в России за последнее десятилетие XIX века увеличилась на 130 процентов.

Металл и разнообразные изделия из него еще продолжали ввозиться из-за границы, но это более уже не касалось железных дорог. По количеству и даже по качеству металла для железных дорог отечественное производство практически полностью удовлетворяло потребности страны. Правда, цены на изделия собственного изготовления все еще превышали цены привозных (скажем, заграничный паровоз стоил на 4-5 тысяч рублей дешевле российского), но уже стали заметно снижаться. Так, отечественный паровоз в 1877 году

покупался по цене 925 руб. за тонну. Вагон в 1877 году стоил 1500 рублей.

Железные дороги оживляли те районы, которые сами являлись крупными потребителями. Они давали работу и хлеб десяткам тысяч людей, пробуждали к активной экономической жизни. Казалось, сам тяжеловес под их воздействием начинал улавливать практический результат усилий, в течение полувека направленных на строительство новых дорог.

А там, где усилия оборачивались в ничто, результатом, и работа идет более медленно, чем в прошлом и нынешнем веках. Темпы железнодорожного строительства до 8 тысяч в 1902 году. Эти цифры сопоставлении: вся Великая Сибирь — 43 тысячи верст, а воспетый в песнях БАМ — 4300 верст, а протянется только на 4300 верст (чуть больше 4 тысяч верст).

Было бы опрометчиво думать, что прокладки железнодорожных линий давались легко, полагаясь на силу инерции. Скальный грунт оттого не стал податливее. И кайло с тачкой еще не уступило место экскаватору. Отрасль по-прежнему оставалась капиталоемкой. И только стечение обстоятельств в эпицентр деловой активности капиталистических процессов втянуло много привычных к тяжелой работе. Призраком голода, вчерашние хлеборобы согласны были работать на любых условиях. Промышленность вынуждена была платить за прогрессивное строительство. Железнодорожное строительство втянуло в работу рабочую силу. В России начался процесс, к которому Англия пережилась за полвека.

Этой — без сомнения, временной — труднее, с оглядкой на европейский опыт.

Вот почему и в период железной дороги споры о том, куда лучше строить, не прекращались. Предметом общественного внимания были локальные проекты, но и варианты.

Но Урал как раз и оказался на первом плане.

Одно из примечательных событий — участие Д.И. Менделеева в разработке проекта железнодорожного строительства на Урале. Менделеев был откомандирован министерством финансов для изучения дел в горнозаводской промышленности. Несмотря на все предпринимавшиеся меры, не удалось преодолеть затянувшийся

месея немногие сотни верст пока что
о гужом по извечному российскому
Екатеринбурга или Перми до любой
нужно было сделать многотысячевер-

стую дорогу.
малая пропускная способность горно-
у скал, поднимаясь на пределе воз-
матываясь под гору, чтобы снова затем
аничивала и грузоподъемность поез-

миновать этот отнюдь не маленький
— а куда было спешить? Сохранились
железнодорожные пути до Перми — где-то около
ов, с часовой остановкой на обед. На
живались на станциях, где шло бого-

динист, кондуктор, пассажиры — шли
получив пастырское благословение,
он.

нин по самой протяженной в России
рузов в пять раз меньше, чем по рав-

бурга до Москвы).
ороги за Каму, к берегу великой се-
ных проблем Урала не решил, а ско-

льшая экономическая необходимость
звать следующий шаг.

я располагала несравненно больши-

о, возможностями для развития сети

поначалу чуть ли не безрассудными
стнуть протекционистскими мерами
ую промышленность к концу века
ы. Чуть ли не в геометрической про-
23 млн. пудов в 1874 году, 31 млн. в
1885 млн. в 1899. Такой скачок стал
в отечественной металлургии на ми-

очередь, подтолкнуло к развитию уг-

а каменного угля в России за после-

жилась на 130 процентов.

аделия из него еще продолжали вво-

лее уже не касалось железных дорог.

ву металла для железных дорог оте-

чески полностью удовлетворяло по-

на изделия собственного изготов-

ы привозных (скажем, заграничный

блей дешевле российского), но уже

спечественный паровоз в 1877 году

покупался по цене 925 руб. за тонну, а в 1892 году уже по 762 рубля.
Вагон в 1877 году стоил 1500 рублей, а в 1892 — 1300 рублей.

Железные дороги оживляли промышленность (тем более что и
сами являлись крупными потребителями промышленной продукции),
давали работу и хлеб десяткам тысяч оторванных от земли крестьян,
пробуждали к активной экономической деятельности дремотную про-
винцию. Казалось, сам тяжеловесный маховик российской истории
под их воздействием начинал увеличивать обороты. Страна наконец
ощутила практический результат невероятных, почти безнадежных
усилий, в течение полувека направлявшихся на строительство желез-
ных дорог.

А там, где усилия оборачиваются ощутимым практическим ре-
зультатом, и работа идет более споро. Поэтому десятилетие на гра-
ни прошлого и нынешнего веков отличается бурным нарастанием
темпов железнодорожного строительства — от 4 тысяч верст в 1895
до 8 тысяч в 1902 году. Эти цифры можно по достоинству оценить в
сопоставлении: вся Великая Сибирская дорога была длиною в 7 ты-
сяч верст, а воспетый в песнях БАМ, на котором сломалась советская
экономика, протянулся только на 4300 километров (меряя по-старому,
чуть больше 4 тысяч верст).

Было бы опрометчиво думать, что, достигнув высокой скорости
прокладки железнодорожных линий, можно было дальше двигаться
легко, полагаясь на силу инерции. Опыта, конечно, прибавилось, но
скальный грунт оттого не стал податливей, болота суше, а металл
легче. И кайло с тачкой еще не уступили место экскаватору и грей-
деру. Отрасль по-прежнему оставалась чрезвычайно трудоемкой и
капиталоемкой. И только стечение исторических обстоятельств по-
местило ее в эпицентр деловой активности. С одной стороны, раз-
витие капиталистических процессов в крестьянской стране высво-
бодило много привычных к тяжелой работе рук; понуждаемые
призраком голода, вчерашние хлебопашцы, оставшиеся без земли,
согласны были работать на любых условиях. С другой стороны, под-
нимающаяся промышленность выказывала все большую заинтере-
сованность в прогрессивном транспортном средстве и готова была
платить. Железнодорожное строительство легко поглощало избы-
ток рабочей силы. В России начался железнодорожный бум, подоб-
ный тому, что Англия пережила за полвека до того.

Этой — без сомнения, временной — ситуацией следовало как
можно разумнее, с оглядкой на экономическую перспективу, распо-
рядиться.

Вот почему и в период железнодорожного бума не прекраща-
лись споры о том, куда лучше следует направить новые рельсовые
пути. Предметом общественного внимания становятся уже не только
локальные проекты, но и варианты стратегических решений.

Но Урал как раз и оказался на стратегическом перекрестке России.

Одно из примечательных событий этого времени — участие
Д.И. Менделеева в разработке концепции дальнейшего железнодо-
рожного строительства на Урале. Великий ученый в 1899 году был
откомандирован министерством финансов на Урал для изучения по-
ложения дел в горнозаводской промышленности края, которой, не-
смотря на все предпринимаемые правительством меры, никак не уда-
валось преодолеть затянувшийся кризис. В результате поездки

Д.И. Менделеев разработал комплекс мер, куда входили и предложения по строительству новых железных дорог по четырем направлениям, которые, будь они построены, заметно расширили бы транспортные связи внутри региона и открыли бы новые выходы в прилегающие к нему экономические районы. К предложениям ученого в столице отнеслись со вниманием, провели изыскания по указанным им маршрутам, однако дороги эти все же строить не стали — по причинам, как утверждают авторитетные источники, финансово-экономическим.

Но, возможно, дело было не только в деньгах.

В 1902 году императорским указом был утвержден проект, Д.И. Менделеевым не предусматривавшийся. Впрочем, и уральской железнодорожной сети напрямую не касавшийся. Им разрешалось строительство линии Петербург — Вятка. Не беремся судить о значении этого проекта для экономики северо-западной части России, но что он оказал серьезное влияние на развитие сети уральских дорог — это бесспорно. Дело в том, что линия от Вятки до Петербурга как раз открывала тот самый северо-западный выход из «тупика» Пермской дороги, который превратил бы самую протяженную дорогу России в транзитную магистраль.

Однако поворот сибирского транзита в этот транспортный канал резко обострял проблему малой пропускной способности ее центрального участка — Горнозаводской линии. На рубеже веков она могла принять не более 220 двухосных вагонов в одну сторону в сутки. Груза при этом в них перевозилось даже меньше, чем в одном сегодняшнем среднего веса составе.

Пришлось вспомнить, что Пермская городская дума еще в мае 1899 года возбуждала ходатайство о строительстве железной дороги по равнинным районам Западного Урала — через Кунгур и Екатеринбург до Шадринска и Кургана. Тогда правительство ответило пермякам отказом. Однако пермские думцы отнюдь не были обескуражены и продолжали упорную борьбу за давно выношенный ими проект, подкрепляя свои предложения все новыми экономическими аргументами и отыскивая все новых сторонников в обеих столицах и в торгово-промышленных центрах прилегающих к Уралу регионов.

В конце концов в августе 1903 года свершилось: Особым совещанием, состоявшимся под председательством самого Николая II, было постановлено приступить в 1904 году к сооружению за счет казны линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург — Курган. Да только, как известно, государь не был тверд в своих решениях. К строительству не приступили ни в 1904, ни даже в 1905 году: то не было денег, то появлялись альтернативные предложения — например, проложить вторую колею на самых напряженных участках Сибирской магистрали... А тут и железнодорожный бум пошел на спад: что-то самое неотложное уже построили, а на новые крупные проекты денег не хватало — разорились на бездарной японской войне, да и общественные потрясения 1905 — 1907 годов изрядно истощили казну...

В книгах и газетных публикациях, которыми отмечались предыдущие юбилеи Свердловской железной дороги, непомерно много внимания уделялось **роли уральских железнодорожников в борьбе с**

царизмом. Мы не последуем этой традиции соображений. Просто считаем, что стоит не в том, чтоб заниматься пересказами, даже если таковая в переустройстве цеховой конторы тайком от начальства чертежников и телеграфистов, чтобы с чтением пропагандистских брошюр пускаются из депо на линию в знаменитых железнодорожниках Москвы или Петербурга факты гражданской истории, но про кровеносная система народного хозяйства.

Хотя если это кровеносная система, то она должна быть в центре страны, рассказывая о железной дороге.



Вокзал станции Ирбит. 1917 год

Во многих источниках советского периода (сегодня требуется полагаться на большевистские) организации на железной дороге по времени образования и в Екатеринбургском регионе, стоящие на первом месте, — это железнодорожные рабочие. Они требовали более высокой квалификации и, следовательно, более высокой оплаты («прикормленные» и деповские слесари никак не чувствовали несправедливость, борясь в ее причинах и потому были в авангарде пропаганды. А четкая структурная организация хозяйства и существование самой железной дороги были продолжением и в подпольной железной дороге авангардной с

комплекс мер, куда входили и предложение железных дорог по четырем направлениям, заметно расширили бы транзитные пути и открыли бы новые выходы в европейские районы. К предложениям ученых, проведенным изысканиям по указанию правительства эти все же строить не стали — по недостатку финансовых источников, финансово-эко-

не только в деньгах.

В 1896 указом был утвержден проект, затронувшийся. Впрочем, и уральской железной дороге не касавшийся. Им разрешалось строить — Вятка. Не беремся судить о значении для северо-западной части России, но не на развитие сети уральских дорог — линия от Вятки до Петербурга как раз западный выход из «тупика» Пермской железной дороги — самую протяженную дорогу России в

по транзиту в этот транспортный канал. Малой пропускной способности ее ценной линией. На рубеже веков она перевозила вагонов в одну сторону в сутки — возилось даже меньше, чем в одном составе.

Пермская городская дума еще в мае 1903 года о строительстве железной дороги — через Кунгур и Екатеринбург. Тогда правительство ответило пермским думцам отнюдь не были борьбу за давно выношенный проект. Все предложения все новыми экономическими сторонниками в обеих столицах — центрах прилегающих к Уралу ре-

1903 года свершилось: Особым повелением самого Николая II, было в 1904 году к сооружению за счет казны железной дороги — Курган. Да только, как известно, в своих решениях. К строительству не было в 1905 году: то не было денег, то не было денег — например, проложить вторичных участках Сибирской магистрали... проект пошел на спад: что-то самое неотложное — крупные проекты денег не хватало — в Первой мировой войне, да и общественные потрясения истощили казну...

в проектах, которыми отмечались предыдущие проекты железной дороги, непомерно много внимания уделялось железнодорожникам в борьбе с

царизмом. Мы не последуем этой традиции, но не из конъюнктурных соображений. Просто считаем, что назначение железной дороги состоит не в том, чтоб заниматься переустройством политической системы, даже если таковая в переустройстве остро нуждается. Когда в станционной конторе тайком от начальства собирается кружок молодых чертежников и телеграфистов, чтобы распалить друг друга совместным чтением пропагандистских брошюр, или когда паровозы не выпускаются из депо на линию в знак солидарности с бастующими железнодорожниками Москвы или Питера — это, несомненно, важные факты гражданской истории, но при чем тут железная дорога — эта кровеносная система народного хозяйства страны?

Хотя если это кровеносная система, то как ее отделить от организма? Значит, и вовсе обойти вниманием революционные события в стране, рассказывая о железной дороге начала века, было бы неверно.



Вокзал станции Ирбит. 1917 год

Во многих источниках советского времени подчеркивается, что партийные (сегодня требуется пояснение: социал-демократические, большевистские) организации на железной дороге были в числе первых по времени образования и в Екатеринбурге, и в Перми, и в других наиболее крупных городах, стоящих при железной дороге. Революционность железнодорожных рабочих нетрудно объяснить: их труд требовал более высокой квалификации (самая технически «продвинутая» в то время отрасль!) и, следовательно, грамотности. А оплачивался скудно, на «прикормленную» рабочую аристократию стрелочники и депоовские слесари никак не тянули. В итоге они острее чувствовали несправедливость, более ощущали потребность разобраться в ее причинах и потому были доступнее революционной пропаганде. А четкая структурная организованность всего дорожного хозяйства и существование самой скорой в то время оперативной связи между подразделениями всероссийской дорожной сети находили продолжение и в подпольной работе, делая партийные ячейки железнодорожников авангардной силой назревающей революции.

Массовое революционное движение нуждалось в лидерах — и они в среде железнодорожников возникали. Сегодня едва ли представят большой общественный интерес целые обоймы имен организаторов партийных ячеек и вдохновителей стачек, воспроизводимые в юбилейных публикациях прошлых лет. Но были среди революционных заводил и люди, наделенные большим природным умом и организаторским талантом, что позволило им и после, в мирное уже время, уверенно брать на себя большую ответственность.

Таким был, например, Алексей Алексеевич Шпагин (1879 — 1938). С 1906 года он работал строгальщиком в Пермских железнодорожных мастерских, был избран делегатом II Государственной думы. Когда Думу разогнали и большинство его «неприкосновенных» коллег по фракции арестовали, он сумел скрыться от жандармов, уехав вначале в Миасс, а потом и вовсе за границу. После Февральской революции возвратился в Пермь и устроился в тех же мастерских слесарем. А после Октябрьской революции он стал сначала политкомиссаром мастерских, потом председателем исполкома Пермского уездно-городского Совета. Позже, до 1937 года, занимал другие крупные должности... После реабилитации его именем назвали мастерские, где он прежде работал. Впрочем, к этому времени они уже переросли в паровозоремонтный завод.

Советские источники склонны преувеличивать размах революционных настроений и действий в среде железнодорожников. Однако нет сомнений в том, что стачки, принимавшие порой весьма радикальные формы и разрешавшиеся с применением вооруженной силы, изрядно лихорадили работу железной дороги. Возможно, это обстоятельство ускоряло ход истории, но развитие железной дороги оно определенно тормозило.

Тормозило, но не останавливало.

Пожалуй, самым убедительным свидетельством того, что события 1905 — 1907 годов не определяли всей жизни дороги, может послужить тот очевидный факт, что в эти революционные годы дорога продолжала достаточно интенсивно строиться.

В 1906 году началось сооружение линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург, а 1 ноября 1909 года она была сдана в эксплуатацию. Проложенная по относительно ровной местности, эта магистраль была гораздо удобней, чем горнозаводская дорога, для вождения поездов, позволяла использовать более мощную технику, к тому же сокращала расстояние от Перми до Екатеринбурга на 117 верст.

По замыслу инициаторов линию эту предполагалось сразу же по завершении продолжить на юго-восток — к Шадринску, Кургану, а затем и к Омску, однако снова возникли споры и разногласия. В конце концов юго-восточный выход Пермской дороги на Транссибирскую магистраль решено было сделать в более дешевом варианте: вместо линии Екатеринбург — Курган стали строить линию Тюмень — Омск, что по подсчетам правительственной комиссии, занимавшейся этим вопросом, позволяло казне сэкономить 10 млн. руб. единовременно и затем по 900 тысяч ежегодно. Проект этот был реализован в 1911 — 1913 годах.

Финансируя дальнейшее развитие магистрали, казна заботилась в первую очередь о расширении транзитного коридора из Сибири в

центр России, а транспортные проблемы Д.И. Менделеев, новая дорога создания внутриуральской железной на себя частному капиталу. С 1902 по 1905 в горнозаводском округе была построена живую нитку») Богословско-Сосновский заказу Демидовых — Салдинская ветка, связавшая заводы Тагильского округа. В 1911 — 1913 построены под Синарской, призванные удовлетворить Шадринского уезда после того как вышел Транссибирской магистрали. Позже их предполагалось развить в сторону Кургана, и в сторону Екатеринбурга и получилось.

И уж совсем накануне революции Северо-Восточно-Уральская линия — к богатым угольным копям, затем не жидаться старинному городу этого — дорога пришла в город, знаменитая оттуда — на Тавду. Времена уже были, дисциплина упала, да и средства так что линия была сдана в январе 1917 года делками верхнего строения пути.

Практически в это же время со железной дорогой — от Чусовской через южноуральского поселка Бердяуш. И по сложности ландшафта она не казалась. Здесь также потребовалось прорезать возводить 10-12-саженные насыпи, сооружения (общим числом 549), проложенная на первой уральской магистрали, то Западно-Уральская дорога специально для мирным обществом в 1913 — 1916 году нем завершилось формирование уральской железной дороги.

Правда, еще один — в дальнейшей сети к тому времени наметился, но планы Казани и Сарапула в сторону Кургана. К Екатеринбургу линия, призванная соединить центр России с Сибирью. Ее начали строить перед самым началом войны. Война революции дорога успела пережить правительство приблизилась к Красной Армии трудно сейчас в это поверить, во

движение нуждалось в лидерах — тогда возникали. Сегодня едва ли пред-интерес целые обоймы имен организаторов стачек, воспроизводимые годами. Но были среди революционных большевиков природным умом и организовало им и после, в мирное уже время большую ответственность.

Алексеевич Шпагин (1879 — 1938). Работал в Пермских железнодорожных мастерских, был членом Государственной думы. Когда Думу разогнали, перешел к «прикосновенным» коллегам по фракции жандармов, уехав вначале в Миасс, а после Февральской революции возвратился в Пермские мастерские слесарем. А после Октябрьской революции — политкомиссаром мастерских, а затем — в Пермском уездно-городском Совете, занимая другие крупные должности... После революции перешел в Пермские мастерские, где он прежде работал, и уже переросли в паровозоремонт-

ны преувеличивать размах революции в среде железнодорожников. Однако, принимавшие порой весьма радикальные меры с применением вооруженной силы, для развития железной дороги оно было.

Свидетельством того, что события всей жизни дороги, может быть и в эти революционные годы дорога активно строилась.

Линия Пермь — Кунгур — Екатеринбург была сдана в эксплуатацию. В этой местности, эта магистраль была железная дорога, для вождения поездов, мощную технику, к тому же сокращала путь от Екатеринбурга на 117 верст.

В то время эту предполагалось сразу же поехать на восток — к Шадринску, Кургану, а затем — к Омску. В конце 1911 года Пермской дороги на Транссибирскую магистраль в более дешевом варианте: вместо того чтобы строить линию Тюмень — Омск, в состав комиссии, занимавшейся этим проектом, было выделено 10 млн. руб. единовременно и этот проект был реализован в 1911 —

развитие магистрали, казна заботилась о транзитного коридора из Сибири в

центр России, а транспортные проблемы самого Урала, о которых хлопотал Д.И. Менделеев, новая дорога почти не затрагивала. Заботы о создании внутриуральской железнодорожной сети пришлось взять на себя частному капиталу. С 1902 по 1906 год по заказу Богословского горнозаводского округа была построена (увы, как говорится, «на живую нитку») Богословско-Сосьвинская дорога, в 1905 — 1909 по заказу Демидовых — Салдинская ветка, в 1908 — 1911 — Алапаевская ветка, связавшая заводы Тагильского и Алапаевского горных округов. В 1911 — 1913 построены подъездные пути от Шадринска до Синарской, призванные удовлетворить интересы товаропроизводителей Шадринского уезда после того, как решено было делать северный выход Транссибирской магистрали не через Курган, а через Тюмень. Позже их предполагалось развить в магистраль, продлив и в сторону Кургана, и в сторону Екатеринбурга; в конце концов так оно и получилось.

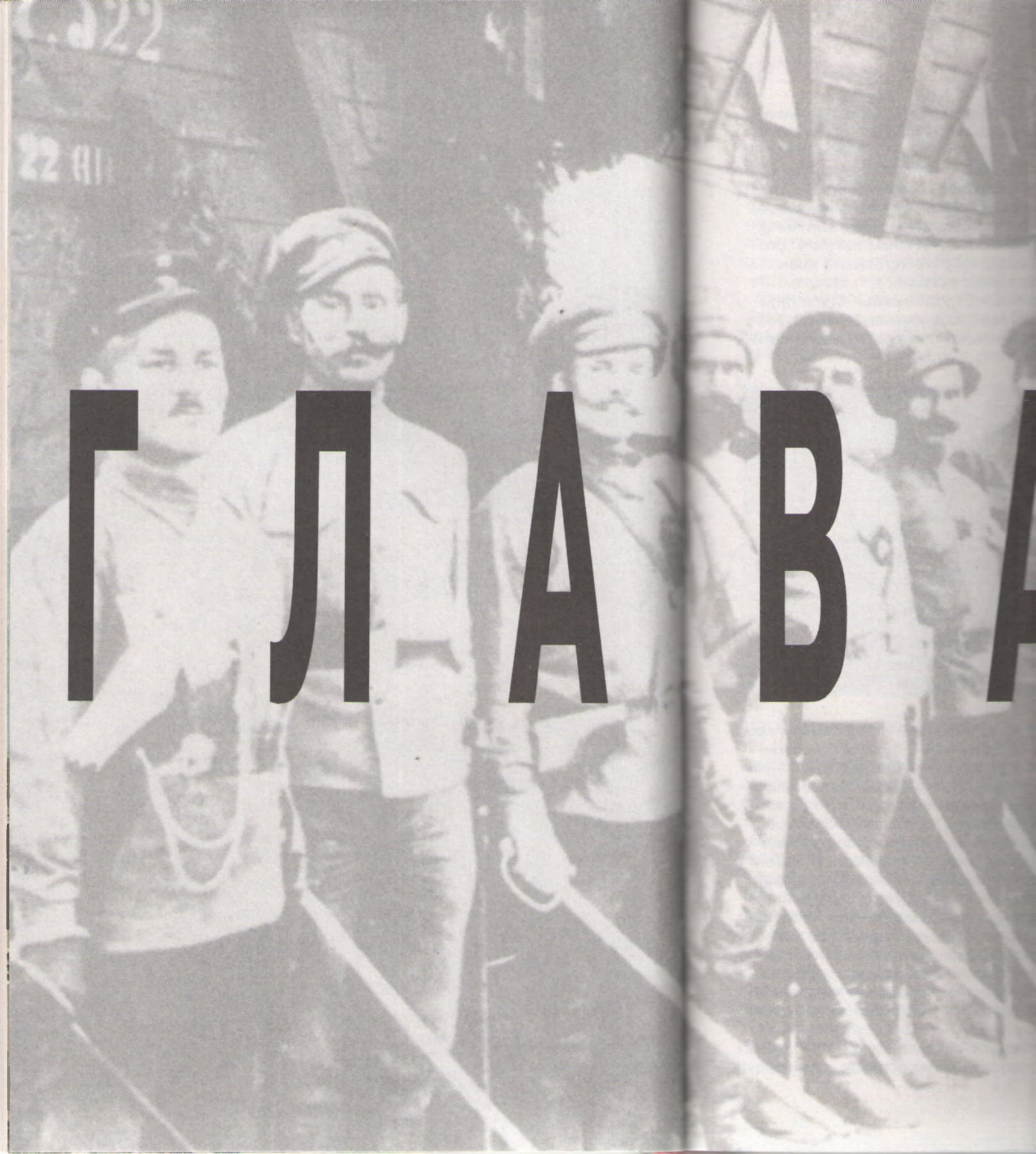
И уж совсем накануне революции 1917 года была построена Северо-Восточно-Уральская линия — от Екатеринбурга до Егоршино, к богатым угольным копиям, затем на Ирбит (долго же пришлось дожидаться старинному городу этого часа! Но к тому времени, когда дорога пришла в город, знаменитая ярмарка практически умерла) и оттуда — на Тавду. Времена уже были нестабильные, исполнительская дисциплина упала, да и средств по военному времени не хватало, так что линия была сдана в январе 1917 года с громадными недоделками верхнего строения пути.

Практически в это же время сооружалась и Западно-Уральская железная дорога — от Чусовской через Лысьву, Кузино, Дружинино до южноуральского поселка Бердяуш. По протяженности (455 верст) и по сложности ландшафта она не намного уступала Горнозаводской. Здесь также потребовалось прорезать выемки в сплошном граните и возводить 10-12-саженные насыпи, строить мосты и водоотводные сооружения (общим числом 549), пробивать даже более длинный, чем на первой уральской магистрали, тоннель — 75 саженей. Строилась Западно-Уральская дорога специально для того созданным акционерным обществом в 1913 — 1916 годах. Сооружением ее в основном завершилось формирование уральской сети железных дорог.

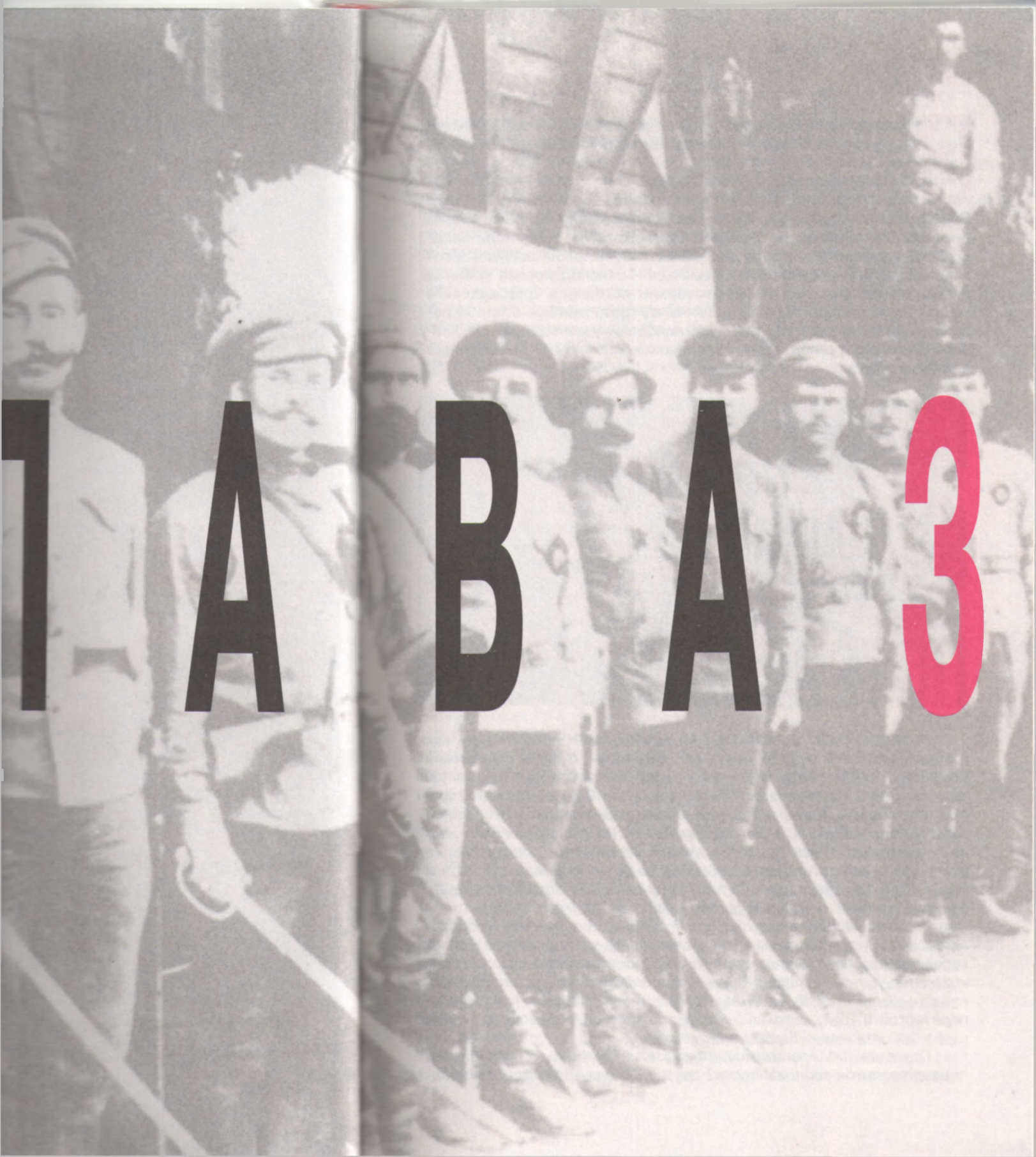
Правда, еще один — в дальнейшем очень важный — вход в эту сеть к тому времени наметился, но пока не сформировался: со стороны Казани и Сарапула в сторону Красноуфимска и Дружинино тянулась к Екатеринбургу линия, призванная кратчайшим путем соединить центр России с Сибирью. Ее начали строить летом 1914 года, перед самым началом войны. Война стройку не остановила; еще до революции дорога успела перешагнуть Волгу и Каму, при Временном правительстве приблизилась к Красноуфимску, а достраивалась, как ни трудно сейчас в это поверить, во время гражданской войны...







ТАВА 3



События первой мировой войны разворачивались за тысячи верст от Урала, однако их влияние испытала на себе и уральская магистраль.

Любопытные данные можно извлечь из сохранившегося отчета о работе Пермской железной дороги в 1914 году. В первом полугодии она наращивала показатели по всем видам перевозок и по доходам, развивая положительные тенденции предшествующих лет. Во втором полугодии — с началом войны — сложившийся ритм работы начал ломаться. Транспортировка военных грузов и «военских чинов» существенно потеснила традиционные грузопотоки. В частности, едва ли не на треть меньше стали перевозить сливочного масла, примерно наполовину меньше — мяса, значительно сократились объемы перевозок многих других жизненно важных товаров.

ГОДЫ ВЕЛИКИХ ПОТЯСЕНИЙ

Но пассажиров стало перевозиться больше — по причинам, как говорится в отчете, «связанным с мобилизацией, а также вследствие изменений нормальных условий товарообмена» (читай: появились «мешочники»). Увеличение числа пассажиров, однако, не поднимало рентабельность дороги: новые клиенты предпочитали путешествовать по дешевке — III и IV классом. В эти малоблагоустроенные и потому относительно недорогие вагоны со временем переключалась и значительная часть «чистой публики», ездившей прежде с большим комфортом. Жизнь заставила: с 26 ноября 1914 года был введен военный налог, значительно удороживший и без того высокую стоимость проезда, для многих она стала просто неподъемной. Удобства вагонов и предупредительность обслуживающего персонала, так покорявшие первых путешественников по Горнозаводской дороге, безвозвратно ушли в прошлое. Нормой на целые годы становилась «теплушка» — двухосный вагон с двухэтажными нарами, покрытыми перетертой в труху соломой, и трафаретной надписью на наружной стене: «40 человек — 8 лошадей»...

Потесненный военными перевозками, заметному сокращению подвергся поток горнозаводских грузов. Руководство дороги пред-

приняло ряд организационных мер, держку терпящим бедствие предпринимателям, к парку подвижного состава, приписавшего частным лицам, к парку дорожных перевозок. Однако тем не менее неких транспортных неурядиц пришлось ожидать в перспективе и еще более до закрытия части заводов. Пытаясь развить опасную тенденцию, правление уже полузаброшенных к этому времени маршрутов, что потребовало работ на перевалочных пунктах в Лепеухе, строили подъездные пути. Одним из мер. Настоящий выход из положения



1-й Уральский коммунистический ж/д

кной способности существующих железных дорог. Введением в строй новых линий. В 1914 году перевозки «чугунных вагонов», перевозка рельсов и «принадлежностей» (костылей и др.) значительно возросли. Обстояло с «лесными материалами» — не перевозить намного меньше, а шпалы, а дорога строилась! Но это не было организмом: второпях, «на живую руку», из-за шими огрехами и недоделками ладно работали с перенапряжением, без надобности и теряли накопленную за четверть века. Можно с уверенностью заключить: даже в эти — предреволюционные — годы.

Вот некоторые данные о состоянии Пермской дороги к 1 января 1917 года. От Балезино через Пермь и Екатеринбург

войны разворачивались за тысячи
их влияние испытала на себе и ураль-
можно извлечь из сохранившегося от-
жой железной дороги в 1914 году.
нашивала показатели по всем видам
ивая положительные тенденции пред-
полугодии — с началом войны — сло-
ломаться. Транспортировка военных
ущественно потеснила традиционные
а ли не на треть меньше стали пере-
мерно наполовину меньше — мяса, зна-
перевозок многих других жизненно

К
НИЙ

евозиться больше — по причинам, как
и с мобилизацией, а также вследствие
ий товарообмена» (читай: появились
ла пассажиров, однако, не поднимало
е клиенты предпочитали путешество-
ассом. В эти малоблагоустроенные и
не вагоны со временем перекочевала
ублики», ездившей прежде с большим
с 26 ноября 1914 года был введен
дороживший и без того высокую сто-
стала просто неподъемной. Удобства
обслуживающего персонала, так по-
ников по Горнозаводской дороге, без-
рмой на целые годы становилась «теп-
с двухэтажными нарами, покрытыми
и трафаретной надписью на наружной
...
перевозками, заметному сокращению
их грузов. Руководство дороги пред-

приняло ряд организационных мер, чтоб оказать транспортную под-
держку терпящим бедствие предприятиям: строгий надзор за обо-
ротом подвижного состава, приписка подвижного состава, принадле-
жащего частным лицам, к парку дороги, ограничение коммерческих
перевозок. Однако тем не менее некоторым уральским заводам из-за
транспортных неурядиц пришлось снизить объем производства. А в
перспективе ожидалось и еще более серьезные осложнения — вплоть
до закрытия части заводов. Пытаясь противостоять дальнейшему
развитию опасной тенденции, правительство стимулировало восста-
новление уже полузаброшенных к этому времени водно-железнодоро-
жных маршрутов, что потребовало проведения ряда трудоемких
работ на перевалочных пунктах в Левшино и Перми: углубляли русло
реки, строили подъездные пути. Однако это была не более как полу-
мера. Настоящий выход из положения виделся в увеличении пропус-



1-й Уральский коммунистический железнодорожный батальон

кной способности существующих железнодорожных трасс и скорей-
шем введении в строй новых линий. Вот почему, при общем умень-
шении в 1914 году перевозки «чугунных, железных и жестяных изде-
лий», перевозка рельсов и «принадлежностей пути» (болтов, гаек,
костылей и др.) значительно возросла. Аналогичным образом дело
обстояло с «лесными материалами»: строительных материалов ста-
ли перевозить намного меньше, а шпал — намного больше. Шла вой-
на, а дорога строилась! Но это не был естественный рост здорового
организма: второпях, «на живульку», из последних сил, а потому с боль-
шими огрехами и недоделками ладились новые участки, а старые
работали с перенапряжением, без надлежащего ухода, изнашивались
и теряли накопленную за четверть века технологическую культуру.
Можно с уверенностью заключить: деградация дороги началась уже
в эти — предреволюционные — годы.

Вот некоторые данные о состоянии железнодорожного полотна
Пермской дороги к 1 января 1917 года. Даже на главной магистрали —
от Балезино через Пермь и Екатеринбург до Тюмени — лежали очень

изношенные и легкие рельсы с многочисленными дефектами. Эпиюра шпал была 1440 штук на километр (а нужно 1840), 80 процентов их лежали на земляном полотне непропитанные и более 60 процентов — уже сгнившие. Балласт был песчано-глинистый, вместо щебня нередко использовался паровозный шлак, между рельсами летом колосилось буйное разнотравье.

Максимально допустимая скорость движения по такому пути была 30-40 километров в час, а по боковым колеям, которые пребывали в еще более плачевном состоянии, — всего 15-20 километров в час.

Революция и гражданская война продолжили и усугубили процесс разрушения дороги.

* * *

Революция, прежде всего, внесла сумятицу в систему управления железной дорогой. С февраля по октябрь 1917 года порядок на дороге все более расшатывался из-за перегрузок, связанных с движением воинских эшелонов, из-за начавшейся уже массовой миграции людей, бегущих от голода, неустроенности, войны, из-за тех же «мешочников»; из-за общего нарастания анархии в стране.

В октябре управление Пермской дорогой попытался взять в свои руки дорожный революционный комитет, который возглавили грамотные рабочие Ю.В. Рудый и А.И. Емшанов, но администрация дороги (начальником дороги в то время был Николай Ипполитович Бобин) поначалу отказалась ему подчиниться. Отсутствие авторитетного руководства обернулось дальнейшим падением трудовой дисциплины, перебоями в движении поездов.

Однако в течение зимне-весенних месяцев 1918 года большевистской власти все же удалось овладеть ситуацией. Тем более что считаться со своей волей большевики заставляли, не церемонясь в выборе средств. В конце марта Совнарком принял постановление о том, что все железнодорожное хозяйство страны поступает в ведение Наркомата путей сообщения, полновластными представителями которого на конкретных дорогах становятся их руководители, избранные на месте, но утвержденные наркоматом и только ему подчиняющиеся. А чтобы исключить какое бы то ни было противодействие такому порядку, железнодорожный транспорт подлежал национализации. На Урале национализация железных дорог завершилась к концу мая 1918 года.

Так принцип демократизма (каким его представляла себе революционная воляница) был соединен с принципом единоначалия, без которого сложный механизм железной дороги на глазах разваливался.

Первым советским руководителем Пермской дороги был назначен 1 июня 1918 года А.И. Емшанов. Поначалу он назывался комиссаром, но и года не прошло, как возвратились все-таки к бескомпромиссному понятию «начальник».

Александр Иванович Емшанов принадлежит к числу самых ярких фигур в истории дороги. Его судьба дает зримое представление о том, какие мощные глубинные силы извлекала порой из недр народной жизни революционная буря. Но она же, судьба Емшанова, может служить и типичным примером печального завершения славленной революционной биографии...

Родился Александр Емшанов Европейская Горнозаводской дорогой. С малых лет проявил прекрасные способности. Учился в двухклассном железнодорожном училище. В 1905 году с пятерками окончил его. Отец ходатайствовал перед своим начальником о выделении Александру пособия для продолжения обучения в высшем железнодорожном техническом училище (главном в ту пору учебном заведении для специалистов среднего звена). В 1906 году, четырнадцатилетнему подростку, удалось поступить в училище. Но зарабатывать на хлеб насущный Александру пришлось — с 1905 до 1917 года — в его личном деле имеется пятьдесят записей. Всякая новая должность — повышение по службе. Впрочем, по окончании рабочего службы пути до поступления в училище.

Когда ему было уже за двадцать лет, он решил заняться учебой — сдал экстерном экзамены на звание инженера путей сообщения. А спустя еще три-четыре года поступил в училище.

Но уже шел 1917 год, и революция от студенческой скамьи. Его волею — в 1917 году, Емшанов поступил в Московский институт инженеров путей сообщения. Год проучился, но можно сказать, что учеба, если в то же время он возглавлял Северную железную дорогу, потом и метьте, сразу после того, как по ней прокатывал гражданской войны...

Учеба так и осталась незавершенной, поднакопивший практический опыт отзывается на работу в столицу, где в центральном руководящем органе ему присматриваются и его самого. В декабре 1920 года он назначается начальником пути.

Сохранилось свидетельство, в котором Александр Иванович Емшанов, с мажорностью свалившейся на его молодость, в наркомы попытался было сдать экзамены, но усы не выросли. «Ничего, вырастает», — и назначение состоялось.

Но кадры в ту пору тасовались не только в наркомы, становился Дзержинским. В 1921 году он выступает на VIII Всероссийском съезде железнодорожников, в котором планом восстановления железнодорожного хозяйства гражданской войны, и удостоен ордена: дескать, «настоящий план, на котором...

Потом в течение полугода он сдал экзамены — в качестве председателя правления (на должность) Пермской дороги. Это не только дорога — по сути, хлебная дорога — в которой он был ответственным, но и самым слабым (после...

с многочисленными дефектами. Эпюра метр (а нужно 1840), 80 процентов их ле- пропитанные и более 60 процентов — счано-глинистый, вместо щебня неред- шлак, между рельсами летом колоси-

окорость движения по такому пути была боковым колеям, которые пребывали в ми, — всего 15-20 километров в час.

я война продолжили и усугубили про-

о, внесла сумятицу в систему управле- рала по октябрь 1917 года порядок на ся из-за перегрузок, связанных с дви- из-за начавшейся уже массовой мигра- неустроенности, войны, из-за тех же арастания анархии в стране.

ермской дорогой попытался взять в свои й комитет, который возглавили грамот- И. Емшанов, но администрация дороги емя был Николай Ипполитович Бобин) итаться. Отсутствие авторитетного ру- йшим падением трудовой дисциплины,

есенних месяцев 1918 года больше- ось овладеть ситуацией. Тем более что еванки заставляли, не церемонясь в рта Сошнарком принял постановление ое хозяйство страны поступает в веде- ния, полномочными представителями их становятся их руководители, избран- ые наркоматом и только ему подчиняю- ре бы то ни было противодействие та- й транспорт подлежал национализации. езных дорог завершилась к концу мая

е (каким его представляла себе револю- ен с принципом единоначалия, без кото- ной дороги на глазах разваливался.

одителем Пермской дороги был назна- шанов. Поначалу он назывался комис- так возвратились все-таки к бескомпро-

Емшанов принадлежит к числу самых к. Его судьба дает зримое представле- бные силы извлекала порой из недр ея буря. Но она же, судьба Емшанова, примером печального завершения слав-

Родился Александр Емшанов 13 августа 1891 года на станции Европейская Горнозаводской дороги в семье рабочего-путейца. С малых лет проявил прекрасные способности к учебе: поступив в двухклассное железнодорожное училище на станции Бисер, он окончил его в 1905 году с пятерками по всем предметам. После этого отец ходатайствовал перед своим железнодорожным начальством о выделении Александру пособия для дальнейшей учебы — в Пермском железнодорожном техническом училище (впоследствии техникум), главным в ту пору учебном заведении дороги, готовившем специалистов среднего звена. В пособии парню отказали, и ему, четырнадцатилетнему подростку, пришлось начинать самостоятельно зарабатывать на хлеб насущный. За первые двенадцать лет работы — с 1905 до 1917 года — в его послужном списке появилось тринадцать записей. Всякая новая, как правило, — об очередном повышении по службе. Впрочем, продвинулся он недалеко — от поденного рабочего службы пути до начальника разъезда.

Когда ему было уже за двадцать, он сделал еще одну попытку заняться учебой — сдал экстерном экзамены за восьмой класс гимназии. А спустя еще три-четыре года поступил в Пермский университет.

Но уже шел 1917 год, и революция решительно оторвала Емшанова от студенческой скамьи. Его все же не отпускала надежда пройти систематический курс наук — в 1919 году, двадцати восемью лет от роду, Емшанов поступил в Московский институт инженеров транспорта. Год проучился, но можно себе представить, что это была за учеба, если в то же время он возглавлял сначала Вятское отделение Северной железной дороги, потом Пермскую железную дорогу — заметьте, сразу после того, как по ней взд-вперед прокатился девятый вал гражданской войны...

Учеба так и осталась незавершенной, а умный, толковый, энергичный, поднакопивший практического опыта молодой руководитель отзывается на работу в столицу, где сперва месяца три работает в центральном руководящем органе дорожного профсоюза (видимо, к нему присматриваются и его самого вводят в ситуацию), а потом (в декабре 1920 года) он назначается наркомом путей сообщения.

Сохранилось свидетельство, будто бы перед этим высоким назначением Александра Ивановича принял Ленин. Смущенный громадностью свалившейся на его молодые плечи ответственности, кандидат в наркомы попытался было отказываться: у меня, дескать, еще и усы не выросли. «Ничего, вырастут», — обнадежил вождь пролетариата, и назначение состоялось.

Но кадры в ту пору тасовались непрестанно, и уже в апреле 1921 года наркомом становится Дзержинский, тем не менее Емшанов остается при «железном Феликсе» первым замом. В декабре того же года он выступает на VIII Всероссийском съезде Советов с изложением плана восстановительных работ на железных дорогах, разрушенных гражданской войной, и удостоивается высокой похвалы Ленина: дескать, «настоящий план, на много лет разработанный».

Потом в течение полугода он сам же и претворял этот план в жизнь — в качестве председателя правления (только что изобретенная должность) Пермской дороги. Это не было понижением: Пермская дорога — по сути, хлебная дорога — в этот момент стала самым ответственным, но и самым слабым (после разрушений гражданской войны)

звеном в железнодорожной сети России. На нее «бросили» того, на кого можно было положиться. Но как только дела пошли на лад, опять последовал вызов в центр: Емшанова назначают уполномоченным коллегии НКПС по заграничным сношениям и представителем коллегии НКПС в российской миссии за границей. Он путешествует (в компании с крупнейшим российским ученым в области тяги поездов Ю.В. Ломоносовым) «по Европам» — Германия, Австрия, Швеция, — занимаясь разработкой стратегии и тактики технического перевооружения железных дорог своей страны на основе передового зарубежного опыта.

После продолжительной (около года) заграничной командировки Емшанов снова возвращается на Пермскую дорогу, где сразу же начинает реализовывать идеи, возникшие в ходе поездки: упрощает аппарат управления, рационализирует делопроизводство, вводит в обиход технико-хозяйственные собрания, создает группы научной



Телеграфист
Александр Емшанов



Александр Иванович
Емшанов. 1931 год

организации труда, налаживает издание научно-технического журнала «Вестник Пермской железной дороги». Он энергично внедряет свой стиль в работу аппарата управления дорогой. Суть его проста — чтобы никакая бюрократическая бумажка не заслоняла живого дела и ни одно принятое решение не забывалось в текучке очередного дня. По сути, это был прообраз безбумажной технологии, о которой здесь снова заговорят три четверти века спустя.

В 1926 году он снова уезжает с Урала — на этот раз навсегда. Пять лет управляет Китайско-Восточной железной дорогой, соединяя функции администратора, технического руководителя и дипломата. К слову: в его «Личном листке по учету кадров», заполненном по возвращении в Москву — летом 1931 года, — записано, что он читает и может объясниться по-немецки и по-китайски и свободно владеет английским.

Потом он работает на высоких должностях в Госплане, начальником строительства дороги Москва — Донбасс, а когда дорогу сдали в эксплуатацию — ее начальником...

14 января 1937 года его арестовали по обвинению: участие в контрреволюционной организации и шпионаж в пользу Германии. Дело было рассмотрено в несколько дней. Но почему-то понадобилось 9 месяцев, чтобы вынести приговор.

* * *

Итак, с весны 1918 года у дороги крестьянская власть. Хозяйство ей не по зубам, треть паровозов вышли из строя, дисциплина была «революционной», физический падал.

Между тем большевики, только предполагая без промедления за хозяйством страны на индустриальном уровне, при участии крупнейших ученых России — обсуждался проект Урало-Кузбасской организации, объединявшей промышленность двух регионов, достаточно удаленных друг от друга тяготеющих. Однако это происходило без хорошо отлаженной системы.

Наркомат путей сообщения и Пермской дороге А.И. Емшанов в нескольких направлениях: наводили порядок, не пренебрегая репрессиями, износившего и поврежденного оборудования, наладили производство запчастей, планировали и вагоны строить, да так и так. Приняли даже решение проложить путь — Казань, Екатеринбург — Кузнецкий Тобольск, а также ряд линий на Юг.

Трудно сейчас судить, насколько в этих экономических планах большевики, избрав свой вариант: в конце концов чехословацкого корпуса. На этот раз вся страна: начался катастрофический экономический кризис...

(Кстати, когда через несколько лет, их меры в отношении железной дороги, что про Урало-Кузбасс не говорили, «исправление повреждений», карательных мер, планы завершения пути — Сарапул.)

* * *

В гражданской войне железные дороги были в центре боевых действий, велись чаще всего в тылу.

Но особую роль сыграла и гражданская война на дорогах: ни в какой другой период такого тяжкого урона, как в годы гражданской войны, между социальными группами — об

России. На нее «бросили» того, на кого только дела пошли на лад, опять после- назначают уполномоченным коллегии и представителем коллегии НКПС в . Он путешествует (в компании с круп- области тяги поездов Ю.В. Ломоносо- Австрия, Швеция, — занимаясь разра- юнического перевооружения железных передового зарубежного опыта. (около года) заграничной командиров- ся на Пермскую дорогу, где сразу же зникшие в ходе поездки: упрощает ап- рует делопроизводство, вводит в оби- е собрания, создает группы научной



Александр Иванович
Емшанов. 1931 год

т издание научно-технического журна- й дороги». Он энергично внедряет свой ления дорогой. Суть его проста — чтоб жжж не заслоняла живого дела и ни бывалось в текучке очередного дня. По южной технологии, о которой здесь снова лустя.

ает с Урала — на этот раз навсегда. Пять ной железной дорогой, соединяя функ- ого руководителя и дипломата. К слову: «здоров», заполненном по возвращении в записано, что он читает и может объяс- ки и свободно владеет английским. сожких должностях в Госплане, началь- Москва — Донбасс, а когда дорогу сда- тьником...

14 января 1937 года его арестовали, предъявив традиционные для того времени обвинения: участие в антисоветской право-троцкистс- кой организации и шпионаж в пользу японцев и немцев. Такие обви- нения обычно не расследовались всерьез — формальности укладыва- лись в несколько дней. Но почему-то на этот раз сталинской Фемиде понадобилось 9 месяцев, чтоб вынести предрешенный приговор...

* * *

Итак, с весны 1918 года у дороги были новые хозяева — рабоче- крестьянская власть. Хозяйство ей досталось уже полуразрушенное: треть паровозов вышли из строя, запасов топлива не хватало и на неделю, дисциплина была «революционная», грузооборот катастро- фически падал.

Между тем большевики, только еще утверждавшиеся у власти, предполагали без промедления заняться модернизацией народного хозяйства страны на индустриальной основе. В частности, в ВСНХ при участии крупнейших ученых России — металлургов и экономис- тов — обсуждался проект Урало-Кузбасса, то есть «единой хозяйствен- ной организации», объединявшей горно-металлургическую промыш- ленность двух регионов, достаточно удаленных друг от друга, но издавна друг к другу тяготеющих. Однако этот проект, конечно же, был неосу- ществим без хорошо отлаженной сети железных дорог.

Наркомат путей сообщения и его полномочный представитель на Пермской дороге А.И. Емшанов развернули действия в трех ос- новных направлениях: наводили порядок в работе всех служб (от- нудь не пренебрегая репрессивными мерами), занялись ремонтом изношенного и поврежденного оборудования (создали ремонтные цехи, наладили производство запчастей для вагонов и паровозов, планировали и вагоны строить, да так и не успели выпустить ни одно- го). Приняли даже решение прокладывать новые линии: Екатеринбу- рг — Казань, Екатеринбург — Курган, а в перспективе и Тавда — Тобольск, а также ряд линий на Южном Урале.

Трудно сейчас судить, насколько осуществимы были в тех усло- виях экономические планы большевиков. История с ними не посчи- талась, избрав свой вариант: в конце мая 1918 года вспыхнул мятеж чехословацкого корпуса. На этот локальный взрыв сдетонировала вся страна: начался катастрофический обвал, называемый гражданс- кой войной...

(Кстати, когда через несколько месяцев Урал был захвачен бе- лыми, их меры в отношении железных дорог были схожими — разве что про Урало-Кузбасс не говорили. Все силы на «срочное и надле- жщее» исправление повреждений, военная дисциплина под угрозой карательных мер, планы завершения строительства линии Екатеринбу- рг — Сарапул.)

* * *

В гражданской войне железные дороги сыграли особую роль: боевые действия велись чаще всего вдоль рельсовых путей.

Но особую роль сыграла и гражданская война в судьбе желез- ных дорог: ни в какой другой период своей истории они не понесли такого тяжкого урона, как в годы кровавого выяснения отношений между социальными группами — обломками распавшегося общества.

Железные дороги, в которые было вложено так много человеческого труда, так много материальных ресурсов, ни белые, ни красные, ни тем более «самостийные» атаманы и батки нисколько не берегли: ради эфемерного успеха какой-нибудь сугубо локальной операции коржили рельсовый путь, взрывали мосты, пускали под откос паровозы и вагоны, жгли станционные сооружения. Все это считалось как бы в порядке вещей.

Предметом особой гордости победителей многие годы были подвиги весьма специфического подразделения Красной Армии, воевавшего на Урале и в Западной Сибири.

Предпосылкой к созданию 1-го Уральского коммунистического железнодорожного батальона послужила директива, подписанная В.И. Лениным и Я.М. Свердловым, которая, в частности, гласила: «При попытке врага перейти в наступление... в первую голову вывозить военные припасы. Все, что не будет вывезено, должно быть сожжено и взорвано. Паровозы и вагоны угонять. Мосты минировать и взрывать».

Именно для того, чтобы угонять, минировать и взрывать, и был создан отдельный железнодорожный батальон — первое подразделение такого рода в составе вооруженных сил республики. Официально ему предписывалось обслуживать Уральскую дивизию по Горнозаводской линии, а уж формы «обслуживания» — по обстановке.

Формирование батальона было поручено 33-летнему комиссару службы военных сообщений сводной Уральской дивизии Ивану Александровичу Бобылеву. Родом он был из семьи доменного мастера Висимо-Шайтанского завода, в 1903 году окончил Саратовское ремесленное училище и стал работать слесарем-монтером на Екатеринбургском заводе Ятеса. Служил в армии, работал слесарем в Нижнем Тагиле. В 1917 году вступил в партию большевиков, после начала гражданской войны возглавлял разные воинские подразделения, воевавшие против Дутова и против чехословаков.

Комиссаром батальона был назначен Николай Федорович Евсеев — сын железнодорожника, и сам поработал в паровозном депо станции Верхний Уфалей. В партию он тоже вступил в 1917 году и тоже воевал против белочехов.

Батальон формировался на станции Гороблагодатская. На первых порах он состоял из трех рот — тяги, движения, пути. Личный состав набирался из железнодорожников. Местных — с разных станций Горнозаводской линии, — и эвакуированных из других районов страны. Предпочитали добровольцев и членов партии большевиков — этим объясняется в его названии слово «коммунистический». Численность батальона поначалу была около трехсот человек, а потом доходила и до четырех с половиной тысяч.

Создание подразделения завершилось 31 октября 1918 года. Вскоре батальону пришлось вступить в дело: колчаковцы вплотную подошли к Гороблагодатской. Н.Ф. Евсеев с группой красноармейцев их атаковал, а тем временем другая группа бойцов под руководством командира вывели со станции четыре состава с артиллерийским грузом и взорвали стрелки и станционные сооружения.

Потом они взорвали еще два небольших моста в районе станции Азиатская, потом большой мост через Чусовую... А когда удава-

лось оттеснить противника — спе-

чтоб пропустить свои войска даль-

Но поскольку и разрушитель-
велись в непосредственной близос-
можно говорить о линии фронта —
лось воевать и в качестве стрелко-
помощи винтовки, если таковая ока-
чие стычки на станциях Европейс-
из них — возле станции Усть-Ламен-
уже когда армия Колчака отходила
преследовали) — оказалась роково-
ной роты в живых осталось только

Командир и комиссар батальон-
успели и повоевать, и получить выс-
ное время подняться до большев-
стал командиром дивизии, потом о-
промышленности. Н.Ф. Евсеев дос-
писал книгу о гражданской войне на-
ры в военной академии им. Фрунзе
тырех партийных съездов...

А погибли оба в 1937 году.

Нет никаких оснований утверж-
лось к железной дороге более бере-
подсчитывать, на чьей совести — к-
рушений.

Обозначим лишь общий итог.
Пермской дороге было выведено
паровозов, сожжено 20 тысяч ваго-
протяженностью около шести с по-
70 капитальных строений — вокзалов
башен и т.п. Практически остановл-
ным магистралям: путь поездам пр-
ния. А Пермский узел так и вовсе о-
дорожной сети, ибо были взорваны
и Сылву.

По-видимому, последнее обсто-
ных причин перевода — в октябре
дороги в Екатеринбург. Но вероятно
внимание географическое положени-
ских линий: узел шести (тогда еще
станции — вокруг, а не в стороне.
переезда штаба в другой город не

Масштабы разрухи были прос-
года спустя после того, как война уш-
ских вагонов, числившихся на балан-
луатации только 219. Немногим лу-
вагонами: из 15937 единиц «больше-
го их числа — 5240 штук. Но даже
которое могло работать, дорога, по-
го строения пути и оснащения, не
Пропускная способность ее составл-

было вложено так много человеческого ресурса, ни белые, ни красные, ни тем и батки нисколько не берегли: ради сугубо локальной операции корей мосты, пускали под откос паровозы и разрушения. Все это считалось как бы в юсти победителей многие годы были то подразделения Красной Армии, вой Сибирю.

ю 1-го Уральского коммунистического батальона послужила директива, подписанная директором, которая, в частности, гласила: «Ити в наступление... в первую голову то, что не будет вывезено, должно быть и вагоны угонять. Мосты минировать

понять, минировать и взрывать, и был особый батальон — первое подразделение вооруженных сил республики. Официально батальон назывался «обслуживания» — по обстановке.

было поручено 33-летнему комиссару сводной Уральской дивизии Ивану том он был из семьи доменного мастера, в 1903 году окончил Саратовское училище, работал слесарем-монтером на эвакуаторе. Служил в армии, работал слесарем в заводской конторе, вступил в партию большевиков, после революции возглавлял разные воинские подразделения и против чехословаков.

был назначен Николай Федорович Евсеев, сам поработав в паровозном депо, вступил в партию он тоже вступил в 1917 году и

на станции Гороблагодатская. На первом этапе — тяги, движения, пути. Личный состав — с разных станций, эвакуированных из других районов уральцев и членов партии большевиков — слово «коммунистический». Численность была около трехсот человек, а потом выросла до тысячи.

завершилось 31 октября 1918 года. вступил в дело: колчаковцы вплотную к станции. Н.Ф. Евсеев с группой красноармейцев и другая группа бойцов под руководством другой группы бойцов под руководством артиллерийской и станционные сооружения.

два небольших моста в районе станции и мост через Чусовую... А когда удава-

лось оттеснить противника — спешно восстанавливали порушенное, чтоб пропустить свои войска дальше. Так и воевали.

Но поскольку и разрушительные, и восстановительные работы велись в непосредственной близости от мест сражений (едва ли тут можно говорить о линии фронта — ее просто не было), то приходилось воевать и в качестве стрелкового подразделения, то есть при помощи винтовки, если таковая оказывалась под рукой. Бывали горячие стычки на станциях Европейская, Селянка, в других местах. Одна из них — возле станции Усть-Ламенская Ишимского направления (это уже когда армия Колчака отходила в Сибирь, а красные войска ее преследовали) — оказалась роковой. Из 450 бойцов восстановительной роты в живых осталось только 60...

Командир и комиссар батальона в том бою не погибли. Оба еще успели и повоевать, и получить высокие боевые награды, и уже в мирное время подняться до больших командных высот. И.А. Бобылев стал командиром дивизии, потом окончил Промакадемию, работал в промышленности. Н.Ф. Евсеев дослужился до звания комбрига, написал книгу о гражданской войне на Урале, стал начальником кафедры в военной академии им. Фрунзе. Оба избирались делегатами четырех партийных съездов...

А погибли оба в 1937 году.

Нет никаких оснований утверждать, что белое воинство относилось к железной дороге более бережно. И, пожалуй, нет надобности подсчитывать, на чьей совести — красных или белых — больше разрушений.

Обозначим лишь общий итог. За годы гражданской войны на Пермской дороге было выведено из строя около двух третей всех паровозов, сожжено 20 тысяч вагонов, взорвано 215 мостов общей протяженностью около шести с половиной километров, разрушено 70 капитальных сооружений — вокзалов, депо, мастерских, водонапорных башен и т.п. Практически остановлено сквозное движение по основным магистралям: путь поездам преградили неодолимые разрушения. А Пермский узел так и вовсе оказался отрезанным от железнодорожной сети, ибо были взорваны мосты через реки Каму, Чусовую и Сылву.

По-видимому, последнее обстоятельство стало одной из главных причин перевода — в октябре 1919 года — управления Пермской дороги в Екатеринбург. Но вероятно, что кроме того было принято во внимание географическое положение Екатеринбурга в системе уральских линий: узел шести (тогда еще) направлений, все крупнейшие станции — вокруг, а не в стороне. Название дороги, однако, после переезда штаба в другой город не изменилось.

Масштабы разрухи были просто неправдоподобны. Даже два года спустя после того, как война ушла из этих мест, из 544 пассажирских вагонов, числившихся на балансе дороги, были пригодны к эксплуатации только 219. Немногом лучше обстояло дело с грузовыми вагонами: из 15937 единиц «больными» была примерно треть общего их числа — 5240 штук. Но даже и то малое количество вагонов, которое могло работать, дорога, по техническому состоянию верхнего строения пути и оснащения, не могла полноценно использовать. Пропускная способность ее составляла в среднем 764 вагонов в сутки,

читать волю людей, работающих при железной дороге, на одной цели: поднять, возродить, оживить, вдохнуть в умирающую дорогу новую жизнь. Заразить, увлечь этой целью; принудить, в конце концов, в нее поверить.

Эту задачу взял на себя политотдел дороги, созданный в августе 1919 года. Под его началом работали районные политотделы — на всех основных участках магистрали. Политотделы обеспечивали, скажем так, идеологическую поддержку всех решений, направленных на преодоление разрухи. А решения были подчинены общей стратегии, по срокам, по технологии — просто-таки безумной, но кто бы тогда мог предложить что-то лучшее?

Первым актом реанимации дороги должно было стать восстановление движения — хотя бы по основным направлениям, — прерванное вследствие разрушения мостов через Каму и Сылву. Мост через Сылву (на Кунгурском направлении) был восстановлен, правда на временных, деревянных срубах, еще в сентябре — всего за 34 дня.

А вот с Камским мостом дело было посложнее...

Значение Камского моста возле Перми для включения уральской сети железных дорог в общероссийскую транспортную систему было столь велико и очевидно, что самый жесткий срок его восстановления — с осени до Первого мая! — определил Совет обороны, возглавлявшийся В.И. Лениным.

Сразу же после изгнания Колчака летом 1919 года рядом с поврежденным мостом была налажена паромная переправа. Но с наступлением холодов ее работа становилась невозможной, хотя поначалу баржи с вагонами все-таки проводились на другой берег с помощью ледокола. Не обходилось без серьезных происшествий, но все же какая-никакая переправа работала.

Но уже с середины ноября, когда река окончательно застыла, начали готовиться к тому, чтобы проложить рельсовый путь по льду. Для этого ледяной панцирь искусственно наращивали, вмораживая в него для прочности слой за слоем бревенчатые настилы. И опять не все шло гладко: порой лед проседал или давал трещину, приходилось начинать штурм реки почти от начальных рубежей. Однако ближе к концу декабря наледь нарастили до необходимого уровня, по ней проложили железнодорожную колею, к тому же ударили сильные морозы — и ледяная переправа заработала.

Но налаживая непрочный временный путь через реку, непосредственные руководители работ — «идеолог» проекта инженер Быковский, прораб Г.П. Ощепков и его заместитель Карякин, — а также комиссар дороги А.И. Емшанов деятельно готовили базу для главной операции. На Чусовском заводе ими была заказана 50-саженная ферма взамен покореженной взрывом; шли необходимые ремонтные работы на уцелевших опорах и пролетах. К последней декаде февраля подготовка к главной операции была закончена, и наступила кульминация: со всеми предосторожностями многотонную ферму водворили на предназначенное ей место. Комиссия Наркомпути сочла работу завершенной.

27 февраля 1920 года по восстановленному мосту при большом стечении народа и в присутствии делегатов VI губернского съезда Советов прошел первый поезд — за два месяца до назначенного

Советом обороны срока! Вел его м. Адамович Вальтер. Полвека спустя о ты «Путевка»), что поезд этот состоял (почетное право? Во всяком случае, тут находились строители, возрождавшие

Восстановление Камского моста инженерным, не только экономическим «строителей нового мира», как провозглашали бурных вод. Не случайно над мостом креплен лозунг: «Пусть восстановление моста — это победа над разрухой транспорта»

Об этом событии написали «Известия», откликнулся телеграммой сам Ленин

Столь же убедительным доказательством разрухи должна была стать и другая выходящая из ролируемая непосредственно из Москвы. Окончание строительства начатой еще в 1917 году Екатеринбургской линии. Она не только должна была упрочить связи между Уралом и Россией, но и сокращала путь от Москвы к Уралу (через Пермь) на 169 километров. В этой линии обострялась ситуация. В то время на передний план начали выдвигаться. А по мере упрочения советской власти в ролируемой все более вживалось в роль не только старого, но и нового строя. По крайней мере, поезд из Казани в Екатеринбург — последний мотив.

Так или иначе, но в конце января 1920 года по-большевистски бескомпромиссно было решено по линии Казань — Екатеринбург

А работа там предстояла большая. Взорванный мост через Каму (возле Сарапула) и рельсы от Сарапула до Дружнинского (сделано раньше) и, наконец, практика Дружинино до Екатеринбурга протяже

На выполнение этого задания. Запасной армии и 1-й Трудовой армии подняли из камской воды сброшенную ферму моста, но она оказалась непригодной. На станции Мга, в полукилометре от моста, была подобная — ее клепали на Путиловских мостов. Была огромной трудностью. Сарапул: весила она 820 тысяч пудов. Было тем, что она была разобрана. Д

Но главное, конечно, — те путевые рабочие, которые делали гонимые голодом крестьяне, таскали под «эй, ухнем!» — однако, что напрасно и надрывались.

Первый поезд пришел-таки в Екатеринбург. Встречали его с помпой, устроили в

при железной дороге, на одной цели: вдохнуть в умирающую дорогу новую жизнь; принудить, в конце концов, в нее политотдел дороги, созданный в августе, работали районные политотделы — нажали. Политотделы обеспечивали, скажем, поддержку всех решений, направленных на то, чтобы были подчинены общей стратегии, настолько же безумной, но кто бы тогда и дороги должно было стать восставшим по основным направлениям, — преодолеть мостов через Каму и Сылву. Мост (в управлении) был восстановлен, правда не сразу, еще в сентябре — всего за 34 дня. Дело было посложнее...

возле Перми для включения уральско-сибирской транспортной систему — что самый жесткий срок его восстановления мая! — определил Совет обороны, 1919 года.

Колчака летом 1919 года рядом с поставлена паромная переправа. Но с установилась невозможной, хотя поначалу проводились на другой берег с успехом без серьезных происшествий, но переправа работала.

я, когда река окончательно застыла, и проложить рельсовый путь по льду. Условно наращивали, вмораживая в лед бревенчатые настилы. И опять не получалось или давал трещину, приходило от начальных рубежей. Однако близились до необходимого уровня, по железной колею, к тому же ударили сильные морозы, и заработала.

временный путь через реку, непосредственно «идеолог» проекта инженер Быков — заместитель Карякин, — а также кооперативно готовили базу для главной операции: шли необходимые ремонтные работы и пролетах. К последней декаде операции была закончена, и наступила с осторожностью многотонную ферму на место. Комиссия Наркомпути со-

восстановленному мосту при большом участии делегатов VI губернского съезда — за два месяца до назначенного

Советом обороны срока! Вел его машинист пермского депо Павел Адамович Вальтер. Полвека спустя он вспоминал (на страницах газеты «Путевка»), что поезд этот состоял всего из десяти вагонов, а в них (почетное право? Во всяком случае, губернских делегатов там не было) находились строители, возрождавшие мост...

Восстановление Камского моста явилось событием не только инженерным, не только экономическим, — оно сверкнуло тогда для «строителей нового мира», как проблеск берегового маяка над пучиной бурных вод. Не случайно над аркой первого пролета был прикреплен лозунг: «Пусть восстановленный Камский мост послужит залогом победы над разрухой транспорта».

Об этом событии написали «Известия» и другие газеты, на него откликнулся телеграммой сам Ленин.

Столь же убедительным доказательством преодолимости разрухи должна была стать и другая выдающаяся по масштабам и контролируемая непосредственно из Москвы железнодорожная акция — окончание строительства начатой еще до революции линии Казань — Екатеринбург. Казанбургской линии, как ее тогда еще называли. Она не только должна была упрочить связи столицы с восточными регионами, но и сокращала путь от Москвы до Урала (по сравнению с дорогой через Пермь) на 169 километров. Поначалу надобность в этой линии обострялась состоянием дел на Восточном фронте, потом на передний план начали выдвигаться экономические мотивы. А по мере упрочения советской власти строительство Казанбургской линии все более вживалось в роль начала созидательной деятельности нового строя. По крайней мере, в речах по прибытии первого поезда из Казани в Екатеринбург варьировался по преимуществу последний мотив.

Так или иначе, но в конце января 1920 года Совет обороны принял по-большевистски бескомпромиссное решение: начать движение по линии Казань — Екатеринбург уже 1 июля того же года.

А работа там предстояла большая: во-первых, восстановить еще один взорванный мост через Каму (возле Сарапула), во-вторых, уложить шпалы и рельсы от Сарапула до Дружинино (земляное полотно было сделано раньше) и, наконец, практически с нуля построить участок от Дружинино до Екатеринбурга протяженностью около 85 километров.

На выполнение этого задания были брошены красноармейцы Запасной армии и 1-й Трудовой армии. В 30-градусный мороз они поднимали из камской воды сброшенную туда взрывом 150-метровую ферму моста, но она оказалась непригодной для дела, настолько была искорежена. На станции Мга, в полусотне верст от Петрограда, отыскалась подобная — ее клепали на Путиловском заводе для одного из невских мостов. Была огромной трудности проблема доставить ее в Сарапул: весила она 820 тысяч пудов, хотя дело несколько упростилось тем, что она была разобрана. Доставили, установили!

Но главное, конечно, — те путевые работы, что в прежние времена делали гонимые голодом крестьяне: красноармейцы долбили мерзлую землю, таскали под «эй, ухнем!» шпалы и рельсы... Оказалось, однако, что напрасно и надрывались, не щадили живота.

Первый поезд пришел-таки в Екатеринбург в назначенный день. Встречали его с помпой, устроили в зале оперного театра — круп-

Восстановление взорванного моста через р. Туру. 1922 год



Участники восстановления Чусовского моста

нейшем зале города — торжественно о том, что завершением дороги новые разрушать, но и созидать новое»;

Но морально-психологический э зан тем, что по-настоящему новая Огрехи, допущенные строителями в так велики, что поначалу по ней раз крайней надобности, лишь воинские военная надобность отпала, то дви лось. Лишь в 1923 году у государс начали достраивать. А когда оконча В одном из источников называется 15 кий рабочий» за 25 апреля 1925 г заметку: «Финансово-контрольный 1726820 р. на достройку линии Свер

* * *

И все же в 1920 году по главной дорога ожила! Теперь предстояло н энергией. А для того требовалось в и вагоны, наладить нормальный груз

Политотделы сосредоточили в вов и вагонов. Эта задача стала гла тора-два года.

Выполняли ее, как говорится, в всех партийной разрядке паровоза дены были заняться предприятия, по в частности, Высокогорский, Баранн нетуринский, Надеждинский, Нижне Ничего, получилось! Счет восстано паровозам шел на десятки, а вагонам

Заводы помогали железной до были остро необходимы, потому что лезнодорожники ремонтировали свои ских. Нередко этот ремонт выглядел ной войной, не подлежащей восста более или менее сохранившиеся де блоки и детали вместе, получали п экземпляр. Порой как раз двух-тре становало.

Такая работа никакими должнос ми расписаниями не предусматривал законами не регулировалась. Как н рации получают только в вакууме и дание подвижного состава железных лолома можно было делать только экономическим интересам простран и создавалось системой военного ко с экономическими интересами исче поведения, то их следовало чем-то з ких интересов стал энтузиазм. Труд стве, движимый энтузиазмом, воплот

моста через р. Туру. 1922 год



ского моста

нейшем зале города — торжественное заседание, произносили речи о том, что завершением дороги новые хозяева России «могут не только разрушать, но и созидать новое»; отослали рапорт Ленину...

Но морально-психологический эффект события был сильно смазан тем, что по-настоящему новая дорога работать все же не стала. Огрехи, допущенные строителями в спешке и по неопытности, были так велики, что поначалу по ней разрешалось пропускать, да и то при крайней надобности, лишь воинские эшелоны малой скоростью. А когда военная надобность отпала, то движение по ней и вовсе прекратилось. Лишь в 1923 году у государства снова дошли до нее руки — начали достраивать. А когда окончательно сдали в эксплуатацию? В одном из источников называется 1924 год, однако в газете «Уральский рабочий» за 25 апреля 1925 года мы обнаружили небольшую заметку: «Финансово-контрольный комитет НКПС утвердил отпуск 1726820 р. на достройку линии Свердловск — Казань»...

* * *

И все же в 1920 году по главной линии дороги прошли поезда — дорога ожила! Теперь предстояло наполнить ее жизнью здоровьем и энергией. А для того требовалось возратить на рельсы паровозы и вагоны, наладить нормальный грузооборот.

Политотделы сосредоточили внимание на ремонте локомотивов и вагонов. Эта задача стала главной для них на ближайшие полтора-два года.

Выполняли ее, как говорится, всем миром: по обязательной для всех партийной разрядке паровозами и вагонами нередко вынуждены были заняться предприятия, прежде с ними дела не имевшие, — в частности, Высокогорский, Баранчинский, Мотовилихинский, Верхнетуринский, Надеждинский, Нижнетагильский, Лысвенский заводы. Ничего, получилось! Счет восстановленным и отремонтированным паровозам шел на десятки, а вагонам — на сотни и тысячи.

Заводы помогали железной дороге и с запчастями. А запчасти были остро необходимы, потому что много паровозов и вагонов железнодорожники ремонтировали своими силами — в депо и мастерских. Нередко этот ремонт выглядел так. На «кладбище» изуродованной войной, не подлежащей восстановлению техники отыскивали более или менее сохранившиеся детали или блоки. Соединив эти блоки и детали вместе, получали почти пригодный к эксплуатации экземпляр. Порой как раз двух-трех каких-нибудь деталей и не доставало.

Такая работа никакими должностными инструкциями и штатными расписаниями не предусматривалась, никакими экономическими законами не регулировалась. Как некоторые технологические операции получаются только в вакууме или в невесомости, так и воссоздание подвижного состава железных дорог из безнадежного металлолома можно было делать только в искусственно очищенном от экономических интересов пространстве. Такое пространство как раз и создавалось системой военного коммунизма. Но поскольку вместе с экономическими интересами исчезали и мотивы экономического поведения, то их следовало чем-то заменить. Заменой экономических интересов стал энтузиазм. Труд во внеэкономическом пространстве, движимый энтузиазмом, воплотился в форму субботников.

Субботники 1919 — 1920 годов («великим почином» назвал их Ленин) стали своеобразным символом начала коммунистической эры; в вырождении субботников конца 80-х в бессмысленный ритуал можно было угадать симптом ее конца.

«Великий почин» родился именно на железной дороге: 10 мая 1919 г. в паровозных и вагонных мастерских и депо Московско-Казанской железной дороги внеурочно, ударно и безвозмездно отремонтировали 4 паровоза, 16 вагонов, а также разгрузили и нагрузили в общей сложности 9300 пудов материалов, деталей и приспособлений, предназначенных опять-таки для ремонтных работ на железной дороге.

И распространялся почин первоначально по сети железных дорог. До Урала он дошел к концу лета. Первый субботник в Екатеринбургe прошел 29 августа 1919 года, в нем участвовало 24 человека. В Перми первые субботники — одновременно на станциях Пермь-I и Пермь-II — состоялись уже осенью, 20 сентября 1919 года. Работали там и там коммунисты — более ста человек. Выгружали зерно из вагонов, перегружали уголь из барж в вагоны — то есть номенклатура безвозмездных работ постепенно расширялась.

Снежным комом нарастало и количество участников «красных суббот», впечатляюще увеличивался объем выполненной ими работы. Сохранилась такая статистика: в сентябре 1919 года на всей Пермской дороге в субботниках участвовали 4176 человек, в январе 1920 — уже 25000 человек, в апреле — 36179, в июле — 46878 человек. И вот обобщенные результаты работы «по-революционному» только за три последних месяца 1920 года: отремонтировано 125 паровозов, 124 вагона, изготовлено много запасных частей, инструментов, очищено 111 километров пути от снежных заносов, погружены и выгружены сотни тонн груза, заготовлены тысячи кубических метров дров для паровозов.

На одной лишь станции Верещагино и только за один месяц май 1920 года, как сообщала по свежим следам событий пермская газета «Звезда», было проведено 12 субботников с общим числом участников 1190 человек. Они укладывали в штабеля дрова и доски, разгружали вагоны с пшеницей и делали много другой нужной работы.

А несколько раньше, в суровую зиму 1919/20 года, верещагинцы довольно часто посвящали «красные субботы» заготовке топлива для паровозов и иных нужд. Они отправлялись на соседний разъезд № 29, недалеко от которого находились еще с лета заготовленные дрова, доставляли их к рельсам, грузили в вагоны. Работали много — отправляли по 30-40 вагонов в день. Но чтобы принимать и отправлять такое количество вагонов, потребовалось привести в порядок путевое хозяйство на разъезде, в частности восстановить стрелочные переводы. Эти страдные дни оставили в памяти участников столь яркий след, что когда при разъезде стали строить дома и поселяться люди, новому поселку дали имя — Субботники. И разъезд соответственно переименовали. Так и по сей день называется этот маленький пункт на карте Свердловской железной дороги.

В газетах первых советских лет неизменно подчеркивается не просто добровольность участия в субботниках, но и радостная готовность рабочих к безвозмездному труду. Нынешние публицисты-ры-

ночники не сомневаются в том, что обман: не может, считают они, человек — разве что по принуждению. Мы тогда выглядела намного сложнее, чем сейчас. И все-таки не верится, что только можно пробудить у человека чувства. Бывали (и до сих пор они бывают, не вполне заслуженное материальное гасить радость, что называется, «в муку» мы бы не решились ставить под удар, которые через многие десятилетия оставшееся у них от «красных суббот».

К тому же, если разобраться, они трудились. Зачинатели субботников, необходимую дороге, но дорога давно родственно видели результаты своего приближало страну к выходу из кризиса, ственной жизни. И это было гораздо труднее, чем за труд, нежели ничего не стояло. Да и атмосфера общего — чисто.

А мы с вами помним уже совсем это особая тема.

* * *

В газетных заметках о субботниках, якобы характерная для этих «праздников» организованность и более высокая производительность, обстоятельство даже вдохновило В. И. Ленин, суждение о значении производительности общественного строя.

Что ж, и более высокая производительность, быть. Поскольку с самого начала на советском производственно-экономическом фронте, роль, они, как правило, заблаговременно создавался фронт работ, изыскивались же подобным образом готовили условия, стахановцев 30-х годов и «маяков» 1950-х годов. То есть речь идет не об отдельных «звездах», а о «генеральной линии». И по 1919 году отлично понимал: сорвать план, выполнить плановое задание; это обвинениям в свой адрес. А когда всерьез и работа идет веселей.

Однако «праздниками труда» еще не прикрывали отдельные прорехи производственной стабильности, работу транспортно-хозяйственную, руководители дороги это понимали, потому принимали меры к наведению порядка на магистрали.

Прежде всего следовало добиться становления техники грамотно эксплуатировать, войны и разрухи дорога подрастеряла.

годов («великим почином» назвал их в начале коммунистической эры; в 80-х в бессмысленный ритуал можно

именно на железной дороге: 10 мая в мастерских и депо Московско-Кавказской железной дороги, ударно и безвозмездно отремонтировали паровозы, а также разгрузили и нагрузили материалы, детали и приспособления для ремонтных работ на железной

первоначально по сети железных дорог. Первый субботник в Екатеринбургской области, в нем участвовало 24 человека. Одновременно на станциях Пермь-I и Пермь-II, 20 сентября 1919 года. Работали 100 человек. Выгружали зерно из вагонов — то есть номенклатура работ расширялась.

и количество участников «красных субботников» росло. Объем выполненной ими работы: в сентябре 1919 года на всей Пермской железной дороге работали 4176 человек, в январе 1920 — 36179, в июле — 46878 человек. И вот к «по-революционному» только за три месяца отремонтировано 125 паровозов, 124 вагона, тысячи частей, инструментов, очищено тысячи вагонов, погружены и выгружены тысячи кубических метров дров для

железнодорожного и только за один месяц май 1920 года. Следы событий пермская газета «Красная Пермь» в субботниках с общим числом участников в штабеля дрова и доски, разгрузили много другой нужной работы. В зимнюю зиму 1919/20 года, верещагинцы «красные субботы» заготовке топлива для железной дороги на соседний разъезд № 29, еще с лета заготовленные дрова, выгружали в вагоны. Работали много — отчаянно. Но чтобы принимать и отправлять поезда, требовалось привести в порядок пути, восстановить стрелочные переводы. Ставили в памяти участников столь много стали строить дома и поселяться в них — Субботники. И разъезд соответствующий сей день называется этот маленький железной дороги.

За лет неизменно подчеркивается не только в субботниках, но и радостная готовность к труду. Нынешние публицисты-ры-

ночники не сомневаются в том, что это не более как пропаганда и обман: не может, считают они, человек трудиться без вознаграждения — разве что по принуждению. Мы готовы согласиться, что реальность выглядела намного сложнее, чем ее изображали партийные газетчики. И все-таки не верится, что только рублем (или котелком каши) можно пробудить у человека чувство удовлетворенности трудом. Бывали (и до сих пор они бывают, несмотря на «рынок») случаи, когда вполне заслуженное материальное вознаграждение может даже погасить радость, что называется, «в охотку» сделанной работы. Поэтому мы бы не решились ставить под сомнение искренность ветеранов, которые через многие десятилетия пронесли ощущение праздника, оставшееся у них от «красных суббот» начала советского времени.

К тому же, если разобраться, то и не совсем уж безвозмездно они трудились. Зачинатели субботников выполняли работу, жизненно необходимую дороге, но дорога давала жизнь им самим. Они непосредственно видели результаты своего труда, каждое их усилие зримо приближало страну к выходу из кризиса, обещало улучшение их собственной жизни. И это было гораздо более весомым вознаграждением за труд, нежели ничего не стоившие рубли или даже лишняя пайка. Да и атмосфера общего — чистого! — дела дорогого стоит.

А мы с вами помним уже совсем другие субботники... Впрочем, это особая тема.

* * *

В газетных заметках о субботниках неизменно подчеркивалась якобы характерная для этих «праздников свободного труда» большая организованность и более высокая производительность. Последнее обстоятельство даже вдохновило В.И. Ленина на знаменитое рассуждение о значении производительности труда для победы нового общественного строя.

Что ж, и более высокая производительность труда вполне могла быть. Поскольку с самого начала на субботники возлагалась не только производственно-экономическая, но и политико-пропагандистская роль, они, как правило, заблаговременно и ответственно готовились: создавался фронт работ, изыскивались материалы, инструменты. Позже подобным образом готовили условия для «трудовых подвигов» стахановцев 30-х годов и «маяков» периода перестройки. То есть речь идет не об отдельных случаях «вспышкостратегии», а о «генеральной линии». И потому любой руководитель еще в 1919 году отлично понимал: сорвать субботник — это хуже, чем невыполнить плановое задание; это значит дать повод политическим обвинениям в свой адрес. А когда все подготовлено и обеспечено, то и работа идет веселей.

Однако «праздниками труда» еще можно было в какой-то мере прикрыть отдельные прорехи производства, обеспечить же эффективную стабильную работу транспортной системы они не могли. Должно быть, руководители дороги это достаточно хорошо понимали и потому принимали меры к наведению порядка в повседневной жизни магистралей.

Прежде всего следовало добиться, чтобы сохранившаяся и восстановленная техника грамотно эксплуатировалась. Поскольку за годы войны и разрухи дорога подрастеряла квалифицированные кадры, при-

шлось изыскивать средства к возвращению паровозных машинистов, телеграфистов и иных незаменимых работников на оставленные ими рабочие места. Самым доступным и эффективным средством оказалась партийная дисциплина: коммунисты-железнодорожники, которым удалось как-то устроиться в той разрухе, просто не имели права проигнорировать решения партийных комитетов. Но в начале двадцатых партия еще не владела ситуацией настолько, чтобы с помощью директивы вернуть на железную дорогу и беспартийных, — немногие годы спустя (проблема все еще будет сохранять свою остроту) она воспользуется своими новыми возможностями.

В условиях экономического распада и бесконтрольности вольготно почувствовали себя любители легкой наживы — мздоимцы и воры, на выходящей из комы дороге им было чем поживиться. Большевики и здесь «за ценой не постояли», введя военно-транспортные трибуналы. Спустя многие десятилетия можно спорить о легитимности их расправ, тем не менее тогда крутыми мерами волну преступности удалось погасить, и уже в 1923 году трибуналы были отменены.

Однако после стольких лет «раздрая» порядок на дороге (как и в стране) утверждался медленно, так что по возвращении из долгой заграничной поездки в феврале 1924 года А.И. Емшанов застал родную Пермскую дорогу мало изменившейся с тех пор, как он в последний раз уехал отсюда. Если пассажирские поезда еще худо-бедно придерживались расписания, то о каком-то упорядочении движения грузовых поездов здесь даже не помышляли. Внедрение единого и твердого графика движения стало для бывшего наркома главной стратегической задачей. И уже в первый год его усилия увенчались успехом: процент отправления грузовых поездов по расписанию повысился за столь короткое время (и, заметьте, пока что без особых технических новшеств) с 30 до 83.

Работа над графиком заставила пристальней присмотреться и к работе дорожных узлов, где сверх меры простаивали паровозы и вагоны. Анализ ситуации всякий раз помогал выявить причины неувязок и наметить меры к их устранению. В результате не только простои уменьшились, но даже и высвободилось — для использования в других местах — несколько паровозов.

* * *

Важнейшим условием перехода от работы «по-революционно-му» к нормальной повседневности — с графиком, расписанием и вознаграждением, соответствующим затраченному труду, — стало восстановление экономической основы труда. Новая экономическая политика (нэп) в послереволюционной России была, как известно, провозглашена в марте 1921 года; наркомат путей сообщения распространил ее на железнодорожное хозяйство специальным постановлением своей коллегии лишь в ноябре того же года. Транспортные предприятия переводились на хозрасчет, им предоставлялась возможность составлять собственный бюджет «на основе самоокупаемости эксплуатации».

Хозрасчет означал, прежде всего, возвращение к платности перевозок грузов и пассажиров. Однако экономическая самостоятельность, полученная национализированными (как вы помните, еще в 1918 году) дорогами, не простиралась столь далеко, чтобы они могли по-

правлять свои финансовые дела за счет прибыли. Напротив, были искусственно подняты тарифы, а из руин промышленных предприятий государство брало на себя бремя поддержания которых государство брало на себя бремя. Однако льготные тарифы предоставлялись «государственному сектору», частникам же по своим грузам, напротив, по дискриминационным тарифам. То есть вал дороге суммы, недополученные от частного сектора», — помогал строить социализм.

Но даже и «капиталистическая» железная дорога свести концы с концами не могла. Точной, а после нескольких лет работы разучились вовсе. Это бросалось в глаза.



Вокзал станции Свердловск. 1926 год

хозяйственной арифметике «пролетарской экономики»: «затрачиваем топлива в 4 раза больше», — говорили делегаты на съезде в декабре 1923 года.

Приходилось заново учиться беречь.

Поиск возможностей уменьшения расходов в разных направлениях.

Отказывались от всего, без чего в условиях разрухи (промышленность не могла работать особенно нечего) обойтись раньше казалось необходимым. Упразднили даже 26 станций. Демонтировали лишние пути, стрелки, закрыли 65 станций, а рельсы использовали при ремонте вагонов. Это была экономия.

Силами железнодорожников (у которых было меньше) принялись заготавливать шпалы.

возвращению паровозных машинистов, бывших работников на оставленные ими вагоны и эффективным средством оказания помощи — железнодорожники, которым в разлуке, просто не имели права проехать комитетов. Но в начале двадцатых годов настолько, чтобы с помощью директоров и беспартийных, — немногие годы (что сохранять свою остроту) она восстанавливалась.

то распада и бесконтрольности вольнолюбивых легкой наживы — мздоимцы и дорожки им было чем поживиться. Больно стояли, введя военно-транспортные дисциплины можно спорить о легитимности да крутыми мерами волну преступности 1923 году трибуналы были отменены.

«раздрая» порядок на дороге (как и в так что по возвращении из долгой в 1924 года А.И. Емшанов застал родившейся с тех пор, как он в последние пассажирские поезда еще худо-бедно о каком-то упорядочении движения не помышляли. Внедрение единого и по для бывшего наркома главной страховой год его усилия увенчались успешных поездов по расписанию повышения (и, заметьте, пока что без особых 1923).

авиала пристальной присмотреться и к верх меры простаивали паровозы и в раз помогали выявить причины неуверенности. В результате не только провозилось — для использования в паровозов.

ехода от работы «по-революционности» — с графиком, расписанием и возмездным затраченному труду, — стало восстановлению труда. Новая экономическая политикой России была, как известно, провозглашена наркомат путей сообщения распоряжением о хозяйстве специальным постановлением 1923 года. Транспортные расходы, им предоставлялась возмездный бюджет «на основе самоокупаемости».

е всего, возвращение к платности платежей. Однако экономическая самостоятельность (как вы помните, еще в 1918 году) столь далеко, чтобы они могли по-

правлять свои финансовые дела за счет повышения тарифов. Тарифы, напротив, были искусственно понижены — в пользу восстающих из руин промышленных предприятий и вообще всех тех отраслей, в поддержании которых государство было особенно заинтересовано. Однако льготные тарифы предоставлялись предприятиям «социалистического сектора», частникам же приходилось платить за перевозку своих грузов, напротив, по дискриминационным — повышенным на 50-100 процентов — тарифам. То есть фактически частник доплачивал дорожные суммы, недополученные от предприятий «социалистического сектора», — помогал строить социализм.

Но даже и «капиталистическая» прибавка не позволяла Пермской дороге свести концы с концами. Дорога и прежде-то была убыточной, а после нескольких лет работы «по-революционному» экономить разучились вовсе. Это бросалось в глаза даже неискушенным в



Вокзал станции Свердловск. 1926 год

хозяйственной арифметике «пролетариям». «Мы, выполняя 1/3 довоенной работы, затрачиваем топлива в 3 раза больше и рабочей силы в 4 раза больше», — говорили делегаты профсоюзного съезда в Перми в декабре 1923 года.

Приходилось заново учиться бережливости.

Поиск возможностей уменьшения накладных расходов шел в разных направлениях.

Отказывались от всего, без чего можно было обойтись. А в условиях разрухи (промышленность не работает, по железной дороге возить особенно нечего) обойтись можно было без многого такого, что раньше казалось необходимым. Упразднили, в частности, много разъездов и даже 26 станций. Демонтировали оказавшиеся не у дел станционные пути, стрелки, закрыли 65 стрелочных постов. Снятые стрелки и рельсы использовали при ремонте действующих станций — опять же экономия.

Силами железнодорожников (у которых основной работы стало меньше) принялись заготавливать шпалы и дрова. В результате без

лишних финансовых затрат сумели в 1922/23 хозяйственном году заменить около одного миллиона шпал и обеспечить тем самым бесперебойное движение на главном ходу.

Экономии электроэнергии, которой было в обрез: отправляли поезда только днем. Да ведь и поездов было немного.

Самая жестокая во все времена мера экономии — сокращение штатов. В начале 20-х — при массовой безработице в обнищавшей стране — она для многих могла оказаться просто губительной. Поэтому увольнять старались тех, кто имел какие-то дополнительные источники средств существования: земельный надел, дом, собственную мастерскую. Внешне это могло походить на чистку рядов по классовым признакам, но по существу было просто вынужденным компромиссом. Конечно, при этом дорожные службы по возможности избавлялись от работников менее квалифицированных и увеличивали тем самым в штате дороги удельный вес профессионалов — тут их тоже можно понять.

А уж оставшихся профессионалов стремились всеми доступными средствами побудить к эффективной работе. Для того ввели сдельщину, дифференцировав тарифы оплаты труда в зависимости от квалификации работника. С лета 1922 года ввели систему премирования паровозных бригад за экономию угля. Широко распространился обычай награждения лучших работников по случаю революционных праздников и других общественных событий ценными подарками (в пору нехватки самого необходимого это мог быть отрез «мануфактуры», сапоги или валенки, какой-нибудь нужный предмет домашнего обихода). Применялись и «антистимулы» — например, отказывали в выдаче хлеба по карточкам в наказание за прогулы.

Поощряя к труду отдельных работников, руководство и профсоюзные организации дороги заботились еще и о коллективных стимулах — стремились сделать дорогу в целом для любого ее работника экономически привлекательным (сегодня сказали бы: престижным) местом работы. Весной 1921 года при дорожном комитете профсоюзов создали сельскохозяйственный отдел, который организовал на кооперативных началах производство зерна, картофеля, овощей — получилось очень неплохое подспорье для железнодорожников в голодную зиму 1921/1922 года. Наладили и потребительскую кооперацию: оптовые закупки продуктов и предметов обихода были, конечно, несравненно эффективней индивидуального «мешочничества». О масштабах этой работы можно судить хотя бы по такой цифре: через транспортное потребительское общество (ТПО) рабочие Пермской дороги получали от 40 до 60 процентов необходимых для жизни товаров.

Улучшали условия труда: налаживали отопление в прокаленных морозом помещениях депо и ремонтных мастерских, устраивали раздевалки, теплые умывальники. После смены у паровозной топки или в ремонтной траншее рабочий мог сбросить промасленную одежду и отправиться домой в чистом, чувствуя себя человеком.

С 1924 года энергично взялись за решение самой сложной проблемы — жилищной. Старались использовать все возможности: создавали жилищно-строительные кооперативы (небольшой вступительный взнос, а основная часть стоимости выплачивалась небольшими суммами после получения квартиры), объединяли в строительные

бригады самих претендентов на жилье, ставили дома, разоренные войной. В первый год сумели построить 2140 кв. м площади и в дальнейшем наращивали темпы. Народное мнение признало, что «получить жилье было легче, чем в большинстве других отраслей». Поэтому на железную дорогу шли рабочие со всей страны.

Большое значение придавали развитию жилищной культуры, вводя в жизнь прямую зависимость между трудом работника и его общественным признанием. Присвоение часто интерпретировалось как награда. Такие-нибудь сапоги, принарядно оформленные заседания, воспринимались с энтузиазмом. Владелец мог вспоминать о своей работе, о своей мешковатой одежде, но все равно не без отдачи.

Тогда же сделали первую попытку выделить из тысяч работников железных дорог, уважаемых рабочих почетное звание «Герой Труда» (в отличие от звания «Герой Советского Союза», введенного в декабре 1938 года). Первые «Герои Труда» были профсоюзные комитеты. И не только профсоюзные, а, так сказать, по совокупности заслуг. Среди них были главные железнодорожные мастера, продолжавшие работать в тех же условиях, в которых ветеран Пермских мастерских И.А. Кнесс. Почетного звания удостоились в гражданской войне бывший боец 1-го Уральского конного батальона, екатеринбуржец Г.Н. Кнесс, который с 12 лет и в гражданской войне принимал участие. А пермской работнице М.С. Чистовой присваивалось дважды.

* * *

Работа дороги в новых условиях потребовала существенного изменения механизмов управления ее хозяйственной и общественной жизнью. Приспособить ее к новым условиям никто не мог — варианты искали годами. В 1922 году постановлением пленума ЦК РКП(б) были созданы отделы железных дорог, вместо них стали называться народными. Тут и другую меру следует признать: к концу 1922 года к созданию народного хозяйства и установлению его основ приступили.

Осенью 1922 года Совет Труда и Чести принял новое нововведение: надстроил властные органы страны еще одним этажом — народными комиссариатами. Их функции были в основном технико-эксплуатационными. Правление железных дорог, широким кругом экономическое

умели в 1922/23 хозяйственном году на шпал и обеспечить тем самым беспрепятственным ходом.

ко, которой было в обрез: отправляли поездов было немного.

ремена мера экономии — сокращение массовой безработице в обнищавшей оказалась просто губительной. Поэтому имел какие-то дополнительные источники: земельный надел, дом, собственную возможность походить на чистку рядов по классовой было просто вынужденным компромиссом. Орожные службы по возможности извлекать квалифицированных и увеличивали относительный вес профессионалов — тут их

профессионалов стремились всеми доступными методами к активной работе. Для того ввели сдельную оплату труда в зависимости от количества. В 1922 года ввели систему премирования за выработку угля. Широко распространился обычай по случаю революционных праздников событиями ценными подарками (в пору это мог быть отрез «мануфактуры», будь нужный предмет домашнего обихода) — например, отказывали в выдаче за прогулы.

рабочников, руководство и профсоюзные работники, еще и о коллективных стимулах. Дорогу в целом для любого ее работавшего (сегодня сказали бы: материальным). Весной 1921 года при дорожном хозяйстве был создан отдел, который начал производить зерно, картошку, а также неплохое подспорье для железной дороги, 1921/1922 года. Наладили и потребовали закупки продуктов и предметов, особенно эффективней индивидуального. Из этой работы можно судить хотя бы о том, что потребительское общество получало от 40 до 60 процентов дохода.

налаживали отопление в прокаленных ремонтных мастерских, устраивали разделение. После смены у паровозной топки или мог сбросить промасленную одежду и почувствуя себя человеком.

ались за решение самой сложной проблемы: использовать все возможности: союзов, кооперативы (небольшой вступительный взнос, в зависимости выплачивалась небольшими частями), объединяли в строительные

бригады самих претендентов на жилье (будущий «самстрой»), восстанавливали дома, разоренные войной, брали дома в аренду. Уже за первый год сумели построить 2140 квадратных саженей новой жилой площади и в дальнейшем наращивали темпы. С годами общественное мнение признало, что «получить» квартиру на железной дороге легче, чем в большинстве других отраслей народного хозяйства. Поэтому на железную дорогу шли работать охотно.

Большое значение придавали моральным стимулам, подчеркивая прямую зависимость между трудовым вкладом конкретного работника и его общественным признанием. Даже материальное поощрение часто интерпретировалось одновременно и как моральное. Какие-нибудь сапоги, принародно врученные во время торжественного заседания, воспринимались совсем не так, как купленные в магазине: владелец мог вспоминать о них десятилетия спустя и с усмешкой, но все равно не без оттенка гордости.

Тогда же сделали первую попытку отличить наиболее заслуженных, уважаемых рабочих почетным званием. Удоставляли звания «Герой Труда» (в отличие от звания «Герой Социалистического Труда», введенного в декабре 1938 года) не столичные власти, а местные профсоюзные комитеты. И не за конкретный «трудовой подвиг», а, так сказать, по совокупности заслуг. Среди первых Героев Труда были обойщик В.Н. Чащин, проработавший в Екатеринбургских главных железнодорожных мастерских 44 года, столяр И.Ф. Лундин, продолжавший работать в тех же мастерских, имея возраст 71 год, ветеран Пермских мастерских И.А. Шабунин, имевший трудовой стаж 35 лет, помощник машиниста С.С. Ощепков, участвовавший в восстановлении Челябинского, Губахинского и Яйвинского мостов, плотники Н.И. Верхорубов и Ф.Т. Агалаков, начальник службы движения И.А. Книск. Почетного звания удоставались и рабочие, активно участвовавшие в гражданской войне: пермский бригадир Н.Н. Баранов, бывший боец 1-го Уральского коммунистического железнодорожного батальона, екатеринбуржец Г.Н. Логинов, начавший трудовую деятельность с 12 лет и в гражданскую воевавший в отряде Л.И. Вайнера. А пермской работнице М.С. Чувашевой звание Героя Труда присваивалось дважды.

* * *

Работа дороги в новых экономических условиях потребовала существенного изменения механизмов управления производственной и хозяйственной ее жизнью. Предложить сразу готовое решение никто не мог — варианты искали ощупью. Сначала в декабре 1920 года постановлением пленума ЦК РКП(б) были ликвидированы политотделы. Потом в апреле 1922 года упразднен институт комиссаров железных дорог, вместо них стали назначаться уполномоченные НКПС. Ту и другую меру следует признать разумными шагами по преодолению митинговщины и установлению делового порядка.

Осенью 1922 года Совет Труда и Обороны предложил очередное нововведение: надстроил властную вертикаль на железных дорогах страны еще одним этажом — правлением. Прежнее управление осталось, но его функции были ограничены проблемами технико-эксплуатационными. Правление же занялось, в первую очередь, широким кругом экономических вопросов: искало заказчиков,



Обложка научно-технического журнала
«Вестник Пермской железной дороги»

заклюало коммерческие сделки, сн
ния накладных расходов, повыше
дороги тоже была в ведении правл
она влияла на хозяйственные резу

Замысел этой управленческой
оттуда же на Урал прислали и чело
жизнь так, как было задумано, еще
знающий Пермскую дорогу А.И. Ем
том начальник, по воле наркомата с
ления и уполномоченным НКПС. По
полгода, после чего был отправлен
заграничную командировку.

При А.И. Емшанове на дороге
вещания — узловые и отдельных п
двойное: сформировать у работни
ние личной причастности к результ
влекать коллективный разум к решен
ческих вопросов. Замысел оказа
служащие дороги охотно включили
помогли руководству разных подра
мало узких мест и найти способы и

* * *

Моральное поощрение за хоро
в производственных совещаниях —
альной политики, декларированной
ло власти в свои руки. В известном
тика в борьбе за душу рядового труж
противовесом новой экономической

Продолжением новой социаль
ление ежегодных оплачиваемых отп
и профсоюзы стали заботиться о то
ков был полноценным. В 1925 году
468 рабочих, получили путевки на ю
ная при общей численности работ
тысяч. И все же простой рабочий
достаточно громкой сенсацией, что
ственного мнения. Причем это был н
тат добросовестного труда...

Но если путевка к теплomu мор
чикам, то коллективные выезды в
день становились делом обыденным
и лечебные учреждения, где за при
ственного кошелька, — больницы и п
медпункты в депо, мастерских, на во

Надо отметить и еще одно важ
ной политики: образование, просв
Уже к осени 1920 года на дороге ра
в них обучалось 813 рабочих-желез
курсы ликбеза, 16 так называемых н
атров, 194 библиотеки (плюс вагон-
кто работал на маленьких станциях,

х стран, соединяйтесь!

ЦЕНА
ОТД. № 25 к.



10

ТНИК

КОЙ жел. дор.

альная
— часть.

А 1925 г.

журнала
«дороги»

заключало коммерческие сделки, определяло пути и способы снижения накладных расходов, повышения рентабельности. Эксплуатация дороги тоже была в ведении правления, но лишь в той мере, в какой она влияла на хозяйственные результаты.

Замысел этой управленческой перестройки родился в НКПС, оттуда же на Урал прислали и человека, способного претворить его в жизнь так, как было задумано, еще и другим показав пример. Хорошо знающий Пермскую дорогу А.И. Емшанов, бывший ее комиссар, а потом начальник, по воле наркомата стал теперь председателем ее правления и уполномоченным НКПС. Пробыл он в этой должности ровно полгода, после чего был отправлен, как вы уже знаете, в длительную заграничную командировку.

При А.И. Емшанове на дороге появились производственные совещания — узловые и отдельных предприятий. Их назначение было двоякое: сформировать у работников дороги всех уровней ощущение личной причастности к результатам общего дела, а также привлечь коллективный разум к решению производственных и экономических вопросов. Замысел оказался плодотворным: рабочие и служащие дороги охотно включились в работу этих совещаний. Они помогли руководству разных подразделений дороги обнаружить немало узких мест и найти способы их устранения.

* * *

Моральное поощрение за хороший труд, приглашение к участию в производственных совещаниях — это все были звенья новой социальной политики, декларируемой большевиками, взявшими кормило власти в свои руки. В известном смысле новая социальная политика в борьбе за душу рядового труженика явилась социалистическим противовесом новой экономической политике.

Продолжением новой социальной политики стало и предоставление ежегодных оплачиваемых отпусков. Мало того, администрация и профсоюзы стали заботиться о том, чтобы отдых железнодорожников был полноценным. В 1925 году 613 работников дороги, из них 468 рабочих, получили путевки на курорты. Цифра, конечно, ничтожная при общей численности работающих, измеряемой десятками тысяч. И все же простой рабочий на пляже в Крыму — это было достаточно громкой сенсацией, чтобы она стала достоянием общественного мнения. Причем это был не выигрыш по лотерее, а результат добросовестного труда...

Но если путевка к теплому морю доставалась редким счастливым, то коллективные выезды в лес или на рыбалку в выходной день становились делом обыденным. Обыденным делом становились и лечебные учреждения, где за прием не надо было платить из собственного кошелька, — больницы и поликлиники на узловых станциях, медпункты в депо, мастерских, на вокзалах...

Надо отметить и еще одно важное направление новой социальной политики: образование, просвещение, приобщение к культуре. Уже к осени 1920 года на дороге работало 36 школ для взрослых — в них обучалось 813 рабочих-железнодорожников, многочисленные курсы ликбеза, 16 так называемых народных домов, 25 клубов, 15 театров, 194 библиотеки (плюс вагон-библиотека, обслуживающая тех, кто работал на маленьких станциях, разъездах), 108 читален...

В те же годы началась долгая и замечательная история Дворца культуры железнодорожников в Екатеринбурге, который недавно отметил свое 80-летие.

Сейчас **Дворец культуры железнодорожников** — не только крупнейшее культурно-просветительное учреждение Свердловской железной дороги, но и популярнейший центр духовной жизни в городе Екатеринбурге.

А начинался он с рабочего клуба, воплотившего, можно сказать, первый порыв «гегемона революции» к творчеству по законам красоты.

В июле 1917 года екатеринбургские железнодорожники, рабочие двух мельниц, находящихся вблизи железнодорожных служб, и расположенного в этом же районе завода Ятеса, организовавшись, потребовали от властей города передать им для устройства клуба помещение на Арсентьевском проспекте (ныне улица Свердлова). Раньше там была начальная школа имени Гоголя, потом в бывших классных комнатах содержали военнопленных. Ко времени, о котором идет речь, помещение было уже настолько разрушено и захлавлено, что охотников использовать его как-то иначе просто не было, и власти легко согласились отдать его для благого дела.

Четыре месяца в разоренном доме шли восстановительные работы. В стране в это время бурлили политические страсти, менялись министры, вспыхивали и подавлялись мятежи. Свершился наконец и переворот, названный позже Великой Октябрьской социалистической революцией. А в доме на Арсентьевском проспекте энтузиасты-рабочие как-то очень уж аполитично чистили, таскали, пилили, строга-ли, стучали молотками, белили и красили, делая все это, между прочим, вполне безвозмездно — в самом буквальном смысле из любви к искусству. Когда стены просохли и полы засияли чистотой, устроители нового очага культуры перетащили туда еще оборудование домашнего театра Казанцевых. И свершилось: 24 ноября 1917 года клуб был открыт!

Во главе клуба встало демократически избранное правление, работавшее, кстати, так же безвозмездно, как и энтузиасты, приводившие в порядок помещение. Впрочем, пришлось нанять и небольшой штат: завхоз, плотник и сторож получали зарплату. Платили и профессиональному режиссеру, приглашенному работать с самодеятельными артистами.

Ибо начал клуб свою деятельность с организации драматического кружка. Был еще, правда, организован и струнный оркестр, но пока музыканты продолжали репетировать, актеры самодеятельной труппы уже представили публике свои первые работы. Репертуар молодого коллектива отвечал настроениям и вкусам времени, но был при этом достаточно серьезен: «На дне» Горького, «Королевский брадобрей» Луначарского, «Лес» и «Василиса Мелентьева» Островского. Большого в первый свой сезон они не успели, а летом...

Летом город заняли колчаковцы. Хотя они и боролись за попранные идеалы великой России против варварства большевиков, однако рабочий клуб закрыли, а в обихоженном рабочими руками помещении устроили караулку...

Когда год спустя в город возвратились красные, помещение снова хорошенько почистили после съехавших постояльцев и к октябрю

клуб восстановили. Только теперь статус клуба железнодорожников и красного комиссара Вайнера. Снова такли, концерты. Тут же при случае брали, съезды, конференции, отсюда собирали теплые вещи для фронтов, общественная жизнь кипела.

С 1921 года клуб имени Л.И. В деятельности, развернув разнообразную. Здесь читались лекции о достижениях антирелигиозные мероприятия, рабочие кружки, курсы ликбеза. Определили спортивная, драматическая, музыкальная, женщин-работниц, подро



Дворец культуры железнодорожников

секцию рабочей молодежи). Число к 1923 году до 15-16.

При такой бурной и разносторонней деятельности школьном помещении скоро стало невозможно передать клубу железно-К. Либкнехта и Первомайской. В нем новое собрание, потом сменяли друг друга Красной Армии и другие организации. А другие люди хорошо помнят, как там по-прежнему. Но по соседству с ТЮЗом все еще имя сада было следом, который рядом железнодорожный клуб.

Так вот, уже в этом здании на-здана театральная студия под руководством росшая в первый на Урале ТРА. А там уж и до ТЮЗа было недалеко, досталось.

тая и замечательная история Дворца
Екатеринбурге, который недавно от-

железнодорожников — не только
тельное учреждение Свердловской
ейший центр духовной жизни в горо-

ба, впитавшего, можно сказать, пер-
к творчеству по законам красоты.
бургские железнодорожники, рабо-
вблизи железнодорожных служб, и
не завода Ятеса, организовавшись,
передать им для устройства клуба
проспекте (ныне улица Свердлова).
ола имени Гоголя, потом в бывших
военнопленных. Ко времени, о кото-
уже настолько разрушено и захлам-
его как-то иначе просто не было, и
его для благого дела.

м доме шли восстановительные ра-
или политические страсти, менялись
ялись мятежи. Свершился наконец и
великой Октябрьской социалистичес-
сентьевском проспекте энтузиасты-
чно чистили, таскали, пилили, стро-
красили, делая все это, между прочим,
буквальном смысле из любви к ис-
полы засияли чистотой, устроители
или туда еще оборудование домаш-
ашилось: 24 ноября 1917 года клуб

ократически избранное правление,
звездно, как и энтузиасты, приводив-
чем, пришлось нанять и небольшой
получали зарплату. Платили и про-
плащенному работать с самостоятель-

льность с организации драматичес-
организован и струнный оркестр, но
петировать, актеры самостоятельной
ке свои первые работы. Репертуар
строениям и вкусам времени, но был
На дне» Горького, «Королевский бра-
Василиса Мелентьева» Островского.
ни не успели, а летом...

овцы. Хоть они и боролись за по-
и против варварства большевиков,
в обихоженном рабочими руками

ратились красные, помещение снова
ежавших постояльцев и к октябрю

клуб восстановили. Только теперь ему уже официально присвоили статус клуба железнодорожников и дали имя погибшего год назад красного комиссара Вайнера. Снова в нем начались репетиции, спектакли, концерты. Тут же при случае проводились и всякого рода собрания, съезды, конференции, отсюда уходили на субботники, здесь собирали теплые вещи для фронтовиков гражданской войны... Словом, общественная жизнь кипела.

С 1921 года клуб имени Л.И. Вайнера расширил диапазон своей деятельности, развернув разнообразную просветительскую работу. Здесь читались лекции о достижениях науки и техники, проводились антирелигиозные мероприятия, работали научно-образовательные кружки, курсы ликбеза. Определились секции — научная, военно-спортивная, драматическая, музыкальная, хоровая, литературно-библиотечная, женщин-работниц, подростков (позже ее переименовали в



Дворец культуры железнодорожников в Екатеринбурге

секцию рабочей молодежи). Число платных работников увеличилось к 1923 году до 15-16.

При такой бурной и разносторонней деятельности в скромном школьном помещении скоро стало совсем тесно, и власти сочли возможным передать клубу железнодорожников здание на углу улиц К. Либкнехта и Первомайской. В нем до революции было Общественное собрание, потом сменяли друг друга горком партии, клуб Красной Армии и другие организации. А нынешние совсем еще не пожилые люди хорошо помнят, как там помещался театр юного зрителя. Но по соседству с ТюЗом все еще оставался сад имени Вайнера: имя сада было следом, который оставил когда-то квартировавший рядом железнодорожный клуб.

Так вот, уже в этом здании на базе клубного кружка была создана театральная студия под руководством В.Д. Бузина, позже переросшая в первый на Урале ТРАМ — театр рабочей молодежи. А там уж и до ТюЗа было недалеко, которому здание в 1937 году и досталось.

А что касается железнодорожного клуба, то по прошествии совсем немногих лет ему и в новом помещении стало тесно. И вот тогда было принято «судьбоносное» решение построить специально для него просторное, удобное, по-настоящему современное здание. Проект его был заказан К.Т. Бабыкину. Выбор архитектора был не случаен: Константин Тимофеевич работал, что называется, под боком — он возглавлял строительный отдел управления Пермской дороги. Однако еще более важным оказался, видимо, все же другой мотив: архитектор Бабыкин еще до революции строил (хотя первоначальный проект принадлежал не ему) екатеринбургский оперный театр, а потом навеки вписал свое имя в архитектурную историю Екатеринбурга, спроектировав и построив уникальное здание Управления Свердловской железной дороги. Более талантливого и опытного зодчего в то время в Свердловске и ближайшей округе, пожалуй, и не было.

Новое здание стали строить на самом «железнодорожном» месте — при въезде со стороны вокзала в город. И Управление дороги было в двух шагах. В ноябре 1933 года сдали в эксплуатацию первую очередь тогда еще клуба, а позже (с 1967 года) Дворца культуры железнодорожников: зрительный зал на 300 мест и комнаты для кружков. Незадолго до великой войны — в 1940 году — успели-таки завершить и вторую очередь: зал на 950 мест со сценой, оборудованной всем необходимым для показа настоящих театральных спектаклей, просторные фойе, помещения для выставок и многое другое.

Началась новая история учреждения, о которой, пожалуй, удобнее будет рассказать в другом месте этой книги.

* * *

Дорога оживала, в ее работе появился здоровый ритм, ее труженики обрели чувство профессионального достоинства, уверенность в благополучном преодолении кризиса.

И все-таки как далеко еще ей было до подлинного благополучия! Ведь пока что речь шла лишь о восстановлении того, что было изрядно изношено еще до революции и потом доломано гражданской войной. Иными словами, двигаясь вперед, на самом деле дорога возвращалась к рубежу, пройденному уже, по крайней мере, десятилетие назад.

Разогревали котлы отремонтированных паровозов — но ведь это были слабосильные, тихоходные и неэкономичные товарные паровозы серий Т, Ч, О, Щ и пассажирские К, Ж, Нв. Их мощность не превышала 320-1200 лошадиных сил, а расчетные скорости — 10, 12 километров в час для грузовых и 20 — для пассажирских.

Восстанавливали рельсовые пути — но вот что, по сохранившимся воспоминаниям, представляла собой ну хотя бы Богословско-Сосьвинская частная железная дорога, после революции национализированная и влившаяся в состав государственной Пермской дороги. Ее проложили «от пенька к пеньку» в заболоченной местности без создания надлежащего земляного полотна. В дождливую погоду выплески торфа и грязи из-под шпал взлетали выше паровозной трубы. Возвышенность на перегоне Волчанка — Бокситы — Козья горка страшила машинистов своей крутизной...

Как выглядело движение в 20-е годы?

Популярная с дореволюционные называли в обиходе паровозик с сед можно было увидеть кое-где на ста с трудом тянет состав из двадцати гонов (весовая норма поезда была не трое: машинист, его помощники дровами. От жара раскаленной т спасают и злые сквозняки. А вот с торы буквально коченеют на торм бывало от пяти до дюжины: число нов в составе поезда, их обязательно движении за нормальной работой



Паровоз серии Ов

ботам вагонов, но и при плановых ными тормозами.

Когда поезд состоял из 20-25 ваг хвостовому вагону протягивалась вер кондуктор мог посигналить машинист крепления этой веревки приделывали году поезда стали подлиннее, и от ве

Случалось, что поездка предсто подмены и без отдыха, да еще в с случаях куда-нибудь в середину грулушка» — двухосный вагончик с топ можно было, воспользовавшись оста ся и попить горячего чайку. И уж покойны, на перегон не выедут.

Но вообще-то на разъездах под что поездная бригада отогревалась разрешение на выезд. Расхлябанна

рожного клуба, то по прошествии со-
вом помещении стало тесно. И вот
ное» решение построить специаль-
ре, по-настоящему современное зда-
Т. Бабыкину. Выбор архитектора был
еевич работал, что называется, под
тельный отдел управления Пермской
ным оказался, видимо, все же другой
е до революции строил (хотя перво-
т не ему) екатеринбургский оперный
свое имя в архитектурную историю
и построив уникальное здание Уп-
анной дороги. Более талантливого и
в Свердловске и ближайшей округе,

ть на самом «железнодорожном» ме-
вокзала в город. И Управление доро-
ре 1933 года сдали в эксплуатацию
ба, а позже (с 1967 года) Дворца
зрительный зал на 300 мест и ком-
до великой войны — в 1940 году —
ю очередь: зал на 950 мест со сце-
бходимым для показа настоящих те-
ные фойе, помещения для выставок

реждения, о которой, пожалуй, удоб-
месте этой книги.

е появился здоровый ритм, ее труже-
нального достоинства, уверенность в
ызиса.

е ей было до подлинного благополу-
шь о восстановлении того, что было
люции и потом доломано граждан-
игааясь вперед, на самом деле дорога
ному уже, по крайней мере, десяти-

тированных паровозов — но ведь это
е и неэкономичные товарные парово-
ие К, Ж, Нв. Их мощность не превыша-
асчетные скорости — 10, 12 километ-
для пассажирских.

е пути — но вот что, по сохранившим-
ала собой ну хотя бы Богословско-
дорога, после революции национали-
а государственной Пермской дороги.
ьку» в заболоченной местности без
го полотна. В дождливую погоду вып-
ал взлетали выше паровозной трубы.
чанка — Бокситы — Козья горка стра-
ной...

Как выглядело движение поездов по Пермской дороге в 20-е годы?

Популярная с дореволюционных времен кроткая «овечка» (так называли в обиходе паровозик серии Ов; его еще и в начале 50-х можно было увидеть кое-где на станционных путях), натужно пыхтя, с трудом тянет состав из двадцати — двадцати пяти 16-тонных вагонов (весовая норма поезда была 360 тонн). В паровозной кабине трое: машинист, его помощник и кочегар. Котел разогревается дровами. От жара раскаленной топки локомотивную бригаду не спасают и злые сквозняки. А вот сопровождающие поезд кондукторы буквально коченеют на тормозных площадках. Кондукторов бывало от пяти до дюжины: число их зависело от количества вагонов в составе поезда, их обязанностью было не только следить за движением за нормальной работой ходовой части вверенных их за-



Паровоз серии Ов

ботам вагонов, но и при плановых остановках тормозить поезд ручными тормозами.

Когда поезд состоял из 20-25 вагонов, то от паровозного свистка к хвостовому вагону протягивалась веревка — чтоб при необходимости кондуктор мог посигналить машинисту. К наружной стенке вагона для крепления этой веревки приделывались специальные скобки. В 1924 году поезда стали подлиннее, и от веревки пришлось отказаться...

Случалось, что поездка предстояла долгая, часов на 60, — без подмены и без отдыха, да еще в сорокаградусный мороз. В таких случаях куда-нибудь в середину грузового состава ставилась «теплушка» — двухосный вагончик с топящейся печкой-«буржуйкой». Туда можно было, воспользовавшись остановкой, прибежать, чтобы погреться и попить горячего чайку. И уж пока чайку не попьют — будьте покойны, на перегон не выедут.

Но вообще-то на разъездах подолгу стояли обычно не потому, что поездная бригада отогревалась горячим чаем. Приходилось ждать разрешения на выезд. Расхлябанная, изношенная однопутка была

оборудована самой примитивной сигнализацией. Гарантией того, что путь свободен, был жезл, вручавшийся перед выходом на перегон машинисту. Но жезл должна была привезти с находящейся впереди станции паровозная бригада встречного поезда. Связывались с той станцией по дорожному телеграфу, а телефонная связь у дежурного по станции была лишь с дежурным по депо, дежурным нарядом кондукторских бригад, будкой осмотра и стрелочными постами на своей же станции...

Вот с такой техникой входила Пермская железная дорога в новую жизнь. И не надо было в ту пору быть крупным специалистом, чтобы понимать: никакие субботники, никакие ликбезы и рабочие клубы не разгонят «кровь» грузопотока в этих одряхлевших транспортных артериях, пока основным транспортным средством здесь будут вот такие «овечки» и эти дребезжащие вагончики с «баранками» ручных тормозов на продуваемых всеми ветрами площадках.

Вот почему техническое перевооружение и всей сети российских железных дорог, и в особенности даже дороги уральской (ибо находилась она на перекрестии главных путей из промышленной и голодной Европейской России в хлебную Сибирь) не отодвигалось до лучших времен — оно началось практически сразу же, как только первые признаки оживления проявились в этом на две трети разрушенном организме.

Уже в 1922 году Пермская дорога начала получать более мощные пассажирские (серий С, Су) и товарные (серий Ы, Э) локомотивы, передавая устаревшие другим дорогам.

Начали менять шпалы и рельсы, укреплять земляное полотно.

Потеснили на станционных площадках и в рабочих помещениях керосиновые фонари электрическими светильниками: если в 1921 году только 9 процентов всех станций имели электрическое освещение, а собственными электростанциями было произведено 497 тысяч киловатт-часов электроэнергии, то в 1925 году потребление электроэнергии возросло почти в два раза, а спустя еще только год возросло до 2,46 миллиона киловатт-часов.

Характерным шагом в новую жизнь явился начавшийся в 1922 году переход железных дорог на метрическую систему мер. Это был и символический жест прощания с прошлым (вроде перехода от юлианского к григорианскому календарю в феврале 1918 года), и выражение воли жить в одном ритме с просвещенной Европой, и, не в последнюю очередь, вполне прагматический ход: предстояло закупать оборудование и технологии в промышленно развитых странах — надо было учиться говорить с ними на одном техническом языке.

Чтоб легче было привыкать к килограммам и метрам, железнодорожным весовщикам, учетчикам и другим работникам, занимающимся измерениями, раздали книжечки-«шпаргалки» с таблицами соотношений величин в старой и новой системе мер. На грузовых документах вес велено было проставлять дробью: в числителе пуды, в знаменателе килограммы. Но уже в 1923 году были получены новые гири, переделана шкала у сотенных и вагонных весов — пуды окончательно отошли в прошлое и стали забываться.

В 1924 году в Екатеринбурге начали строить новое здание Управления дороги (по проекту К.Т. Бабыкина) — до того службы же-

лезнодорожного штаба были разброду. Взяться за столь капиталоемкий проект с полной уверенностью в перспективе начал в закладке первого камня. Без него...

Стоит упомянуть еще об одной дороге в новых условиях, уже без нее в 1921 году возобновилось строительство железнодорожной колеи. Когда-то здесь были лишние расходы, да и земельные участки. В условиях «общенародной собственности» проще, а лесополоса вдоль линии не путь от снежных заносов зимой, но и в год. Поначалу, правда, масштабы застройки совсем невелики, больше символические. Прорез «живыми изгородями» занялись в сятые годы.

* * *

Наведение элементарного порядка в моральной заинтересованности работников своего труда, применение целого ряда символических к созданию атмосферы пех — все это даже без существенных усовершенствований переломило ситуацию, достигла довоенного уровня среднеуровня его превосходила. Заметно вырос — грузооборот, пассажиропоток, скорость и рост их в дальнейшем становился в

Казалось бы, кризис благополучия, планомерного и стабильного развития.

Однако планами индустриализации на особая роль. Здешние подземные руды черных и цветных металлов, и сохранялись давние индустриальные традиции работы много незанятых трудом. Было недостатка в земельных участках, не только новых предприятий, но и целых вдоль Уральского хребта было решено промышленных гигантов, призванных революции в масштабах всей страны.

Но когда прикинули, какую лавину на себя уральская сеть железнодорожного хозяйства НТМК, Уралмаша, «Вагоностроения» других «первенцев сталинских пятилеток» — рост дорожного хозяйства в рога нуждалась в немедленной корен-

сигнализацией. Гарантией того, что нававшийся перед выходом на перегон была привезти с находящейся впереди встречного поезда. Связывались с той афу, а телефонная связь у дежурного ным по депо, дежурным нарядом кон- тра и стрелочными постами на своей

ила Пермская железная дорога в но- ту пору быть крупным специалистом, никакие ликбезы и рабочие клубы ка в этих одряхлевших транспортных спорным средством здесь будут вот щие вагончики с «баранками» ручных ветрами площадках.

аравооружение и всей сети российс- нности даже дороги уральской (ибо главных путей из промышленной и в хлебную Сибирь) не отодвигалось ось практически сразу же, как только оявились в этом на две трети разру-

дорога начала получать более мощ- и товарные (серий Ы, Э) локомотивы, дорогам.

льсы, укреплять земляное полотно. площадках и в рабочих помещениях ескими светильниками: если в 1921 танций имели электрическое освеще- ниями было произведено 497 тысяч а, то в 1925 году потребление элект- а раза, а спустя еще только год воз- шт-часов.

ую жизнь явился начавшийся в 1922 а метрическую систему мер. Это был ния с прошлым (вроде перехода от календарю в феврале 1918 года), и ритме с просвещенной Европой, и, не прагматический ход: предстояло заку- и в промышленно развитых странах — ными на одном техническом языке.

ь к килограммам и метрам, железно- и другим работникам, занимающим- ении «шпаргалки» с таблицами соот- ной системе мер. На грузовых оставлять дробью: в числителе пуды, оже в 1923 году были получены но- сотенных и вагонных весов — пуды е и стали забываться.

е начали строить новое здание Уп- (Т. Бабыкина) — до того службы же-

лезнодорожного штаба были разбросаны чуть ли не по всему горо- ду. Взяться за столь капиталоемкий проект можно было лишь при полной уверенности в перспективе. Говорят, А.И. Емшанов участво- вал в закладке первого камня. Въезжали четыре года спустя уже без него...

Стоит упомянуть еще об одном признаке стабилизации жизни дороги в новых условиях, уже без оглядки на уходящее прошлое: в 1921 году возобновилось защитное лесоразведение вдоль желез- нодорожной колеи. Когда-то здесь его начинали, но потом отменили: лишние расходы, да и земельные площади занимают большие. В условиях «общенародной собственности» вопрос о земле решался проще, а лесополоса вдоль линии не только оберегала рельсовый путь от снежных заносов зимой, но и украшала новую жизнь круглый год. Поначалу, правда, масштабы защитного лесоразведения были совсем невелики, больше символика, нежели реальной пользы, — все- рьеz «живыми изгородями» занялись лишь в пятидесятые-шестиде- сятые годы.

* * *

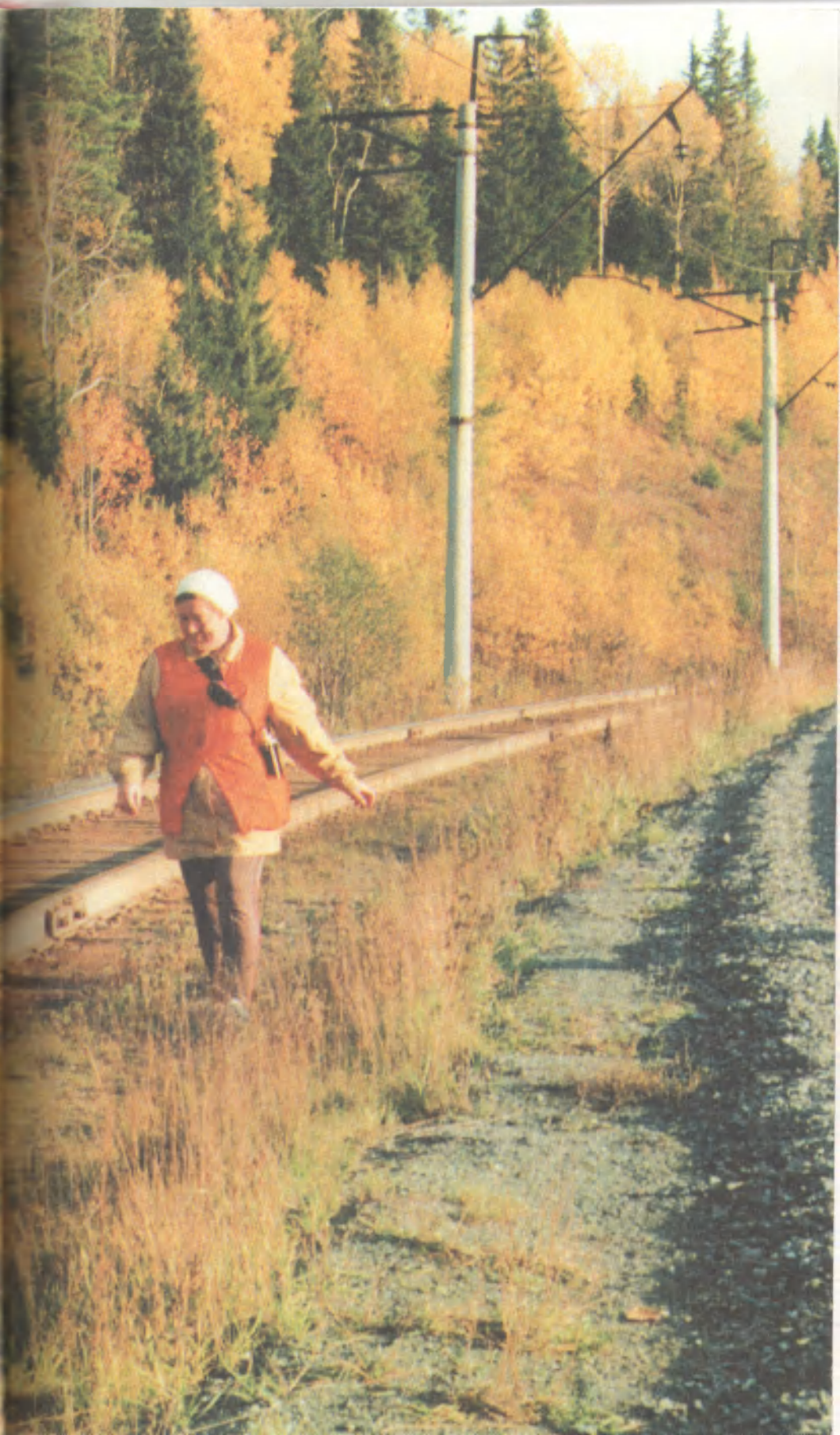
Наведение элементарного порядка, повышение материальной и моральной заинтересованности рабочих и служащих в результатах своего труда, применение целого ряда мер (пусть даже порой чисто символических) к созданию атмосферы общей нацеленности на ус- пех — все это даже без существенных технических и технологических усовершенствований переломило ситуацию. Уже к 1924 году дорога достигла довоенного уровня среднесуточной погрузки, а потом и зна- чительно его превзошла. Заметно улучшились и другие показатели — грузооборот, пассажиропоток, скорости движения, нормы веса, — и рост их в дальнейшем становился все стремительней.

Казалось бы, кризис благополучно преодолен, наступила пора планомерного и стабильного развития.

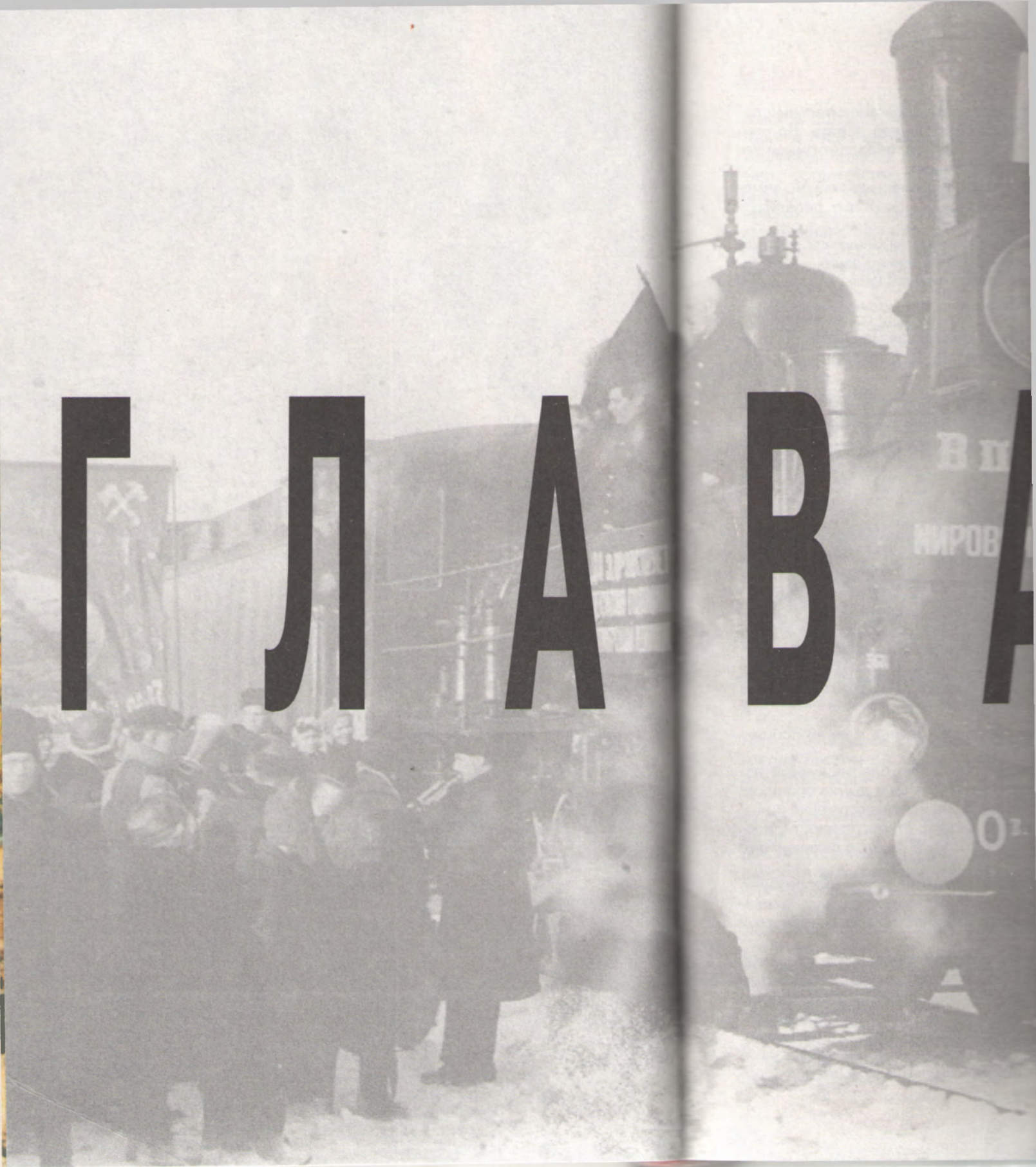
Однако планами индустриализации страны Уралу была отведе- на особая роль. Здешние подземные кладовые были переполнены рудами черных и цветных металлов, минеральным топливом; здесь сохранялись давние индустриальные традиции и тосковало по боль- шой работе много незанятых трудолюбивых рук; здесь пока что не было недостатка в земельных участках, пригодных для строительства не только новых предприятий, но и целых городов. И потому именно вдоль Уральского хребта было решено выстроить целое ожерелье промышленных гигантов, призванных дать толчок индустриальной революции в масштабах всей страны.

Но когда прикинули, какую лавину грузов должна будет принять на себя уральская сеть железнодорожных линий в связи со строи- тельством НТМК, Уралмаша, «Вагонки», Челябинского тракторного и других «первенцев сталинских пятилеток», то стало очевидно: «нор- мальный» рост дорожного хозяйства будет равносителен провалу. До- рога нуждалась в немедленной коренной реконструкции.

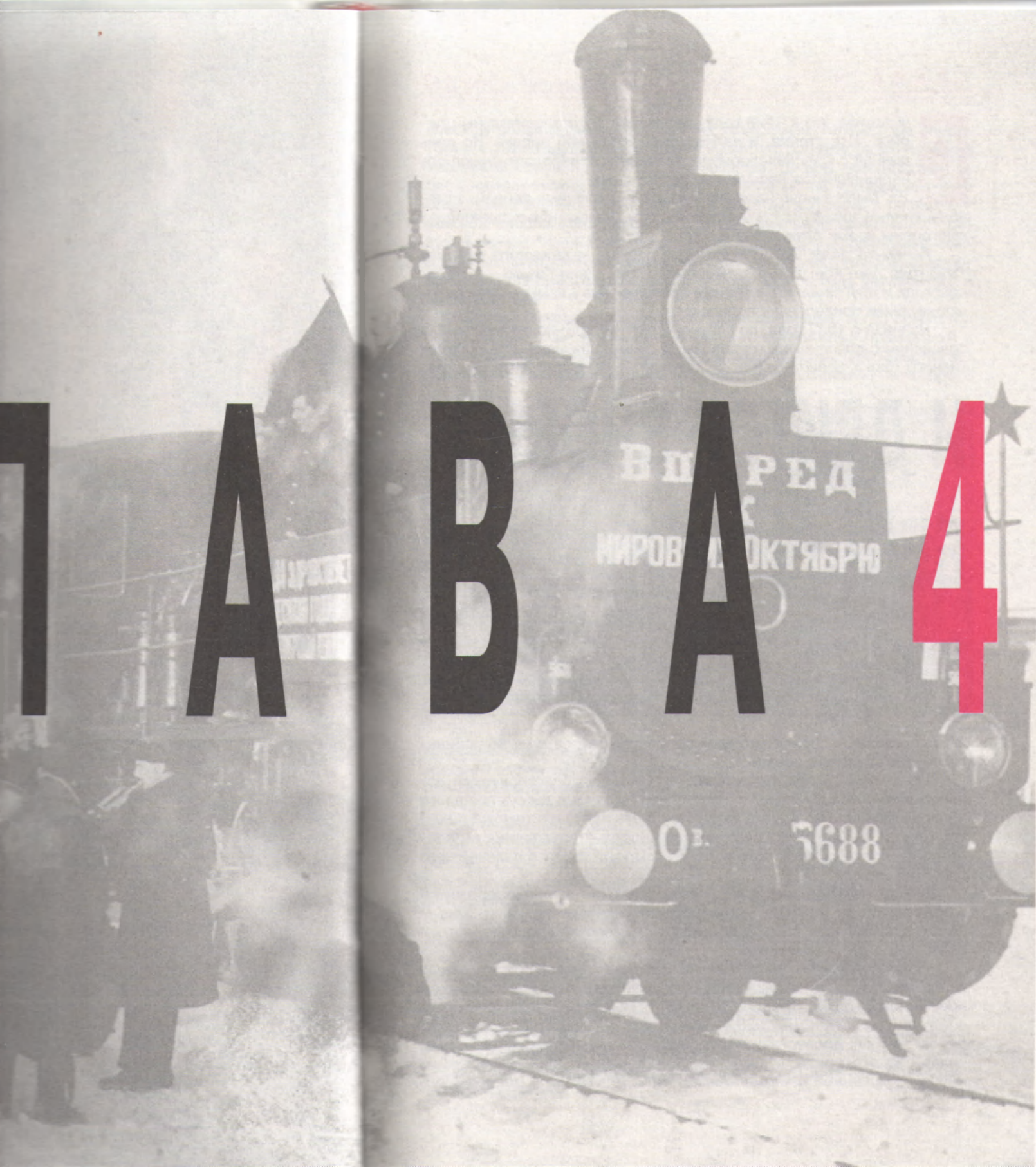




ГЛАВА



ПАВА 4



Считается, что к 1928 году закончился восстановительный период. И в стране, и на Пермской железной дороге. Но привычная словесная формула, как водится, передает смысл совершившегося весьма приблизительно.

Да, были заново наведены мосты, порушенные войной, заменены гнилые шпалы и лопнувшие рельсы, на скорбных пепелищах выстроены новые служебные и жилые дома.

В чем-то даже шагнули заметно дальше «эталонного рубежа» 1913 года. Уже нормально функционировала линия Казань — Свердловск, да и другие линии, в спешке проложенные в самый канун революции, были приведены в порядок.

Начиная с 1922 года, по главному пути ходили более мощные, в сравнении с довоенными, паровозы, а суммарная мощность локомотивного парка превосходила довоенную на 10,6 процента. На чет-

И ДЛИТСЯ ВНОВЬ БЕССОННЫЙ ТРУД

верть повысился среднесуточный пробег паровозов и на 46 процентов — вес грузовых поездов.

Но в чем-то ином последний относительно благополучный до-революционный год так и остался на десятилетия в дымке прошлого непревзойденной по высоте вершиной. Речь идет не о технике и не о технологии, а об утраченной основательности, ответственности, добротности проработки любого вопроса, который касался дальнейшего развития дороги.

Между тем умение планировать развитие железнодорожного хозяйства стало к началу «сталинских пятилеток», пожалуй, самым необходимым, но и самым дефицитным качеством инженерного и экономического мышления.

Попробуем всего несколькими цифрами обозначить основную коллизию, с которой столкнулась Пермская железная дорога на этом временном рубеже. Прирост объема промышленного производства в регионе за пятилетие 1925 — 1930 годов составил 127 процентов, между тем как пропускная способность транспортных путей увеличилась за это время только на 33 процента. И еще: не в какой-нибудь закованной в металл Англии или Бельгии, а в родной Мос-

ковской области на каждую тысячу жителей в 1928 году приходилось 38,9 км железной дороги. В Уральской области — только 3 км. И, конечно, себя, остается только напомнить, что предстояло строить промышленные предприятия. Роль индустриальной власти отводилась роль индустриального строя. Даже не приходится было понять, что нагрузка на железную дорогу должна была при этом буквально в несколько раз.

В экономической политике, которую проводило руководство, столкнулись две тенденции: большевистский волюнтаризм. Нельзя было сказать, что вода, если мы не запланировали про-



Передача подарка Окружному Комитету города Тюмени к X годовщине Октября от мастеровых и рабочих депо

он должен быть построен, рассуждал редактор «Правды» В.В. Куйбышев. Он недооценивает творческую энергию рабочих, которые, выходя из эксплуатации, публично возмущались.

Разные стадии борьбы этих точек зрения. Первые варианты первого пятилетнего плана утверждались и потом снова и снова отменялись, когда отмеренные годы уже шли. Двигались «справа налево» (в правом направлении от дороги требовали все более высокие капитальные вложения под эту программу). В каждом новом варианте все меньше средств предполагалось компенсировать энтузиазма.

ду закончился восстановительный пе-
в Пермской железной дороге. Но при-
мула, как водится, передает смысл со-
приблизительно.

ены мосты, порушенные войной, заме-
шие рельсы, на скорбных пепелищах
и жилые дома.

заметно дальше «эталонного рубежа»
екционировала линия Казань — Сверд-
шке проложенные в самый канун рево-
едок.

лавному пути ходили более мощные, в
овозы, а суммарная мощность локомо-
довоенную на 10,6 процента. На чет-

Я ВНОВЬ НЫЙ

ый пробег паровозов и на 46 процен-

ний относительно благополучный до-
лся на десятилетия в дымке прошлого
ершиной. Речь идет не о технике и не о
сновательности, ответственности, доб-
опроса, который касался дальнейшего

ировать развитие железнодорожного
алинских пятилеток», пожалуй, самым
афицитным качеством инженерного и

ыми цифрами обозначить основную
сь Пермская железная дорога на этом
бъема промышленного производства
— 1930 годов составил 127 процентов,
особность транспортных путей увели-
на 33 процента. И еще: не в какой-
Англии или Бельгии, а в родной Мос-

ковской области на каждую тысячу квадратных километров терри-
тории в 1928 году приходилось 38,9 километра рельсового пути, а в
Уральской области — только 3 километра. Цифры говорят сами за
себя, остается только напомнить, что именно на уральской земле
предстояло строить промышленные гиганты, которым в планах со-
ветской власти отводилась роль индустриальной базы нового об-
щественного строя. Даже не прибегая к детальным подсчетам, мож-
но было понять, что нагрузка на сеть уральских рельсовых дорог
должна была при этом буквально за три-четыре года увеличиться в
несколько раз.

В экономической политике, которую проводило тогда советское
руководство, столкнулись две тенденции: осторожный прагматизм и
большевистский волюнтаризм. Нельзя планировать строительство за-
вода, если мы не запланировали производство кирпича, из которого



*Передача подарка Окружному Комитету
города Тюмени к X годовщине Октября
от мастеровых и рабочих депо*

он должен быть построен, рассуждал в нашумевшей тогда статье «За-
метки экономиста» редактор «Правды» Н.И. Бухарин. Товарищ Буха-
рин недооценивает творческую энергию народных масс, освободив-
шихся от эксплуатации, публично возражал ему председатель ВСНХ
В.В. Куйбышев.

Разные стадии борьбы этих точек зрения отразили пять (пять!)
вариантов первого пятилетнего плана Пермской железной дороги,
утвержденные и потом снова и снова переутверждавшиеся в то вре-
мя, когда отмеренные годы уже шли. Плановые показатели при этом
двигались «справа налево» (в правом уклоне был обвинен Бухарин):
от дороги требовали все более высокой производительности, одна-
ко капитальных вложений под эту производительность планировали
в каждом новом варианте все меньше. Дефицит материальных
средств предполагалось компенсировать нематериальной субстан-
цией энтузиазма.

* * *

Пожалуй, энтузиазм и стал главной пружиной довоенных пятилеток.

Строго говоря, нематериальной субстанцией он все же не был: результат достигался за счет повышенной интенсивности труда. Если, к примеру, машинист паровоза вел состав из большего, чем положено по норме, числа груженных вагонов или со скоростью, в полтора-два раза превосходившей расчетную, то никакой материализации духа, естественно, не происходило, а просто затрачивалось больше мускульной и нервной энергии человека и больше изнашивалась техника.

Однако что заставляло тружеников первых пятилеток «выкладываться» на своей, как правило, тяжелой работе? Принуждение ли, угроза наказания, как говорят непримиримые противники социализма, — или вдохновенность высокой идеей, как утверждала официальная пропаганда? Или просто возможность получить дополнительный паек, какие-то там еще блага, положенные ударнику?

И что это были за люди?

Мы искали и не могли найти каких-то особенных «знаков судьбы» в биографиях людей, чьи **имена стали символами** трудового энтузиазма 30-х годов.

В книгах по истории Свердловской (Пермской) железной дороги и в газетных заметках, посвященных разным ее годовщинам, нам несколько раз встретилось имя машиниста Верецагинского паровозного депо А.Т. Игошина — ударника довоенных пятилеток, «стахановца-кривоносовца», как тогда говорили. Что известно о нем?

Александр Тимофеевич Игошин родился в Перми 1 августа 1894 года. Окончил двухклассное железнодорожное училище. Пятнадцатилетним подростком — с 1 января 1910 года — поступил учеником слесаря в Верецагинское паровозное депо. Подошел возраст — его мобилизовали в армию, потом случилась революция. Выдающихся свершений на фронтах сражений и в переустройстве мира в его послужном списке не числится, так что по возвращении в мирную жизнь он в большие начальники не вышел, а определился простым слесарем в то же депо, где когда-то начинал свой путь рабочего. Через некоторое время решил перейти на паровоз — приняли кочегаром. Поездив рядом с опытным механиком, присмотрелся, постиг основы премудрости вождения локомотива — сдал экзамен на помощника машиниста. А в возрасте Христа получил права машиниста.

В течение следующих восьми лет Александр Тимофеевич трудился машинистом все в том же Верецагинском депо — срок, достаточный для того, чтобы судить уверенно: работа его устраивала вполне, ни о какой иной карьере он не мечтал. Так работают миллионы людей, вовремя нашедших свое дело. Безусловно, набрался опыта, хорошо изучил нрав своего железного коня, до каждого звенья прочувствовал колею, по которой пришлось все это время водить поезда. Пожалуй, так и проездил бы до пенсии, размечая бесконечную ленту буден разве что рисками мелких дорожных происшествий. Еще, быть может, случилось бы раз или два, пройдя краткосрочные курсы, пересест на новый, усовершенствованный паровоз...

Однако осенью 1935 года с Украины пришло известие о начинании Петра Кривоноса: молодой и, надо полагать, честолобивый ма-

шинист (с 19 лет в партии, в 25 уже в паровозе, но и бросает вызов всем локомотивам, поезд со скоростью, вдвое превысившей норму, и впредь водить составы так же быстро и беспечно, как и раньше). Это отнюдь не было личным делом: машинист более смело использовал возможности своего паровоза — ради победы. Так или иначе, пропаганда могла бы использовать почти равновеликого только что «рекордсмена», отмеченный всеми наградами и почетными грамотами Юго-Западной железной дороги (министр путей сообщения).

Скорее всего, многоопытного и знающего паровозника вокруг молодого коллеги, и в паровозе, что может водить поезда ничуть не быстрее, чем его к тому подтолкнули местные условия. Было «обеспечить распространение опыта», как оно было на самом деле. В 1935 году Александр Игошин провез паровоз, превысив норму технической скорости почти в два раза. После прибытия его ждали уже с чести.

С этого момента жизнь Александра Игошина — гребне славы. На торжественном заседании в честь 10-летия Октябрьской революции его одали патефоном, 8 декабря того же года наградили орденом Знамени, потом еще отметили знаком «Знамя отличия». Потом его, как и многих других машинистов, Кривоноса, выдвинули на руководящие должности. Таким образом, судьба машиниста — это иллюстрация к тому, как выполнялось требование: надо заботливо и внимательно относиться к делу, к работе, к делу.

Пропаганда поставила «облюбовать» паровоз, в главе целого движения, но все же «подхватил почин Петра Кривоноса». В Пермской дороге стали работать «по примеру» Петрова, Суворова, Юшкова...

Сам же Александр Тимофеевич Игошин, особенно ярко себя не проявивший, правда, фамильную честь с собой не считавший. Правда, фамильную честь с собой не считавший. Игошины — брат первого «стахановца» Тимофеевича Игошина, племянник Николая Игошина, почетные железнодорожники. Дядя Игошина — Умер Александр Тимофеевич Игошин в 60 лет...

Если бы мы задались целью рассмотреть жизнь людей, чьи имена не стали символами энтузиазма в 30-е годы, то сквозь естественные трудности просвечивала бы все та же общая картина: высокий уровень, добросовестное отношение к делу, в своем коллективе, устоявшаяся, ра-

главной пружиной довоенных пятилеток. Главной субстанцией он все же не был: повышенной интенсивности труда. Если, а вел состав из большего, чем положено вагонов или со скоростью, в полтора-два раза выше расчетную, то никакой материализации не было, а просто затрачивалось больше сил человека и больше изнашивалась

работников первых пятилеток «выкладывали» на тяжелой работе? Принуждение ли, угрозы или другие противники социализма, — но идея, как утверждала официальная пропаганда, получить дополнительный паек, за счет ударнику?

Именно эти каких-то особенных «знаков судьбы» и **имена стали символами** трудового

Пермской (Пермской) железной дороги. В честь разных ее годовщин, нам не только машиниста Верецагинского паровозного депо довоенных пятилеток, «стахановцев» и «ударников». Что известно о нем?

Игошин родился в Перми 1 августа 1910 года — поступил учеником паровозного депо. Подошел возраст — его призвали в армию. Выдающихся подвигов в переустройстве мира в его поколении не было. Он по возвращении в мирную жизнь работал, а определился простым слесарем. Начал свой путь рабочего. Через несколько лет на паровоз — приняли кочегаром. Вскоре, присмотревшись, постиг основы профессии — сдал экзамен на помощника машиниста.

Впервые лет Александр Тимофеевич трудился в Верецагинском депо — срок, достаточно уверенно: работа его устраивала в полном смысле слова. Так работают миллионы работников железной дороги. Безусловно, набрался опыта, выносливости, до каждого звенья железной дороги пришлось все это время водить поезда. До пенсии, отмечая бесконечную смену мелких дорожных происшествий. Еще, пройдя краткосрочные курсы, стал машинистом паровоза...

В Украину пришло известие о начинающей войне. Надо полагать, честолюбивый ма-

шинист (с 19 лет в партии, в 25 уже не только на правом крыле паровоза, но и бросает вызов всем локомотивным асам) провел грузовой поезд со скоростью, вдвое превысившей норму. Мало того, он пообещал и впредь водить составы так же быстро. Будем, впрочем, справедливы: это отнюдь не было лихачеством: просто молодой машинист более смело использовал известные и другим технические возможности своего паровоза — рискнул ездить на большом клапане. Так или иначе, пропаганда моментально сделала из парня героя, почти равновеликого только что «раскрученному» Стаханову. (Позже, отмеченный всеми наградами и почестями, П.Ф. Кривонос стал начальником Юго-Западной железной дороги, а потом и заместителем министра путей сообщения.)

Скорее всего, многоопытного уральца задела пропагандистская шумиха вокруг молодого коллеги, и он решил доказать друзьям по работе, что может водить поезда ничуть не хуже. Не исключено и то, что его к тому подтолкнули местные партийные вожди, которым положено было «обеспечить распространение почина», — кто сейчас скажет наверняка, как оно было на самом деле? Так или иначе, 2 октября 1935 года Александр Игошин провел состав со скоростью 52 км в час, превысив норму технической скорости более чем в два раза. На перроне по прибытии его ждали уже с цветами и оркестром...

С этого момента жизнь Александра Тимофеевича покатила на гребне славы. На торжественном заседании в канун главного советского праздника его одарили патефоном, 15 ноября — именными часами, 8 декабря того же года наградили орденом Трудового Красного Знамени, потом еще отметили знаком «Почетному железнодорожнику». Потом его, как и многих других первых стахановцев, как того же Кривоноса, выдвинули на руководящую должность — в управление дороги. Таким образом, судьба машиниста Игошина — наглядная иллюстрация к тому, как выполнялось указание товарища Сталина: «Людей надо заботливо и внимательно выращивать, как садовник выращивает облюбленное плодородное дерево».

Пропаганда поставила «облюбленного» Александра Игошина во главе целого движения, но все же местного масштаба: как сам он «подхватил почин Петра Кривоноса», так теперь другие машинисты Пермской дороги стали работать «по примеру Игошина»: Седов, Карпов, Суворов, Юшков...

Сам же Александр Тимофеевич на руководящей должности, видимо, особенно ярко себя не проявил — имя его исчезает с газетных страниц. Правда, фамильную честь отстаивали ударным трудом другие Игошины — брат первого «стахановца-кривоносовца» Николай Тимофеевич Игошин, племянник Николай Николаевич. Оба — орденосцы, почетные железнодорожники. Династия!

Умер Александр Тимофеевич Игошин в 1952 году, не дожив до 60 лет...

Если бы мы задались целью рассказать здесь о других рабочих железной дороги, чьи имена не сходили со страниц местных газет в 30-е годы, то сквозь естественные вариации индивидуальных судеб просвечивала бы все та же общая схема: хороший профессиональный уровень, добросовестное отношение к труду, прочное положение в своем коллективе, устоявшаяся, размеренная жизнь рабочего чело-

века. И вдруг появляется корреспондент, назавтра — заметка, может быть даже с фотографией, в газете, упоминание в докладе на каком-нибудь торжественном заседании, ценный подарок, орден, командировка на очередное «совещание» в Кремле...

Изначальным поводом к запуску этого механизма чаще всего бывал единовременный трудовой рывок: в азарте ли, а может, просто за счет хорошо подготовленного фронта работ, как было у Стаханова, установленная норма выработки заметно перекрывалась. Но тут же по знаку партийных органов раскручивалась пропагандистская кампания, которая представляла исключительный результат как вполне реальную новую точку отсчета, как образец для подражания, как эталон на каждый день. У кого-то «трудовой подвиг» далекого коллеги и на самом деле пробуждал азарт: а что, дескать, — могу еще и лучше! Кому-то иному давал повод подстегнуть работающих рядом: другие, мол, вон какие результаты показывают — а ты почему отстаешь?

И добро бы дружеское «не отставай» сохраняло форму морального увещевания, а то ведь, как правило, дело скоро поворачивалось в плоскость экономическую: отдел труда и заработной платы не упускал случая пересмотреть норму выработки в сторону увеличения, а расценки в сторону снижения. Поэтому, между прочим, газетная «слава» — лестная, да и сулящая определенные материальные выгоды ее носителю — нередко оборачивалась осложнением отношений «передовика» с родным коллективом...

Однако как бы там ни судили о «передовиках» в коллективе («критиканов» нетрудно было и поприжать), а только экономический выигрыш от этой игры в «трудовую славу» был очевиден. Ибо весомая прибавка производительности труда и объема производства достигалась, заметьте, без существенных дополнительных затрат — на патефон разве что или на командировку в Кремль. Попробуйте же теперь придумать форму организации производства, которая бы более соответствовала принципам «планирования», реализованным в заданиях «сталинских» пятилеток! И естественно, что в эту сторону были направлены главные организационные усилия тогдашнего руководства отрасли и дороги.

Другого выхода просто не было! Очевидно, руководители отрасли и страны это поняли не сразу, и только тем, на наш взгляд, можно объяснить тот факт, что не в начале первой пятилетки, а уже на пороге второй — летом 1933 года — на железнодорожном транспорте были вновь созданы политотделы, поднимавшие, как вы помните, народ на субботники в начале «восстановительного периода», а потом упраздненные — при повороте к новой экономической политике. К составлению планов второй пятилетки «правые уклонисты» уже просто не были допущены, ставка не на экономические механизмы, а на «энтузиазм трудящихся масс» была теперь сделана совершенно сознательно, — значит, снова предстояло работать в экономическом вакууме. Вот и пригодился опыт военного коммунизма.

Политотдел Пермской дороги (по революционному обычаю говорили кратко: «Подор») возглавил В.П. Шахгильдян, бывший до того политкомиссаром на строительстве Березниковского химкомбината. То есть до своего нового назначения он знал о железной дороге, вероятно, не больше, чем любой рядовой пассажир. Отсюда следует, что руководство сети дорог главную ставку делало не на инженерно-

технический, а на политический фронт более очевидной, когда через два года начальником дороги. Сохранились некоторые черты политработника — часто вступал к их нуждам, давал дельные советы, возникали вопросы инженерно-технического назначения дороги, его назначение удивляло ветеранов дороги, знавший партия, век, не имеющий должного понятия о дороге, руководить большой железной

Не мог — и не получилось. Пер упоминается в приказах по наркомату, чем-то отставшая.

В 1936 году Шахгильдяна сняли

* * *

Главным объектом усилий политотдела было социалистическое соревнование и массовое движение. Смысл соцсоревнования — каждый отдельный рабочий коллектив, каждый отдельный район «передовиков», стремились достигнуть. А поскольку это было не соревнование, а работа на один, скажем так, общедорожный секрет своих успехов соперника смысла. Поэтому всячески поощрялось в творческое содружество, взаимопомощь, того устраивались разного рода «слеты», естественно обставленные взаимными визитами.

От всей этой работы можно было бы отказаться, если она проводится в легкой форме. Отсюда — вывешенные на видимость, «доски соцсоревнования», курсы, «выставки достижений» (в том числе 30-х ВСХВ, будущая ВДНХ, стать участником равнозначно получению ордена), газетные

Газетам придавалась особая роль. В рабочих была невысокая и редко кто из дома, политотделом поощрялась работа в рабочих местах. Тем более что в этом сообщении можно было управлять. «серьезное», — наставлял В.П. Шахгильдяна совещания партторгов в марте 1936 года. «Важно разъяснить, что наша страна развивается жизнью, а вот ЦК и СНК хотят, чтобы не инженер, а читчик (было в ходу тогдашней фигурой пятилеток).

Читали в первую очередь, конечно, ходимость приблизить партийную программу. Поэтому закономерно, что именно в то время с политотделом — учредителем Свердловской) железной доро-

корреспондент, на завтра — заметка, может быть в газете, упоминание в докладе на каком-нибудь, ценный подарок, орден, командировка в Кремль...

Запуску этого механизма чаще всего был свойственен рывок: в азарте ли, а может, просто по фронту работ, как было у Стаханова, но заметка явно перекрывалась. Но тут же раскручивалась пропагандистская кампания, исключительный результат как вполне конкретный образец для подражания, как эта «стахановская трудовая подвиг» далекого коллеги и т.д.; а что, дескать, — могу еще и лучше! Идти в ногу с работающими рядом: другие, как называют — а ты почему отстаешь?

«Не отставай» сохраняло форму морального правила, дело скоро поворачивалось в сторону труда и заработной платы не упущенную выработку в сторону увеличения, а поэтому, между прочим, газетная «слава» — определенные материальные выгоды ее — усложнением отношений «передовиков» в коллективе («крик души»), а только экономический выигрывал славу» был очевиден. Ибо весомая выработка и объема производства достигались за дополнительные затраты — на подготовку в Кремль. Попробуйте же те же условия производства, которая бы более стимулировала, реализованная в задаче — естественно, что в эту сторону были направлены усилия тогдашнего руководи-

теля! Очевидно, руководители отрасли, и только тем, на наш взгляд, можно сказать о первой пятилетке, а уже на пороге второй железнодородного транспорта были задумывавшие, как вы помните, народ на протяжении периода, а потом упразднение экономической политике. К составлению «правых уклонистов» уже просто не было экономических механизмов, а на «энтусиазм» теперь сделана совершенно сознательно работать в экономическом вакууме коммунизма.

Дороги (по революционному обычаю говорили В.П. Шахгильдян, бывший до того заместителем Березниковского химкомбината. Шахгильдян знал о железной дороге, ведшей к пассажир. Отсюда следует, что ставку делало не на инженерно-

технический, а на политический фактор. Эта тенденция стала еще более очевидной, когда через два года тот же Шахгильдян стал уже начальником дороги. Сохранились свидетельства, что в качестве руководителя дороги Ваган Перунович проявлял опять-таки лучшие черты политработника — часто встречался с людьми, был внимателен к их нуждам, давал дельные советы партгруппам. Что же касается вопросов инженерно-технических... «Нас, работников управления дороги, его назначение удивило, — вспоминает сегодня один из ветеранов дороги, знавший партназначенца лично. — Как мог человек, не имеющий должного понятия о работе железнодорожного транспорта, руководить большой железной дорогой!»

Не мог — и не получилось. Пермская дорога тех лет то и дело упоминается в приказах по наркомату как что-то невыполнявшая, в чем-то отставшая.

В 1936 году Шахгильдяна сняли, а вскоре и репрессировали...

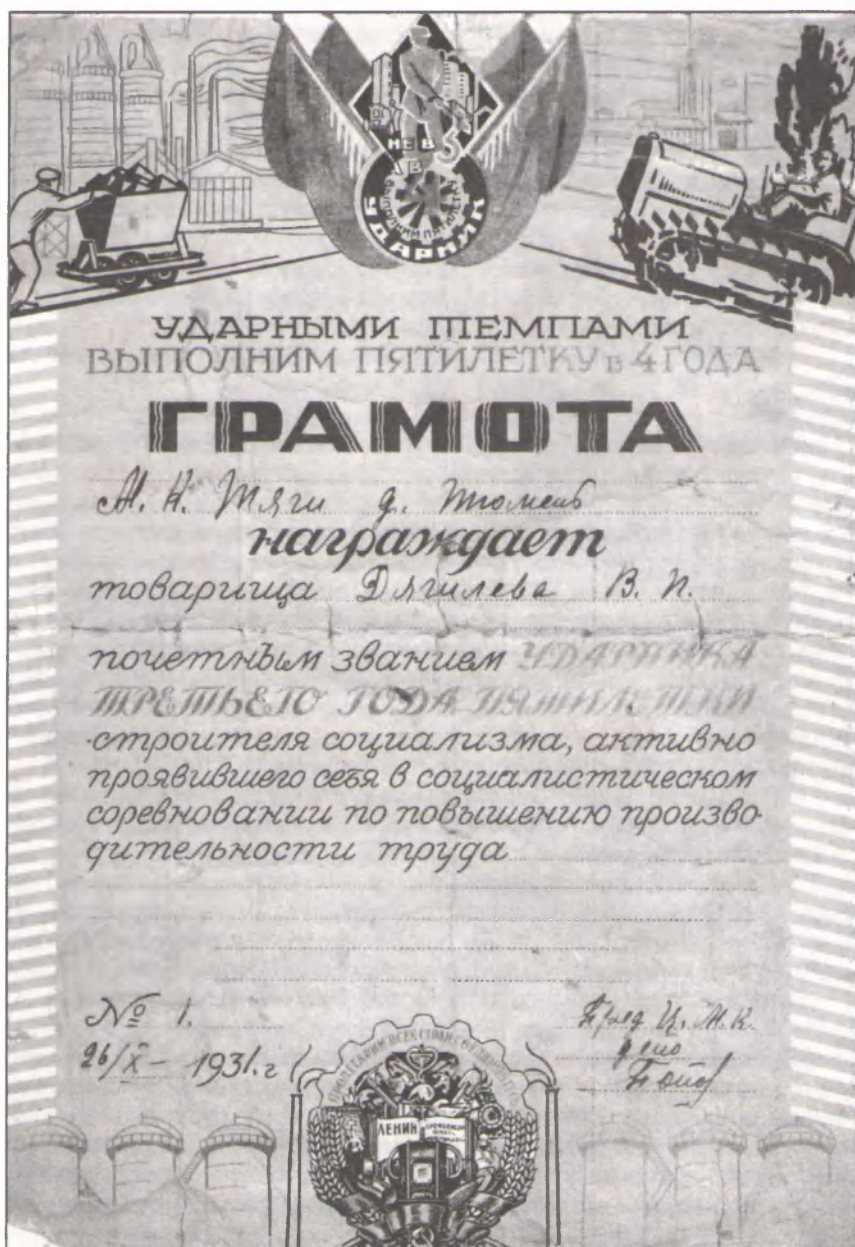
* * *

Главным объектом усилий политотделов в новых условиях было социалистическое соревнование и его «высшая форма» — стахановское движение. Смысл соцсоревнования заключался в том, чтобы каждый коллектив, каждый отдельный работник трудились с оглядкой на «передовиков», стремились достигнуть еще более высоких результатов. А поскольку это было не соперничество конкурентов на почве рынка, а работа на один, скажем так, общенародный котел, то утаивать друг от друга секреты своих успехов соперникам не имело экономического смысла. Поэтому всячески поощрялось превращение соперничества в творческое содружество, взаимопомощь — в «обмен опытом». Для того устраивались разного рода «слеты», «совещания», «школы», торжественно обставленные взаимные визиты и т.п.

От всей этой работы можно было ожидать каких-то успехов лишь при условии, если она проводится публично, передается широкой огласке. Отсюда — вывешенные на всеобщее обозрение «сообщения», «доски соцсоревнования», «доски почета», «смотры», «конкурсы», «выставки достижений» (в том числе и открытая уже на исходе 30-х ВСХВ, будущая ВДНХ, стать участником которой было едва ли не равнозначно получению ордена), газетные публикации, кинохроника...

Газетам придавалась особая роль. Поскольку грамотность рабочих была невысокая и редко кто из них выписывал тогда газеты домой, политотделом поощрялась коллективная читка газет на рабочих местах. Тем более что в этом случае восприятием газетных сообщений можно было управлять. «Читка газет, товарищи, дело серьезное», — наставлял В.П. Шахгильдян участников дорожного совещания партторгов в марте 1936 года и так определял задачу: «Важно разъяснить, что наша страна с каждым днем богатеет, наливается жизнью, а вот ЦК и СНК хотят, чтобы еще лучше жил народ...» Не инженер, а читчик (было в ходу такое слово) становился ключевой фигурой пятилеток.

Читали в первую очередь, конечно, «Правду», но понимали необходимость приблизить партийную пропаганду к местным условиям. Поэтому закономерно, что именно в 1933 году — практически одновременно с политотделом — учредили и газету Пермской (впоследствии Свердловской) железной дороги «Путевка».



Грамота № 1 от 26 октября 1931 года
о награждении товарища Дягилева В.П.
почетным званием Ударника третьего года пятилетки

Собственно говоря, решением года многотиражные газеты были у железных дорог страны.

Затрудняемся сказать, как скорое в других местах, а первый номер 10 ноября — оперативность завидна журналистскими кадрами, ни журналистами 30-х годов не был богат. Одна задача новой газеты была бы и нежность служить орудием политическо дела. Газета должна была стать членских собраний, введенных за десять новым, только «собранием» заочным участия в нем надо было доскональн



Региональная газета Свердловской

поэтому газета изначально делает «рыцарей пера», а на рабкоров.

Тем не менее газета изначально пропаганде передового опыта, а орта ете ту старую притчу, где трое камендый свое дело: один кладет камни, дтий строит храм? Так вот, газета была ее читателя чувство, что он строит общества. Поэтому производственн давались здесь в общеполитическом номере можно было прочитать и о Дедовика, сумевшего найти способ и о «саботажниках» (широко употре Красноуфимска, и о встрече советс дентом Рузвельтом в Америке, и о а дела дороги Шахгильдяна на «культ мативном простое вагонов на путях