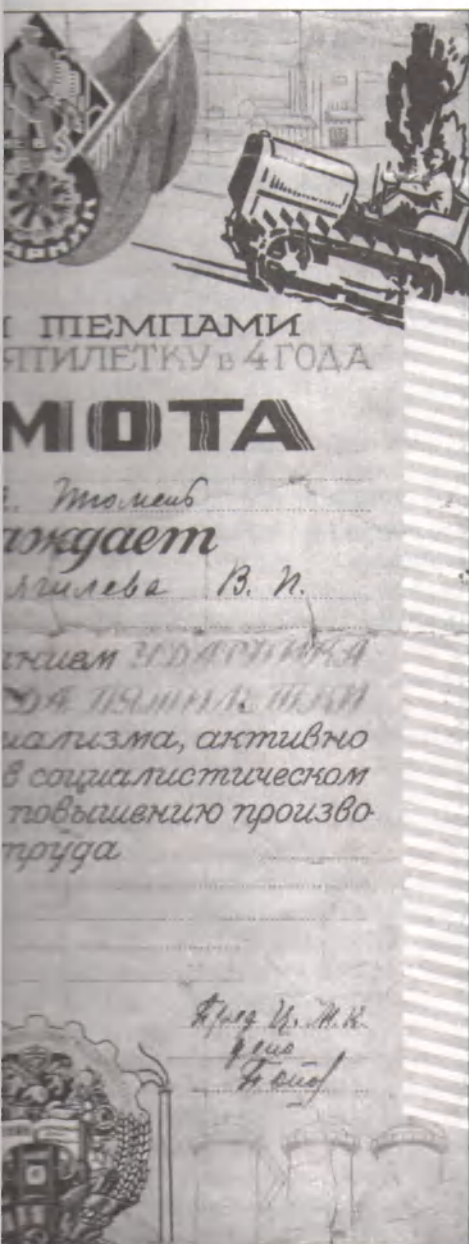




Собственно говоря, решением ЦК ВКП(б) от 15 сентября 1933 года многотиражные газеты были учреждены при политотделах всех железных дорог страны.

Затрудняемся сказать, как скоро удалось выполнить это решение в других местах, а первый номер **газеты «Путевка»** вышел уже 10 ноября — оперативность завидная, особенно если учесть, что ни журналистскими кадрами, ни журналистским опытом Свердловск начала 30-х годов не был богат. Однако для традиционной журналистики задачи новой газеты были бы и непривычны: ей вменялось в обязанность служить орудием политического влияния на производственные дела. Газета должна была стать чем-то вроде техническо-хозяйственных собраний, введенных за десять лет до того на дороге А.И. Емшановым, только «собранием» заочным и постоянно действующим. Для участия в нем надо было досконально знать жизнь дороги «изнутри», и



Региональная газета Свердловской железной дороги

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

Тем не менее газета изначально мыслилась все же не листком по пропаганде передового опыта, а органом политического влияния. Знаете ту старую притчу, где трое каменщиков, работая рядом, делают каждый свое дело: один кладет камни, другой зарабатывает на хлеб, третий строит храм? Так вот, газета была призвана вырабатывать у каждого ее читателя чувство, что он строит «храм» — великое здание нового общества. Поэтому производственные проблемы с самого начала подавались здесь в общеполитическом контексте, и, к примеру, в первом номере можно было прочитать и о почине карталинского смазчика Дедовика, сумевшего найти способ ускорить приемку и сдачу вагонов, и о «саботажниках» (широко употребительное словечко тех лет) из Красноуфимска, и о встрече советского наркома Литвинова с президентом Рузвельтом в Америке, и о выступлении начальника политотдела дороги Шахгильдяна на «культпросветовещании», и о сверхнормативном простое вагонов на путях Свердловского узла...

И в последующие годы эту широту кругозора стремились сохранить: на страницах газеты всегда можно было прочитать о важнейших событиях в жизни страны (так, в годы войны из номера в номер «Путевка» печатала сводки «От Советского Информбюро»), однако ни одно заметное событие на самой дороге тоже не проходило мимо ее внимания. Рассказывалось и об опыте других дорог. Что касается трудовых «починов», так сама же газета их обычно и «раскручивала»: с середины 30-х годов главными ее героями были «стахановцы-кривоносовцы», в годы войны — последователи Н.А. Лунина, в конце 50-х — начале 60-х — «ударники коммунистического труда».

Любопытно, что герои очередной пропагандистской кампании почти всегда сходили со страниц газеты бесследно: перелистывая старые подшивки, можно встретить имена многих замечательных работников, но крайне редко случается узнать о продолжении их судеб. Наверно, виной тому — не сама газета, а строй жизни, при котором человек ценится только как приложение к своему делу...

Тем не менее быть замеченным газетой считалось почетным, ветераны и по сей день хранят, как награжденные листы, пожелтевшие номера давних лет, где о них рассказано...

Газеты, скажем так, общегражданские обычно тщательно следили за тем, чтоб критика «отдельных недостатков» не перерастала в «огульное охаивание» самого передового в мире общества. От газеты железной дороги требовалась результативность публикаций, а поэтому границы дозволенной критики были несколько расширены против обычного. «Путевка» завоевывала авторитет бескомпромиссностью и действенностью своих выступлений. Замеченные ею недостатки положено было безотлагательно устранять, а бывало не раз и так, что по ее выступлениям принимались «оргмеры», а то и заводились уголовные дела. Читатели-железнодорожники это видели и ценили, поэтому всегда выделяли свою «Путевку» из всех доступных им газет — она рассказывала им правды больше, чем «Правда».

За долгие десятилетия при дорожной газете сформировался широкий рабкоровский актив. Многие постоянные ее корреспонденты в рабочих коллективах, познав вкус к работе пером, выходили потом и на страницы других изданий. Но в профессиональную журналистику не шли, потому что на железной дороге были незаменимыми мастерами своего дела. Без того разве могли бы они столь авторитетно высказываться о проблемах своих коллективов?

А некоторые штатные сотрудники «Путевки» со временем вошли в литературу, приобрели известность как профессиональные писатели: Виктор Бирюков, Константин Реут, Константин Мурзиди, Евгения Долинова...

* * *

Важнейшей заботой политотделов было подыскать соперников примерно одинаковой «весовой категории», спровоцировать одного из них «бросить вызов» другому и затем поддерживать азарт соперничества, подогревая какими-то стимулами желание того и другого участвовать в общей игре. Был разработан богатейший арсенал средств морального поощрения — хотя общий их смысл легко выразить простой формулой: максимум общественного внимания и знаков уважения к человеку, который хорошо трудится. (Хороший, между прочим, принцип!)

Но и материальными стимулами «ка» и заработок был побольше, и бы самая сложная — квартирная) реше ный паек (в голодные годы) был по

Сегодняшнему взгляду, вооруж пор шести с лишним десятилетий, «соцбязательствах» и «стахановских» «инициативы снизу», которыми ная жизнь тридцатых годов, броса кой линии, навязанной сверху, из па того — искусственность, заданность, неизбежно оборачивающиеся форм стил со временем это движение, а ский «энтузиазм».

И все-таки нельзя отрицать, что честве было много неподдельного, нного азарта. Пожалуй, это напомин поры, когда спорт еще обходился б ных долларовых призов. Только в ст свое начало, а соревнующиеся желез ны сознания важности своего дела страны. Они «строили храм».

Несомненно, А.Т. Игошин вполне прославленному П.Ф. Кривonosу, а в гинского депо А.М. Седов полагал, ч Игошина, и убедительно доказывал с совской соперничало с Нижнетагильским, и вся Пермская железная до своих омских коллег, стараясь ни в даже их опередить: между дорогами социалистическом соревновании.

А поскольку соцсоревнование м чество, но и как взаимопомощь в раб чила широкое распространение идея гический гигант НТМК шефствовал Верх-Исетский завод в Свердловске

В эту трудовую гонку — как жите родка в воскресный лыжный кросс — работники дороги, от разнорабочих лиц управления. И каждый предлага рить», «повысить» — словом, обойти чины», многие из которых, получив ок гались для широкого использования.

«Почины» рождались в самых ра рожного хозяйства. Так, токарь ва В.С. Воеводина Павел Хомяков приду обточку шеек колесных пар. А диспет тишин впервые разработал суточный ции, позволивший резко, почти вдвое, новшество вскоре получило распро станциях Пермской дороги, но и на д сам рационализатор — энергичный, г

широту кругозора стремились сохра-
да можно было прочитать о важней-
так, в годы войны из номера в номер
Советского Информбюро»), однако ни
й дороге тоже не проходило мимо ее
б опыте других дорог. Что касается
е газета их обычно и «раскручивала»:
ее героями были «стахановцы-криво-
дователи Н.А. Лунина, в конце 50-х —
нистического труда».

редной пропагандистской кампании
иц газеты бесследно: перелистывая
ить имена многих замечательных ра-
ется узнать о продолжении их судеб.
газета, а строй жизни, при котором
ложение к своему делу...

енным газетой считалось почетным,
как наградные листы, пожелтевшие
казано...

жданские обычно тщательно следили
недостатков» не перерастала в «огуль-
ого в мире общества. От газеты же-
ультативность публикаций, а поэтому
ли несколько расширены против обыч-
оритет бескомпромиссностью и дей-
Замеченные ею недостатки положи-
ть, а бывало не раз и так, что по ее
щеры, а то и заводились уголовные
ки это видели и ценили, поэтому все-
всех доступных им газет — она рас-
ам «Правда».

и дорожной газете сформировался
многие постоянные ее корреспонден-
е вкус к работе пером, выходили по-
ней. Но в профессиональную журна-
елезной дороге были незаменимыми
то разве могли бы они столь автори-
их своих коллективов?

дни «Путевки» со временем вошли
ность как профессиональные писате-
Ряут, Константин Мурзиди, Евгения

делов было подыскать соперников
категории», спровоцировать одного из
атам поддерживать азарт соперниче-
пани желание того и другого участво-
тан богатейший арсенал средств мо-
ий их смысл легко выразить простой
ного внимания и знаков уважения к
я. (Хороший, между прочим, принцип!)

Но и материальными стимулами не пренебрегали: у «передови-
ка» и заработок был побольше, и бытовые его проблемы (начиная с
самой сложной — квартирной) решались проще, и продовольствен-
ный паек (в голодные годы) был побогаче.

Сегодняшнему взгляду, вооруженному опытом минувших с тех
пор шести с лишним десятилетий, в этих «вызовах» и «договорах»,
«соцобязательствах» и «стахановских вахтах», во всех иных проявле-
ниях «инициативы снизу», которыми была столь богата производствен-
ная жизнь тридцатых годов, бросается в глаза зависимость от жест-
кой линии, навязанной сверху, из партийных инстанций, а вследствие
того — искусственность, заданность, неистребимый привкус фальши,
неизбежно оборачивающиеся формализмом. Формализм и выхоло-
стил со временем это движение, а энтузиазм превратил в хазанов-
ский «энтузиазм».

И все-таки нельзя отрицать, что поначалу в трудовом соперни-
честве было много неподдельного, подлинного и вполне бескорыст-
ного азарта. Пожалуй, это напоминало спортивные состязания той
поры, когда спорт еще обходился без допингов и умопомрачитель-
ных долларовых призов. Только в спорте все же преобладало игро-
вое начало, а соревнующиеся железнодорожники были преисполне-
ны сознания важности своего дела для реального улучшения жизни
страны. Они «строили храм».

Несомненно, А.Т. Игошин вполне искренне хотел «утереть нос»
прославленному П.Ф. Кривоносу, а его коллега из того же Вереща-
гинского депо А.М. Седов полагал, что может водить поезда не хуже
Игошина, и убедительно доказывал это на трассе. Депо станции Чу-
совской соперничало с Нижнетагильским, Свердловское — с Курган-
ским, и вся Пермская железная дорога зорко отслеживала успехи
своих омских коллег, стараясь ни в чем им не уступить, а лучше бы
даже их опередить: между дорогами тоже был заключен договор о
социалистическом соревновании.

А поскольку соцсоревнование мыслилось не только как соперни-
чество, но и как взаимопомощь в работе ради общего успеха, то полу-
чила широкое распространение идея «шефства»: молодой металлур-
гический гигант НТМК шефствовал над станцией Нижний Тагил,
Верх-Исетский завод в Свердловске — над станцией Шарташ и т.п.

В эту трудовую гонку — как жители какого-нибудь районного го-
родка в воскресный лыжный кросс — были вовлечены буквально все
работники дороги, от разнорабочих в депо до самых ответственных
лиц управления. И каждый предлагал свое, чтоб «увеличить», «уско-
рить», «повысить» — словом, обойти соперников. Так рождались «по-
чины», многие из которых, получив официальное одобрение, предла-
гались для широкого использования.

«Почины» рождались в самых разных областях необъятного до-
рожного хозяйства. Так, токарь вагоноремонтного завода имени
В.С. Воеводина Павел Хомяков придумал способ в пять раз ускорить
обточку шеек колесных пар. А диспетчер станции Губаха Михаил Ар-
тюшин впервые разработал суточный график работы грузовой стан-
ции, позволивший резко, почти вдвое, сократить простои вагонов. Это
новшество вскоре получило распространение не только на других
станциях Пермской дороги, но и на других дорогах Урала и Сибири, а
сам рационализатор — энергичный, грамотный, инициативный инже-

нер — в скором времени стал начальником разукрупненной Пермской железной дороги.

Свои резервы увеличения производительности труда изыскивали составители поездов, кондукторы, ремонтники, путейцы...

Однако главные усилия рационализаторов были направлены все-таки на решение ключевой задачи дороги, вытекающей из общего замысла предвоенных пятилеток: на увеличение грузопотока, пропускной способности дороги. Поэтому фаворитами соцсоревнования были водители локомотивов. Их имена чаще всего и появлялись на газетных листах. Когда явственно обозначились пределы увеличения скорости движения поездов — появились инициаторы вождения тяжеловесных составов: паровозные машинисты П.Ф. Назаров из Перми, Пермьяков из Тюмени, а вслед за ними В.Т. Елисеев, Запратин, В.И. Зеленин, Махаев из депо станции Свердловск-Сортировочный.



В.П. Шахгильдян



В.А. Жебутинский

А потом машинист егоршинского депо И.К. Ефремов, опираясь на собственный опыт и опыт своих коллег — машинистов Торских и Борисова, — предложил увеличить скорость вождения тяжеловесных поездов. И еще был почин — улучшив технический уход за локомотивом, увеличить срок его пробега до планового ремонта. И еще соревнование за экономию топлива...

Характерным для умонастроений и обычаев той поры был почин **братьев Жебутиных** — Василия, Михаила и Георгия. Все трое были паровозными машинистами Тюменского депо. Кстати, на железной дороге — связистом — работал и четвертый брат, Петр. Старик отец Андрей Васильевич и сестра Антонина обеспечивали их, так сказать, семейные тылы.

Так вот, где-то в самом конце 1939 года возникла у них идея создать своеобразную семейную паровозную артель. По газетной версии той поры, братьев-машинистов вдохновил пример «семейных» танковых и тракторных экипажей. Сегодня более правдоподобным

выглядит иное предположение: имность сменщиков, не слишком бережному коню» и не всегда передан летворительном состоянии. Так обратились с просьбой к начальнику Георгий были членами ВКП(б) — паровоз.

Просьба была очень в духе времени, 1940 года на линию вышли на борту: «Братьев Жебутиных». Б воз по очереди (о других членах передавая друг другу после очередного при этом, вовремя устраняя самоте утепляли кабину к зиме, делили



М.А. Жебутинский

новшеств они не внедряли, а просто, по-хозяйски заботясь о машине, самых высоких в депо трудовых показателей, существенно удлинены новыми ремонтами, сэкономили за (первые итоги подводились, естественно ста тонн топлива.

Их имена еще упоминаются в передний план вышли новые герои.

* * *

Усилиями всех подразделений делами и партийными комитетами, ство было резко двинуто вперед, по ускоренном ритме. Какие бы перекравно количественные показатели паровоз, расширялся фронт работ, об

начальником разукрупненной Пермской железной дороги, производности труда изыскиватели, ремонтники, путейцы... Инициаторов были направлены все задачи дороги, вытекающей из общего плана на увеличение грузопотока, пропусков, поэтому фаворитами соцсоревнования их имена чаще всего и появлялись на плакатах, но обозначились пределы увеличения производства. Появились инициаторы вождения тяжелых машинисты П.Ф. Назаров из Пермского депо, за ними В.Т. Елисеев, Запратин, станция Свердловск-Сортировочный.



В.А. Жебутинский

депо И.К. Ефремов, опираясь на способности — машинистов Торских и Борова, охотность вождения тяжеловесных поездов, технический уход за локомотивом, планового ремонта. И еще соревнований и обычаев той поры был почин у братьев, Михаила и Георгия. Все трое были машинистами Пермского депо. Кстати, на железной дороге и четвертый брат, Петр. Старик отец и дядя обеспечивали их, так сказать,

взращиваний и обычаев той поры был почин у братьев, Михаила и Георгия. Все трое были машинистами Пермского депо. Кстати, на железной дороге и четвертый брат, Петр. Старик отец и дядя обеспечивали их, так сказать,

в конце 1939 года возникла у них идея создать паровозную артель. По газетной информации вдохновил пример «семейных» машинистов. Сегодня более правдоподобным

выглядит иное предположение: им просто надоела безответственность сменщиков, не слишком бережно относящихся к своему «железному коню» и не всегда передающих его после поездки в удовлетворительном состоянии. Так или иначе, но они не мешкая обратились с просьбой к начальнику депо и в партком — Михаил и Георгий были членами ВКП(б) — закрепить за ними троими один паровоз.

Просьба была очень в духе времени, и уже в самом начале следующего, 1940 года на линию вышел паровоз ЭУ-694-94 с надписью на борту: «Братьев Жебутиных». Братья водили «семейный» паровоз по очереди (о других членах экипажей предания умалчивают), передавая друг другу после очередного рейса; вместе осматривали его при этом, вовремя устраняя самую малую неисправность, вместе утепляли кабину к зиме, делились опытом. Никаких технических



М.А. Жебутинский



Г.А. Жебутинский

новшеств они не внедряли, а просто работали добросовестно, дружно, по-хозяйски заботясь о машине. И в результате скоро достигли самых высоких в депо трудовых показателей: успешно водили тяжеловесные поезда, существенно удлиннили пробег паровоза между плановыми ремонтами, сэкономили за первые десять месяцев работы (первые итоги подводились, естественно, к празднику 7 ноября) около ста тонн топлива.

Их имена еще упоминаются в документах военных лет, потом на передний план вышли новые герои...

* * *

Усилиями всех подразделений и служб, подстегнутых политотделами и партийными комитетами, все необъятное дорожное хозяйство было резко двинуто вперед, принуждаемое функционировать в ускоренном ритме. Какие бы перекося при этом ни возникали, все равно количественные показатели росли. Увеличивался объем перевозок, расширялся фронт работ, образовывались новые подразделе-

ния и службы. Между тем заполнять новые рабочие места становилось все трудней: к началу 30-х годов безработица в стране в основном была преодолена, закрылись биржи труда, резервы квалифицированной рабочей силы иссякли.

Форсируя решение кадровой проблемы, Уралобком в 1933 году распорядился о возвращении на транспорт с промышленных предприятий бывших железнодорожников (не только членов ВКП(б), как в начале «восстановительного периода», но — всех: теперь уже партия не сомневалась в своем праве решать и за беспартийных). Бывших железнодорожников на заводах нашлось все-таки немного, поэтому в дополнение к ним обком ВКП(б) откомандировал на железную дорогу еще 500 квалифицированных рабочих, так сказать, нежелезнодорожного профиля. И обком комсомола мобилизовал для работы в вагонном хозяйстве 500 подведомственных ему молодых строителей социализма.

Однако железная дорога нуждалась не просто в рабочих руках, а в работниках нужных ей профессий. Впрочем, даже выполнение самых несложных обязанностей в этом огромном и технически «продвинутом» хозяйстве требовало, по крайней мере, элементарной грамотности. Поэтому с началом пятилеток заметно расширяется система общего и специального образования, существующая на базе дороги. В 1930 году в этой системе уже есть два техникума (Пермский возник в результате преобразования железнодорожного технического училища, существовавшего с 1882 года, Свердловский техникум открыт в 1929 году), четыре железнодорожные школы ФЗУ, три профессиональные школы, 12 профессионально-технических курсов. Кроме того, работали 12 курсов и 18 школ ликвидации безграмотности, 9 школ повышенного типа для взрослых.

Главную трудность представляла нехватка дипломированных специалистов: в 1931 году на всей дороге примерно лишь четвертую часть должностей, требующих высшего и среднего технического образования, занимали специалисты с дипломами инженеров и техников, в остальных случаях на таких местах работали практики. Практиков, конечно, тоже подучивали: для них организовывали курсы повышения квалификации. Но это была полумера.

Пытались было наладить собственное производство специалистов высшей квалификации — открыли в 1929 году Институт инженеров железнодорожного транспорта. Но он просуществовал недолго: в 1931 году его закрыли, а недоучившихся студентов разослали по другим вузам страны. А еще годом раньше целую группу молодых рабочих — 84 человека — направили на учебу в вузы Москвы и Ленинграда: после окончания они должны были возвратиться на родную дорогу.

В годы первых пятилеток на дороге развернулось и движение по привлечению женщин к освоению традиционно мужских железнодорожных профессий. Газеты тридцатых годов сохранили имена А.Е. Смирновой — первой на дороге женщины, получившей пост начальника станции (Хрустальная, на Свердловско-Кузинском направлении); Г.Я. Истоминой — первой женщины, возглавившей локомотивную бригаду (депо станции Пермь II); Татьяны Морозовой — первой женщины, которой был доверен контроллер электровоза (станция Чусовская).

Отец у **Татьяны Морозовой** был Пскове, так что железная дорога была для нее новой профессией на дороге ей казалась легкой. Но девчонка даже не могла работать на паровозе. Поэтому, отучившись в школе, поступила в школу ФЗУ, получила специальность и направлена на строительство химкомбината. Но там ей не понравилось — по специальности — в лагере четыре года ее рабочей юности.

В 1934 году случилось Тане быть в командировке. Она жила тогда в эпицентре большого движения на Урале электрифицированный железнодорожный без дыма и копоти, стремительный, удобный, быстрый. Многие мечтали о такой машине, и Тане она показалась доступной, чем паровоз. Она сумела попасть в депо В.А. Самохвалову, работала там и заявила, что тоже хочет стать машинистом. Начальник депо сочувственно относился к ней, но предложил ей для начала поработать помощником машиниста. Таня не отказалась.

Она начала работать слесарем в депо, а потом машинистом паровозов в аппаратном цехе, но паровозы ей не нравились. И уже к концу года сумела уверить начальство, что хочет работать на электричке. И получила квалификацию помощника машиниста.

Она ездила помощником машиниста, изучила профиль участка, досконально знала локомотив, накопила практический опыт. В 1936 году предстала перед начальником депо В.А. Самохваловым, который и назначил ее машинистом электровоза.

Дальше началось «выращивание» новых машинистов. Таня была избрана делегатом X съезда железнодорожников (сентябрь 1936 года), после съезда переведена сразу на должность машиниста электровоза. Новому почину: девушки — на электровозы.

* * *

А вот еще одна характерная женская судьба.

В 1937 году на станции Свердловск-2 работала после окончания Ленинградского электротехнического института **Татьяна Семеновна Гагарина**. Она руководила небольшой бригадой, занятой электрической централизацией на станциях. Это было технологическое новшество на дороге. Однако в ближайшем будущем молодого инженера электротехника ждала большая работа по монтажу оборудования, а также обучение операторов, которым предстояло

...нять новые рабочие места становились годов безработица в стране в основном биржи труда, резервы квалификации. ...ой проблемы, Уралобком в 1933 году за транспорт с промышленных пред-ников (не только членов ВКП(б), как в ...ода», но — всех: теперь уже партия решать и за беспартийных). Бывших нашлось все-таки немного, поэтому (б) откомандировал на железную до-ж рабочих, так сказать, нежелезнодоро-исомола мобилизовал для работы в ...мственных ему молодых строителей

ждалась не просто в рабочих руках, а ...ский. Впрочем, даже выполнение са-этом огромном и технически «про-по крайней мере, элементарной гра-пятилеток заметно расширяется образования, существующая на базе ...е уже есть два техникума (Пермс-разования железнодорожного техни-ного с 1882 года, Свердловский тех-е железнодорожные школы ФЗУ, три профессионально-технических курсов. ... 18 школ ликвидации безграмотно-для взрослых.

...завяла нехватка дипломированных ей дороге примерно лишь четвертую ...шего и среднего технического об-ты с дипломами инженеров и техни-к местах работали практики. Практи-к для них организовывали курсы ...то была полумера.

...бственное производство специалис-рыли в 1929 году Институт инжене-та. Но он просуществовал недолго: ...учившихся студентов разослали по ...дом раньше целую группу молодых ...или на учебу в вузы Москвы и Ле-должны были возвратиться на род-

...дороге развернулось и движение по ...о традиционно мужских железнодо-идущих годов сохранили имена ...юге женщины, получившей пост на-на Свердловско-Кузинском направ-й женщины, возглавившей локомо-омь II); Татьяны Морозовой — первой контроллер электровоза (станция

Отец у **Татьяны Морозовой** был паровозным машинистом в Пскове, так что железная дорога была ей с детства привычна, а главной профессией на дороге ей казалась, конечно же, отцовская профессия. Но девчонка даже не могла и помышлять тогда о работе на паровозе. Поэтому, отучившись положенное время в семилетке, Таня поступила в школу ФЗУ, получила профессию слесаря и была отправлена на строительство химкомбината в г. Березники. Там ее определили — по специальности — в лабораторию, где и прошли следующие четыре года ее рабочей юности.

В 1934 году случилось Тане быть на станции Чусовской. Станция жила тогда в эпицентре большого дела: здесь начинался первый на Урале электрифицированный участок дороги, и чистенькие, без дыма и копоти, стремительные электровозы казались техникой завтрашнего дня. Многие мечтали работать на такой замечательной машине, и Тане она показалась более желанной и даже более доступной, чем паровоз. Она сумела пробиться к начальнику локомотивного депо В.А.Самохвалову, рассказала ему про отца-машиниста и заявила, что тоже хочет стать машинистом, но — электровоза. Начальник депо сочувственно отнесся к желанию бойкой посетительницы, но предложил ей для начала поработать в депо слесарем. Таня не отказалась.

Она начала работать слесарем по ремонту измерительных приборов в аппаратном цехе, но параллельно стала осваивать электровоз. И уже к концу года сумела уверенно сдать положенные экзамены и получила квалификацию помощника машиниста электровоза.

Она ездила помощником больше года. За это время хорошо изучила профиль участка, досконально разобралась в устройстве локомотива, накопила практический опыт его вождения. А 26 февраля 1936 года предстала перед авторитетной комиссией во главе с начальником депо В.А. Самохваловым. Комиссия единогласно высказалась за присвоение Татьяне Морозовой квалификации машиниста электровоза.

Дальше началось «выращивание облюбленного дерева»: Татьяну избирают делегатом X съезда комсомола (он проходил в апреле 1936 года), после съезда переводят в депо Свердловск-Сортировочный сразу на должность машиниста электровоза. И дают ход новому почину: девушки — на электровозы!

* * *

А вот еще одна характерная женская судьба.

В 1937 году на станции Свердловск-Сортировочный начала работать после окончания Ленинградского электротехнического института **Татьяна Семеновна Гагарина**. Сначала ей поручили руководить небольшой бригадой, занимавшейся монтажом поста электрической централизации на строительстве механизированной горки. Это было технологическое новшество, до того почти не известное на дороге. Однако в ближайшие годы при энергичном участии молодого инженера электротехнические устройства широко распространились по дороге, причем сама Гагарина не только руководила работами по монтажу оборудования, но и много занималась обучением операторов, которым предстояло на нем работать.

Еще перед войной Т.С. Гагарина заняла в системе управления дороги высокую и традиционно «мужскую» должность главного инженера службы сигнализации и связи. В годы войны от ее личных усилий в значительной мере зависела четкость работы и пропускная способность магистрали, ее труд для победы был отмечен высокими, по нормам того времени, знаками общественного признания: несколькими благодарностями из Москвы, тремя медалями, знаком «Почетному железнодорожнику».

После войны Татьяна Семеновна проработала на своей должности еще 16 лет — до выхода на пенсию. Должность-то оставалась прежней, но неизмеримо выросли масштабы дела, во главе которого она стояла. В конце 50-х годов она уже была техническим руководителем коллектива, насчитывавшего 55 инженеров и 177 техников...

«Партия как бы подхлестывала страну, ускоряя ее бег вперед», — откровенно высказался об этом времени Сталин. Проводя именно такую политику, политотделы и партийные комитеты порой слишком прямолинейно вмешивались в частную жизнь железнодорожников, инициированное ими соцсоревнование страдало формализмом и зачастую не столько отражало действительный трудовой энтузиазм, сколько создавало его муляж, грубую имитацию.

И все-таки никак нельзя согласиться с теми, кто всю эту работу считает лишь обманом, лицемерием, очередной припиской. Возможность реализовать себя в труде, не омраченная корыстным расчетом, показать свою удал, помериться силами с достойным соперником у всех на виду — это шло никак не от «химических планов» большевиков, а от российского менталитета, если хотите — от народных традиций, от глубинных корней трудовой морали.

И потому вполне естественно влился в жизнь железнодорожных коллективов придуманный для них в 1935 году советским правительством праздник — Всесоюзный день железнодорожника. Сначала он занял фиксированное место в календаре — 30 июля, но в 1940 году перенесен на первое воскресенье августа и продолжает с тех пор отмечаться каждый год.

Так что отнюдь не снисходительного сочувствия, а всяческого уважения достойны ветераны тех лет (увы, их немного уже осталось), которые и по сей день бережно хранят и лестное чувство давней своей востребованности, и почетные грамоты с профилями вождей, и светлую память о радости свободного труда.

* * *

Энтузиазм, соцсоревнование, трудовые «почины», повышение квалификации одних и ликвидация безграмотности других — все это были внеэкономические факторы, в той или иной мере способствовавшие сознательному движению в направлении, указанном перстом партии. Это были, так сказать, позитивные стимулы к хорошему труду.

Но не менее действенным был и стимул негативный, тоже внеэкономический, — боязнь расплаты за упущения в работе. Годы невиданного трудового энтузиазма, правдиво запечатленного в талантливых романах, песнях и кинофильмах, явились одновременно и годами беспримерного «закручивания гаек». Административный нажим ста-

новился все более жестким по мере стижимости произвольно завышенных

По официальным документам той дивую картину того, что происходило, судя по тому, что в 1935 году наркомом чен Л.М. Каганович, занимавший одну иерархии и выделявшийся даже среди ро жестким стилем руководства, «транслабным звеном хозяйственного органа

«Профессиональный революционер» ления на путь борьбы с самодержавием жевника, разумеется, не был докой в димо, в том и не нуждался. Узкие хозяйства были просто очевидны из тов, и ему оставалось лишь отдавать что-то «устранить», кого-то за неиспский стиль руководства (им даже гор том, чтобы поставить подчиненному, ним путей, средств, вариантов ее дост его за усердие и находчивость, либо провал. Главное — не упустить из виду гоне это называлось «проверка испол

Каганович был, пожалуй, классик

Любопытная частность: «вожди», люцию, оставили после себя потомст литических, экономических, философ ди» периода «зрелого» и перезрелог авторское тщеславие многотомникач ных не ими). Л.М.Каганович увекове издание (в 1938 году) 400-странич поряжений, где лейтмотивом звучало, дящие работники транспорта, начина звеньями, забыли важнейшие решен Правительства, в особенности решен вредительства».

На первых порах «закручивание успех: в 1935 году дороги СССР опер (и даже досрочно!). Пермская дорога

Любопытно, что в это время некто своили имена «вождей»: дорога из Ф.Э. Дзержинского, имени Л.П. Берия К.Е. Ворошилова, Орджоникидзева, но, рассчитывали, что «высокое» имя ральным стимулом к дисциплинирован ду. Пермской дороге «оказали честь», самого Л.М. Кагановича. Можно пред ствием особого внимания, которое у делывать «трудной» дороге. И одновре ние: не забывайте, мол, о недреманно

Взбодрить административными регрузок организм дороги удалось не затели работы вновь ухудшились, что

гарина заняла в системе управления «мужскую» должность главного инженера связи. В годы войны от ее личных качеств четкость работы и пропускная способность для победы был отмечен высокими, общественное признание: несколько орденов, тремя медалями, знаком «Почет-

на проработала на своей должности до пенсии. Должность-то оставалась той же, масштабы дела, во главе которого она уже была техническим руководителем 55 инженеров и 177 техников...

шла страну, ускоряя ее бег вперед», — говорил Сталин. Проводя именно эти партийные комитеты порой слишком частную жизнь железнодорожников, движение страдало формализмом и действительный трудовой энтузиазм, добрую имитацию.

спасаться с теми, кто всю эту работу выполнял, очередной припиской. Возможно, не омраченная корыстным расчетом, а силами с достойным соперником ушла от «химических планов» большевистского, если хотите — от народных традиций морали.

но влился в жизнь железнодорожников в 1935 году советским правительством железнодорожника. Сначала он был в календаре — 30 июля, но в 1940 году 15 августа и продолжает с тех пор

длительного сочувствия, а всяческого уважения (увы, их немного уже осталось), но хранят и лестное чувство давней доброты грамоты с профилями вождей, добродетельного труда.

на трудовые «почины», повышение квалификации безграмотности других — все это, в той или иной мере способствовало направлению, указанному в указании, позитивные стимулы к хо-

был и стимул негативный, тоже вне зависимости от упущения в работе. Годы невинно запечатленного в талантливых, явились одновременно и годами «век». Административный нажим ста-

новился все более жестким по мере того, как обнаруживалась неадекватность произвольно завышенных плановых показателей.

По официальным документам той поры трудно составить правдивую картину того, что происходило тогда в народном хозяйстве. Но судя по тому, что в 1935 году наркомом путей сообщения был назначен Л.М. Каганович, занимавший одно из первых мест в партийной иерархии и выделявшийся даже среди членов сталинского политбюро жестким стилем руководства, «транспортные артерии» страны были слабым звеном хозяйственного организма.

«Профессиональный революционер», успевший до раннего вступления на путь борьбы с самодержавием освоить лишь ремесло кожевника, разумеется, не был докой в железнодорожных делах, но, видимо, в том и не нуждался. Узкие места вверенного ему заботам хозяйства были просто очевидны из ежедневных служебных рапортов, и ему оставалось лишь отдавать приказы: что-то «обеспечить», что-то «устранить», кого-то за неисполнение наказывать. Большевистский стиль руководства (им даже гордились!) заключался как раз в том, чтобы поставить подчиненному цель, не вдаваясь в обсуждение с ним путей, средств, вариантов ее достижения, а потом либо поощрить его за усердие и находчивость, либо наказать за нерасторопность и провал. Главное — не упустить из виду, не забыть; на партийном жаргоне это называлось «проверка исполнения».

Каганович был, пожалуй, классиком этого стиля.

Любопытная частность: «вожди», готовившие и делавшие революцию, оставили после себя потомству многотомные собрания политических, экономических, философских статей и трактатов; «вожди» периода «зрелого» и незрелого социализма потешили свое авторское тщеславие многотомниками речей (не беда, что писанных не ими). Л.М.Каганович увековечил себя на ниве словесности изданием (в 1938 году) 400-страничного сборника приказов и распоряжений, где лейтмотивом звучало, что, дескать, «многие руководящие работники транспорта, начиная от НКПС и кончая низовыми звеньями, забыли важнейшие решения и предупреждения Партии и Правительства, в особенности решения о ликвидации последствий вредительства».

На первых порах «закручивание гаек» принесло определенный успех: в 1935 году дороги СССР впервые выполнили план погрузки (и даже досрочно!). Пермская дорога — в том числе.

Любопытно, что в это время некоторым железным дорогам присвоили имена «вождей»: дорога имени В.В. Куйбышева, имени Ф.Э. Дзержинского, имени Л.П. Берия, имени В.М. Молотова, имени К.Е. Ворошилова, Орджоникидзевская, Сталинская, конечно... Наверно, рассчитывали, что «высокое» имя послужит дополнительным моральным стимулом к дисциплинированному и самоотверженному труду. Пермской дороге «оказали честь», присвоив ей в 1936 году имя самого Л.М. Кагановича. Можно предположить, что это было следствием особого внимания, которое грозному наркому приходилось уделять «трудной» дороге. И одновременно постоянное напоминание: не забывайте, мол, о недреманном оке!

Взбодрить административными мерами изнемогающий от перегрузок организм дороги удалось ненадолго: уже в 1936 году показатели работы вновь ухудшились, что отразило и общую ситуацию в

стране. Но не могло же большевистское руководство признать порочность своей экономической политики, провальность идеи плана, построенного на произвольном установлении целей и сроков! Как известно, оно и на этот раз «пошло другим путем»: повсеместно начались поиски виновных. Дорога имени «железного наркома» никак не могла остаться в стороне от этой кампании. Екатеринбургский историк М.Т. Крючков по документам того времени установил, что за один лишь 1937 год из управления дороги было уволено 38 «троцкистов» и их пособников, 12 «вредителей и диверсантов», 17 лиц, «проводивших антисоветскую агитацию», а также «белогвардейцы», «кулаки», «меньшевики» и даже один «шпион», а всего — 87 человек. Понятно, что с такими ярлыками уже не ходят заниматься на другие предприятия...

В подавляющем большинстве все это были отнюдь не «стрелочники», а ключевые фигуры руководства. Возглавил шеренгу репрессированных начальник дороги В.П. Шахгильдян, вслед за ним отправились «на свалку истории» начальник паровозной службы К.И. Деменев, начальник службы движения третьего отделения П.И. Макаров, начальник станции Свердловск-Пассажирский П.М. Федотов, начальник Богословских железнодорожных мастерских С.И. Бацанский... И в это же самое время в Москве «разоблачили» бывших работников дороги А.И. Емшанова и Ю.В. Рудого, «пробравшихся» в аппарат наркомата. Объявление «врагами народа» работников такого ранга изумляло массу рядовых железнодорожников и вроде бы что-то даже «объясняло»: как же, мол, при столь широком размахе вредительства добиваться высоких результатов?..

«Вражеские элементы» отыскивались, конечно, не только в управлении, но и в рабочей среде: учиняя расправу над десятками и сотнями, затыкали рты и пригибали спины тысячам и тысячам тысяч.

Покорным народом управлять было легче, но добиваться высоких трудовых показателей — труднее. При том, что, как сам же Сталин и учил, «кадры решают все», а репрессии как раз по лучшим кадрам и ударяли.

Так что репрессии не помогали. Даже Л.М. Каганович в одном из самых вдохновенных своих приказов (№ 231/Ц от 20 мая 1938 года; он неоднократно тиражировался) вынужден был признать: «Хотя число крушений и снизилось после решений Февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б), однако число крушений все еще велико», в последний период даже «произошло увеличение аварийных случаев и брака в работе».

Ни «Ленинско-Сталинские указания», ни карательные меры ускорения больше не давали, бравурные отчеты все откровенней фальсифицировались, а первоначально объявленные рубежи стыдливо замалчивались и постепенно как бы забывались. Так, на первую пятилетку, то есть к 1933 году, на Урале планировалось построить 2180 км новых железнодорожных линий; пятилетку «выполнили» в четыре года, а новых километров у железной дороги и к 1940 году не набиралось даже пятисот. Предполагалось, скажем, протянуть линии Тавда — Тобольск, Кизел — Бисер — их и по сей день нет. Собирались еще к концу первой пятилетки электрифицировать на Урале 955 км железнодорожных путей, но даже и к последнему предвоенному году удалось перевести на электровозную тягу лишь около половины намеченного — 493 км. И так едва ли не по всем показателям.

И не было б в том большой бе... понуждаемый политотделами и НКВД, не дотягивая до назначенных ему сроков, крепким. Однако в том-то и вред не всякого рода диспропорциям, деформациям, например, начиная с 1928 года, дорожные работы (на Урале) протяженностью 165 км. Тогда положили земляное полотно на неглубоком основании, ползаться еще до укладки рельсов, достроили все же дорогу к 1931 году, а затем, «атакую», отпартортовали. А потом еще перестраивали.

Получали для дороги новые паровозы, а также большегрузные вагоны и автотормоза. Но чтоб эта перестройка, требовалось заменить рельсы на шпалы, на щебень, перестроить многие мосты. В этом случае, с большим отставанием, в отличие с гордым именем «Феликс Дзержинский», что и малосильные их предшественники.

И с электрификацией затянута, быстрее и «отпартортовать».

Аритмия, спровоцированная не только кадровыми катаклизмами и ликвидацией хронической болезни. Болезнь вызвана методами: за время первых пятилеток, крупных реорганизаций. В 1930 году Куйбышевская была передана Северной, Челябинска — Пермской. В апреле 1931 года делили из Пермской дороги, но уже железнодорожной сети, примыкающей самостоятельную Южно-Уральскую железную дорогу (к Пермской присоединилась Сосвинскую (для того ее пришлось ликвидировать)).

Чуть позже в том же году от Пермской немалый, около 350 км, участок на направлении — Янаул — Дружинино. Это была радикальная операция: разделенная с 1936 года называлась уже дорогой самостоятельных. Одна (с управлением) и другая (с управлением) именная железнодорожная «вождя», а другие возвратили старое название — Пермская.

В условиях административно-хозяйственной дорог (а именно эта тенденция в хирургических операциях 30-х годов) и в конечном смысле, ибо сокращало исполнительными органами управления технологическим процессом. Некоторое время закрепились во времени: так Южно-Уральская дорога, остались за дороги участки Янаул — Дружинино и Ч...

шевиистское руководство признать по-
 й политики, провальность идеи плана,
 ом установлении целей и сроков! Как
 пошло другим путем»: повсеместно на-
 ога имени «железного наркома» никак
 от этой кампании. Екатеринбургский
 ментам того времени установил, что за
 ения дороги было уволено 38 «троцки-
 стителей и диверсантов», 17 лиц, «прово-
 ю», а также «белогвардейцы», «кулаки»,
 «сион», а всего — 87 человек. Понятно, что
 ят наниматься на другие предприятия...
 стве все это были отнюдь не «стрелоч-
 нодства. Возглавил шеренгу репресси-
 П. Шахгильдян, вслед за ним отпави-
 ник паровозной службы К.И. Деменев,
 етьего отделения П.И. Макаров, началь-
 ажирский П.М. Федотов, начальник Бо-
 мастерских С.И. Бацанский... И в это
 «облачили» бывших работников дороги
 «пробравшихся» в аппарат наркомата.
 работников такого ранга изумляло массу
 вроде бы что-то даже «объясняло»: как
 измахе вредительства добиваться высо-

тыскивались, конечно, не только в уп-
 де: учиняя расправу над десятками и
 бали спины тысячам и тысячам тысяч.
 лять было легче, но добиваться высо-
 уднее. При том, что, как сам же Сталин
 репрессии как раз по лучшим кадрам и

могали. Даже Л.М. Каганович в одном
 рмязов (№ 231/Ц от 20 мая 1938 года;
 ся) вынужден был признать: «Хотя чис-
 ле решений Февральско-мартовского
 ло крушений все еще велико», в пос-
 ло увеличение аварийных случаев и

указания», ни карательные меры ус-
 вурные отчеты все откровенней фаль-
 льно объявленные рубежи стыдливо
 бы забывались. Так, на первую пяти-
 але планировалось построить 2180 км
 пятилетку «выполнили» в четыре года,
 й дороги и к 1940 году не набиралось
 скажем, протянуть линии Тавда — То-
 по сей день нет. Собирались еще к
 фицировать на Урале 955 км железн-
 последнему предвоенному году уда-
 ную тягу лишь около половины наме-
 не по всем показателям.

И не было б в том большой беды, если бы организм дороги, понуждаемый политотделами и НКВД к ускоренному росту, хоть и не дотягивая до назначенных ему отметок, но рос бы здоровым и крепким. Однако в том-то и вред перегрузок, что они приводят ко всякого рода диспропорциям, деформациям и уродствам. Строили, например, начиная с 1928 года, дорогу Яр — Фосфоритная (в Предуралье) протяженностью 165 км. Торопясь, плохо исследовали трассу, положили земляное полотно на непрочный грунт, оно начало расползаться еще до укладки рельсов. Кое-как, латая на ходу прорехи, достроили все же дорогу к 1931 году, сдали «во временную эксплуатацию», отпрапортовали. А потом еще пять лет доводили ее до ума и перестраивали.

Получали для дороги новые паровозы: товарный ФД, пассажирский ИС, а также большегрузные четырехосные вагоны с автосцепкой и автотормозами. Но чтоб эта техника могла работать в полную силу, требовалось заменить рельсы на более тяжелые, поставить шпалы на щебень, перестроить многие мосты. Работа эта делалась, в лучшем случае, с большим отставанием. Вот и тащили мощные локомотивы с гордым именем «Феликс Дзержинский» поезда того же веса, что и малосильные их предшественники.

И с электрификацией затащили потому, что хотели сделать побыстрее и «отрапортовать».

Аритмия, спровоцированная непосильными плановыми заданиями, кадровыми катаклизмами и лихорадочной спешкой, перерастала в хроническую болезнь. Болезнь пытались лечить хирургическими методами: за время первых пятилеток дорога претерпела целый ряд крупных реорганизаций. В 1930 году Котласская линия с узловой станцией Вятка была передана Северной дороге, а ряд участков вблизи Челябинска — Пермской. В апреле 1934 года эти участки снова выделили из Пермской дороги, но уже в составе значительной части железнодорожной сети, примыкающей к Челябинску, и образовали самостоятельную Южно-Уральскую дорогу (с управлением в Челябинске), а к Пермской присоединили ведомственную Богословско-Сосьвинскую (для того ее пришлось коренным образом реконструировать).

Чуть позже в том же году от Пермской дороги отделили еще немалый, около 350 км, участок напряженной магистрали казанского направления — Янаул — Дружинино. А в июне 1939 года учинили и вовсе радикальную операцию: разделили дорогу (как вы помните, она с 1936 года называлась уже дорогой имени Л.М. Кагановича) на две самостоятельных. Одна (с управлением в Свердловске) сохранила имя железнодорожного «вождя», а другой (с управлением в Перми) возвратили старое название — Пермская.

В условиях административно-командной системы разукрупнение дорог (а именно эта тенденция просматривается в серии «хирургических» операций 30-х годов) имело определенный положительный смысл, ибо сокращало путь между директивными и исполнительными органами управления, облегчало контроль за всем технологическим процессом. Некоторые из произведенных тогда перемен закрепились во времени: так и осталась самостоятельной Южно-Уральская дорога, остались за пределами Свердловской дороги участки Янаул — Дружинино и Чепца — Котлас. Но выросшие

Стрелковые состязания учеников Тюменской школы ФЗУ
Пермской железной дороги в день XIII годовщины РККА.
23 февраля 1931 года



Коллектив работников вокзала станции Тюмень.
5 июля 1939 года

из одного корня и вместе прошедшие взросления Пермская и Свердловская названия дороги было все-таки объединились — уже под нынешним названием.

Как бы там ни было, но разукрупнение проблемы: как паровоз ФД потяжеловесные составы, так и недостаточное противоречивыми и простыми хозяйством не справлялось с роковыми пятилеток».

Достаточно привести некоторые усилия, имеющих в виду только линия Свердловск за годы первой пятилетки увеличила погрузку с 1,3 млн. до 9,1 млн. тонн, что увеличило объем работы в семь раз за этот период. В начале этого периода здесь работало 115: можно ли было их обслуживать на площадях?

Чтобы справляться со столь значительными, дороге нужны были, выражаясь физическими терминами, развитая мускулатура.

* * *

В годы первых пятилеток дорога прирастала в длину. Еще в 1928 году была построена ветвь от Усоля до Соликамска. Долгое время она оставалась в пределах Пермской губернии, с 165-километровой линией Ямаля она оказалась за пределами Свердловской области к 1936 году. Протянув 146 км до Кургана (и она затем отошла к Южному Уралу), в 1936 году смогли пустить поезда по экономически обоснованному еще до революции. В 1937 году — Баженово — Асбест протяженностью 115 км — продолжили северную ветвь от Самы до Асбеста.

Зато в эти годы дорога много и активно развивалась в развитии узловых станций, развитии

В 1930 году вошла в строй крупная Свердловск-Сортировочная с двухсторонним движением. В 1931 году начала обрабатывать товарные вагоны сортировочная станция — Смычка, обходящаяся в 1932 году. На станциях Свердловск-Сортировочная построили крупные вагонные депо, наладили вагоноремонтные пункты. Реконструировали свердловский вокзал, перестраивали станционные пути...

Дорога наращивала мускулы.

Занимались и технологическим

Надо сказать, что идея превращения мысли составляла часть официальной политики. Поэтому появлению на дороге новых путей, развитию путевого хозяйства новым оборудованием давалось политическое — едва ли не

из Тюменской школы ФЗУ
к 13-летию РККА.



станции Тюмень.

из одного корня и вместе прошедшие более чем полувековой путь взросления Пермская и Свердловская (в 1943 году имя наркома из названия дороги было все-таки убрано) со временем снова объединились — уже под нынешним названием.

Как бы там ни было, но разукрупнение дороги не решало основной проблемы: как паровоз ФД по слабым рельсам не мог вести тяжеловесные составы, так и недостаточно оснащенное, деформированное противоречивыми и просто нереальными заданиями дорожное хозяйство не справлялось с ролью, отведенной ему в планах «сталинских пятилеток».

Достаточно привести некоторые цифры, чтобы понять тщетность усилий, имеющих в виду только лишь «человеческий фактор». Станция Свердловск за годы первой пятилетки — с 1927 до 1932 года — увеличила погрузку с 1,3 млн. до 9,6 млн. тонн. Попробуйте увеличить объем работы в семь раз за счет одного лишь энтузиазма! В начале этого периода здесь работало 59 паровозов, в конце — 115: можно ли было их обслуживать на прежних производственных площадях?

Чтобы справляться со столь значительно возросшими нагрузками, дороге нужны были, выражаясь фигурально, более широкие плечи и развитая мускулатура.

* * *

В годы первых пятилеток дорога не слишком бурно, но все же прирастала в длину. Еще в 1928 году продлили бывшую Луньевскую ветвь от Усоля до Соликамска. Долго возились, устраняя недоделки и огрехи, с 165-километровой линией Яр — Фосфоритная (впоследствии она окажется за пределами Свердловской дороги), но и ее ввели в строй к 1936 году. Протянув 146-километровую линию от Шадринска до Кургана (и она затем отошла к Южно-Уральской дороге), в 1933 году смогли пустить поезда по экономически важному маршруту, намеченному еще до революции. В том же 1933 году сдали участок Баженово — Асбест протяженностью 36 км, а в 1937 — 1939 годах продлили северную ветвь от Самы до Ивделя. Вот, пожалуй, и все.

Зато в эти годы дорога много и плодотворно занималась обустройством узловых станций, развитием дорожного хозяйства.

В 1930 году вошла в строй крупнейшая в Союзе станция Свердловск-Сортировочный с двухсторонним парковым хозяйством. В 1933 году начала обрабатывать товарные поезда еще одна крупнейшая сортировочная станция — Смычка, обслуживающая нижнетагильский узел. На станциях Свердловск-Сортировочный, Смычка и Чусовская построили крупные вагонные депо, на восьми других станциях создали вагоноремонтные пункты. Реконструировали челябинский узел, перестраивали свердловский вокзал; на 62 станциях Урала удлинялись станционные пути...

Дорога наращивала мускулы.

Занимались и технологическим перевооружением.

Надо сказать, что идея превосходства советской инженерной мысли составляла часть официальной идеологической доктрины, поэтому появлению на дороге новых паровозов и вагонов, оснащению путевого хозяйства новым оборудованием и прочим новшествам придавалось политическое — едва ли не культовое — значение.

Другое дело, что показуха и сопутствующая ей безалаберность, да еще в сочетании со скоропалительными репрессивными мерами в случае почти неизбежных в любом деле ошибок и просчетов, намного уменьшили реальные результаты того порыва к обновлению, который действительно, как говорится, имел место.

Безусловно, самое значительное техническое достижение Свердловской железной дороги в 30-е годы — электрификация части ее магистральных и станционных путей. Мы уже говорили о том, что сделано было гораздо меньше, чем намечалось, но надо принять во внимание также и то, что 493 километра дороги, электрифицированные на Урале перед войной, составляли более четверти от тех 1887 км, которые имел к 1941 году весь Советский Союз. А с учетом 175 км станционных путей — даже одну треть.

* * *

Идея перевода железных дорог страны на электрическую тягу впервые в послереволюционной России прозвучала еще в 1920 году: по плану ГОЭЛРО предполагалось электрифицировать около 3,5 тысячи километров пути. В начале 1922 года «кремлевские мечтатели» приняли постановление об электрификации линий Петроград — Москва, Донбасс — Мариуполь, Кривой Рог — Царицын, Москва — Нижний Новгород и Пермь — Нижний Тагил.

Однако до практических шагов по осуществлению этих предначертаний дело дошло еще не скоро, и были они весьма скромны.

Первая опора для контактной сети была установлена в апреле 1925 года на платформе пригородного вокзала в Баку, а летом следующего года отсюда стали ходить электрички до станции Сабунчи, это всего в 20 километрах от начала пути. Линия имела сугубо местное значение и до 1940 года принадлежала Бакинскому горсовету.

В 1929 начали ходить электрички на 18-километровом участке от Ярославского вокзала в Москве до Мытищ. Нагрузка тут, конечно, была побольше, да и столица все-таки.

А в 1932 году перевели на электротягу 68-километровую линию Хашури — Зестафони в Грузии, пересекающую Сурамский хребет на высоте 949 метров. Для этого участка правительство закупило в Америке электровозы С 10, специально для Сурама и спроектированные (отсюда — «С»), однако одновременно дало указание отечественным заводам «Динамо» и Коломенскому машиностроительному спроектировать и выпустить собственные электровозы.

(Между прочим, в конце 1932 года в локомотивном хозяйстве страны было только восемь единиц электровозов.)

От раза к разу эксперимент, как видите, усложнялся, но даже в последнем случае, на Сурамском перевале, все еще имел целью скорее выяснение возможностей нового вида тяги, нежели решение неотложных народнохозяйственных задач.

На Урал же электрификация пришла в силу острейшей производственной необходимости. Маломощная Луньевская ветвь, вступившая в эксплуатацию за полвека до первой пятилетки, совершенно не справлялась с резко возросшим потоком грузов. Страна, как никогда, нуждалась в строительных материалах, топливе, а на станциях Бассег, Баская, Утес скапливались тысячи кубометров леса, на отвалах кизеловских шахт оставались не вывезенными десятки тысяч тонн

угля... Мало того, в 1932 году вошел в строй химкомбинат, и его пропускная способность, направляемый на и без того перегруженный путь грузопоток, что уже не помогали ни «почины», были чрезвычайные меры, чтобы пропустить этот узкое место.

Выход из положения был предложен в 1932 году, которая на своем заседании 15 ноября 1932 года под председательством Г.М. Димитрова «директивным органам» приступить к работам на участках железных дорог Урало-Кавказского плекса. Через полгода пленум ЦК «освятил» свое решение своим решением, которое в соответствии с Уставом имело силу закона. Таким образом была решена проблема электрификации железнодорожных линий на Урале.

Работы по реконструкции линии Кизеловской железной дороги длиной 113 км начались в августе 1932 года. Впоследствии местная многоотраслевая организация строительства и монтажа в контактной сети все делали кустарно, своими силами, тавливали и вывозили лес для древесины, возили отпиленные по заданному размеру шпалы, на шпалопропиточный завод (пропитка пропитки длилась 18 суток), пилили ямы в каменистом грунте, потом устанавливали в этих ямах чугунные опоры.

Часть опор на станциях Чусовская, Заготовленная, таллическими.

По мере того, как вдоль колеи выстроились опоры, на станциях Чусовская, Заготовленная, начался монтаж тяговых подстанций. Для этого купили за границей: в Англии, Италии, Франции, ли его советские инженеры, техники, рабочие. «Метро-Виккерс» прислала для наблюдения за монтажом генераторов инженера мистера Холлса. Заграничное оборудование, на котором заводе освоили выпуск моторов, конструкции, и с 1934 года они уже устанавливались в подстанциях Кизеловской линии, им не уступая.

Отечественные инженеры, руководившие работами на Кизеловской линии, опирались по преимуществу на опыт, который было того опыта? От силы один-два года, не хватало: половину инженерных работ выполняли практиканты транспортных вузов. Многие из них — инженер А.М. Гордичев.

Так что стройка хоть и не планировалась молодежной. И, конечно, ударной, ибо была, пожалуй, всесоюзной. По крайней мере, в ней участвовали и названный уже Харьковский завод «Динамо», и ряд других заводов.

а и сопутствующая ей безалаберность, тщательными репрессивными мерами в любом деле ошибок и просчетов, наезды результаты того порыва к обновлению, ворится, имел место.

тельное техническое достижение Сверх-30-е годы — электрификация части ее путей. Мы уже говорили о том, что сдем намечалось, но надо принять во внимометра дороги, электрифицированные валили более четверти от тех 1887 км, Советский Союз. А с учетом 175 км ну треть.

и дорог страны на электрическую тягу ой России прозвучала еще в 1920 году: ось электрифицировать около 3,5 тые 1922 года «кремлевские мечтатели» ктрификации линий Петроград — Мосивой Рог — Царицын, Москва — Нижний Тагил.

шагов по осуществлению этих преднаско, и были они весьма скромны.

тной сети была установлена в апреле родного вокзала в Баку, а летом следздить электрички до станции Сабунчи, начала пути. Линия имела сугубо местприннадлежала Бакинскому горсовету. ктрички на 18-километровом участке рже до Мытищ. Нагрузка тут, конечно, все-таки.

а электротягу 68-километровую линию с, пересекающую Сурамский хребет на участка правительство закупило в Амеально для Сурама и спроектированные еменно дало указание отечественным скому машиностроительному спроекные электровозы.

1932 года в локомотивном хозяйстве диниц электровозов.)

кт, как видите, усложнялся, но даже в ом перевале, все еще имел целью сконового вида тяги, нежели решение неых задач.

ия пришла в силу острейшей произМаломощная Луньевская ветвь, встувека до первой пятилетки, совершенно щими потоком грузов. Страна, как ниях материалах, топливе, а на станциях ось тысячи кубометров леса, на отвась не вывезенными десятки тысяч тонн

угля... Мало того, в 1932 году вошла в строй первая очередь Березниковского химкомбината, и его продукция тоже заметно пополнила грузопоток, направляемый на и без того перегруженный участок. Так что уже не помогали ни «почины», ни «закручивание гаек». Нужны были чрезвычайные меры, чтобы «расшить», как тогда говорили, это узкое место.

Выход из положения был подсказан секцией энергетики Госплана, которая на своем заседании 1 декабря 1930 года, проходившем под председательством Г.М. Кржижановского, рекомендовала «директивным органам» приступить наконец к электрификации горных участков железных дорог Урало-Кузнецкого промышленного комплекса. Через полгода пленум ЦК компартии подкрепил это предложение своим решением, которое в условиях «диктатуры пролетариата» имело силу закона. Таким образом был дан толчок электрификации железнодорожных линий на Урале.

Работы по реконструкции линии Чусовская — Кизел протяженностью 113 км начались в августе 1931 года. Как деликатно выразилась впоследствии местная многотиражка, «индустриальные методы строительства и монтажа в контактной сети не применялись». То есть все делали кустарно, своими силами, вручную. Своими силами заготавливали и вывозили лес для деревянных опор контактной сети, сами возили отпиленные по заданному размеру и ошкуренные бревна в Лысьву, на шпалопропиточный завод, для пропитки креозотом (операция пропитки длилась 18 суток), потом ломиком да киркой пробивали ямы в каменистом грунте, потом с помощью примитивных приспособлений — так называемой падающей стрелы и лебедки — устанавливали в этих ямах чугунной тяжести столбы...

Часть опор на станциях Чусовская, Губаха и Кизел делались металлическими.

По мере того, как вдоль колеи выстраивались стройные шеренги опор, на станциях Чусовская, Заготовка, Губаха, Кизел и разъезде Маховатня шел монтаж тяговых подстанций. Оборудование для них закупили за границей: в Англии, Италии, Германии, Японии. Монтировали его советские инженеры, техники, рабочие; лишь английская фирма «Метро-Виккерс» прислала для наблюдения за монтажом своих мотор-генераторов инженера мистера Хилла. Кстати, пока монтировалось заграничное оборудование, на Харьковском электромеханическом заводе освоили выпуск мотор-генераторов собственной конструкции, и с 1934 года они уже начали устанавливаться на тяговых подстанциях Кизеловской линии рядом с английскими, ни в чем им не уступая.

Отечественные инженеры, руководившие работами на Кизеловской линии, опирались по преимуществу на опыт Сурама. Только много ль было того опыта? От силы один-два года. Но и таких «стажистов» не хватало: половину инженерных должностей исполняли студенты-практиканты транспортных вузов. Молод был и главный руководитель работ — инженер А.М. Гордин.

Так что стройка хоть и не планировалась таковой, а получилась молодежной. И, конечно, ударной, ибо строителей торопили. И даже, пожалуй, всесоюзной. По крайней мере, оборудование для нее готовили и названный уже Харьковский электромеханический завод, и московский завод «Динамо», и ряд других предприятий, не говоря уж

об уральских заводах. А арматуру опор — консоли, тяги, фиксаторы, кронштейны и т.п. — приходилось ладить своими силами в механических мастерских на станции Чусовской.

Из других районов страны привозили и рабочих, знакомых с электротехническим оборудованием, — своих не хватало...

Уральская предшественница «всесоюзных ударных комсомольскихстроек» закладывала традиции того способа решения крупномасштабных народнохозяйственных проблем, который получит особенно широкий размах лет тридцать-сорок спустя: быстро, дружно, азартно — но, увы, не считаясь с затратами и не всегда удовлетворительно по качеству.

Пока строили, монтировали, отлаживали материальную часть дороги нового поколения, торопились готовить кадры ее эксплуатационников.

Еще в 1929 году на станции Чусовской открыли ФЗУ — школу фабрично-заводского ученичества. В ней обучали детей из семей железнодорожников (а других в этом поселке, пожалуй, и не было), которые потом, как правило, и сами на всю жизнь оставались при железной дороге. Когда было решено электрифицировать линию Чусовская — Кизел, в своей школе ФЗУ стали готовить электромонтеров, монтажников контактной сети и тяговых подстанций, слесарей по ремонту электровозов, которых в глубинном уральском поселке еще никто не выдывал. Поэтому первых воспитанников этого учебного заведения возили на практику в Москву.

Особенно привлекательной для молодежи, выросшей возле железной дороги, представлялась профессия электровозного машиниста, получить ее стремились многие (тем более что и зарплата машиниста раза в два превышала зарплату, например, деповского слесаря). Осенью 1931 года в чусовском железнодорожном клубе открылись курсы, куда, однако, принимали не всех желающих. Предпочтение отдавалось наиболее опытным и надежным — пожелавшим получить более современную квалификацию паровозным машинистам, а также партийным и комсомольским активистам. Всего на курсы первоначально записалось около 40 человек.

К весне энтузиастов, однако, осталось чуть больше десяти — самых упорных. Им выделили небольшой вагончик и повезли на практику в Москву. Практиковались чусовляне в электродепо Москва-3, там же они в своем вагончике и жили, а уже осенью начали водить до Мытищ английские электровозы фирмы «Метро-Виккерс». Некоторые из них потом свозили еще и на Сурамский перевал, где дали возможность попрактиковаться в вождении грузовых американских электровозов.

В первой группе чусовских электровозных машинистов прошли подготовку Василий Захарович Конышев, Павел Иванович Радыгин, Николай Иванович Буторин, Михаил Михайлович Костромин, Федор Данилович Деменев и другие. Потом они сами стали наставниками менее опытных коллег.

Когда же первые стажеры летом 1933 года возвратились наконец в Чусовскую, там уже были смонтированы контактная сеть и тяговая подстанция, а в одном из зданий паровозного депо стояли два новеньких электровоза — СС 11-04 и СС 11-06. Это был тот же С 10, но выпущенный по американской лицензии (и с некоторыми

конструктивными отступлениями) и СС: «Сурамский, советского производства».

«Сурамский, советский» 11-04 и от перрона станции Чусовской в ст. наставник М.М. Костромин, а в рейс Н.И. Буторин, тоже имевший преимущество: в рейс их с оркестром, хотя рейс оканчивался строительством: и маршировали Утес, это примерно пятая часть было еще не готово), и вес поезда того, что возилось паровой тягой. Взять нагрузку гораздо большую.

Рейс прошел благополучно, и к концу октября были закончены работы по всей линии от Чусовской до Кизела. Этот раз уже в присутствии наркома Нарком увиденным остался доволен. В 1933 году начать эксплуатацию в рабочем режиме.

Предложение, естественно, было это была эксплуатация. Слаженное электротехническое оборудование было, но движение вагонов плохо сочеталось с локомотивом, а тут еще трудный горный любой момент мог застрять на переезде. При неприятных случайностях, заряжали электровоза ставили паровоз. Паровозному машинисту бывало трудно, согласовывать свои действия с электровозом. Пробовали менять паровоз и не лучше: водители электровоза не так мучились, пропуская в сутки поезда, возвратились в годы разрухи...

Но постепенно разобрались с паровозами, и от паровозов отказались. К станции Чусовской получило еще 11 пар, и дело быстро пошло в гору. За год способность участка возросла до 12 пар в сутки до 19 пар. Кроме того, уже в 1934 году поезда двумя электровозами, увеличив ответственность, снизив себестоимость в год эксплуатации электрифицированной линии, скопившиеся с начала пятилетия, были разобраны и вывезены на ким местом».

...Ямы под опоры все еще долгие, тяжелые столбы, пропитанные креозотом, при реконструкции линии Чусовской быстрее и увереннее справиться. В течение 1935 и 1936 годов один за другим трифицированные участки от Нижнего

туру опор — консоли, тяги, фиксаторы, лось ладить своими силами в механи- Чусовской.

привозили и рабочих, знакомых с электромонтажом, — своих не хватало...

ица «всесоюзных ударных комсомольских бригад» того способа решения крупномасштабных проблем, который получит окончательное подтверждение через сорок лет: быстро, дружно, с минимальными затратами и не всегда удовлетворитель-

сти, отлаживали материальную часть до- имались готовить кадры ее эксплуатации.

станции Чусовской открыли ФЗУ — школу электротехнического персонала. В ней обучали детей из семей работников (в этом поселке, пожалуй, и не было), и сами на всю жизнь оставались при этом предприятии. Решено электрифицировать линию Чусовская — Кизел. ФЗУ стали готовить электромонтеров, слесарей по ремонту тяговых подстанций, слесарей по ремонту вагонов в глубинном уральском поселке еще первых воспитанников этого учебного заведения в Москву.

ой для молодежи, выросшей возле железной дороги, профессия электровозного машиниста (тем более что и зарплата машиниста была выше, например, слесаря). В железнодорожном клубе открылись курсы для всех желающих. Предпочтение отдавали тем, кто надежнее — пожелавшим получить профессию паровозного машиниста, а также тем, кто активнее. Всего на курсы первоначально приняли около 10 человек.

ко, осталось чуть больше десяти — самый большой вагончик и повезли на практику в электродепо Москва-3, где жили, а уже осенью начали водить дозельные вагоны фирмы «Метро-Виккерс». Некоторое время работали и на Сурамский перевал, где дали им задание в вождении грузовых американских

их электровозных машинистов прошли курсы. Среди них были Павел Иванович Радыгин, Михаил Михайлович Костромин, Федор Костромин. Потом они сами стали наставниками

и летом 1933 года возвратились на работу. Были смонтированы контактная сеть и тяговые подстанции. Здания паровозного депо стояли на территории участка СС 11-04 и СС 11-06. Это был тот же участок, который был в американской лицензии (и с некоторыми

конструктивными отступлениями) на советском заводе. Отсюда — СС: «Сурамский, советского производства». На них и предстояло работать.

«Сурамский, советский» 11-04 и отправился 23 августа 1933 года от перрона станции Чусовской в сторону Кизела. Его вел машинист-наставник М.М. Костромин, а в роли помощника в этой поездке был Н.И. Буторин, тоже имевший права электровозного машиниста. Провожали их с оркестром, хотя рейс был пробный и вовсе не означал окончания строительства: и маршрут короткий — всего-то до станции Утес, это примерно пятая часть расстояния до Кизела (остальное было еще не готово), и вес поезда только 800 тонн — чуть больше того, что возилось паровой тягой. Мощность электровоза позволяла взять нагрузку гораздо большую.

Рейс прошел благополучно, и монтажные работы продолжились. К концу октября были закончены основные работы по реконструкции всей линии от Чусовской до Кизела, и дорогу снова «сдавали» — на этот раз уже в присутствии наркома путей сообщения А.А. Андреева. Нарком увиденным остался доволен и предложил уже с 1 ноября 1933 года начать эксплуатацию электрифицированного участка в рабочем режиме.

Предложение, естественно, было принято, но странная поначалу это была эксплуатация. Слаженное из разнородных компонентов электротехническое оборудование было не очень надежным, ручное торможение вагонов плохо сочеталось с рекуперативным торможением локомотива, а тут еще трудный горный рельеф — словом, поезд в любой момент мог застрять на перегоне. Чтоб подстраховаться от неприятных случайностей, заряжали составы двойной тягой: впереди электровоза ставили паровоз. Паровоз дымил, пускал пары, и электровозному машинисту бывало трудно следить за путевыми сигналами, согласовывать свои действия с действиями паровозной бригады. Пробовали менять паровоз и электровоз местами — получалось не лучше: водители электровоза не видели состав. Месяца два вот так мучились, пропуская в сутки по две-три пары поездов, — будто возвратились в годы разрухи...

Но постепенно разобрались с оборудованием, обогатились опытом, и от паровозов отказались. К тому же в марте 1934 года депо станции Чусовской получило еще 13 новеньких электровозов СС 11, и дело быстро пошло в гору. За короткое время пропускная способность участка возросла до 12 пар поездов в сутки, а через год — до 19 пар. Кроме того, уже в 1934 году приспособились водить поезда двумя электровозами, увеличив вес поезда до 2000 тонн и, соответственно, снизив себестоимость перевозок. К концу первого же года эксплуатации электрифицированной линии завалы топлива и леса, скопившиеся с начала пятилеток на станциях вдоль Кизеловской линии, были разобраны и вывезены. Участок перестал быть «узким местом».

...Ямы под опоры все еще долбили вручную, вручную таскали и тяжелые столбы, пропитанные креозотом. И все же опыт, накопленный при реконструкции линии Чусовская — Кизел, помог уже гораздо быстрее и увереннее справиться со следующими этапами работ. В течение 1935 и 1936 годов один за другим вводились в строй электрифицированные участки от Нижнего Тагила до Свердловска и в

другую сторону — до Гороблагодатской, а потом от Гороблагодатской до Чусовской. К маю 1937 года заработала вся линия Кизел — Свердловск, в ту пору самая протяженная не только в стране, но и в Европе.

В 1938 году, к пятилетию пуска первого электрифицированного участка дороги, попытались оценить выгоды от проведенной реконструкции. Несмотря на множество издержек, о которых здесь говорилось, итоги получились вдохновляющие. Пропускная способность линии возросла на 50 процентов, провозная — в 2,5 раза, почти вдвое — с 700 до 1350 тонн — увеличился вес поезда, с 24,5 до 40,7 км в час выросла техническая скорость, среднесуточный пробег локомотива достиг 386 км (а раньше был всего 187 км).

Производительность труда машиниста электровоза поднялась по сравнению с производительностью труда паровозного машиниста в



Мастерская СЦБ. 1930 год

3-3,5 раза — при том, что несравненно комфортабельнее стали условия его труда (начиная с 1939 года, на эту работу все чаще приходят женщины).

Упразднили (только на этом участке, конечно) должность кочегара, сэкономив на зарплате этой категории работников около двух миллионов рублей. К слову, труд кочегара на паровозе был малопривлекательным: физически тяжелый, грязный (недаром и по сей день еще можно услышать: «грязный, как кочегар»), а оплачивался даже ниже, чем труд рабочего депо средней квалификации.

Закрыли за ненадобностью 14 разъездов с общим штатом 210 человек и с годовым фондом зарплаты около 600 тысяч рублей. Сэкономили и даже получили прибыль на торможении: рекуперативное торможение на спусках означает возвращение электроэнергии в сеть и сохранение тормозных колодок из дорогого сплава баббита.

Энтузиасты электрификации говорили еще и о большой экономии каменного угля — 115 железнодорожных составов в год. Тут, однако, сомнения вызывает экзотическая мера веса, явно рассчитанная

не на экономический расчет, а на то, что уголь все равно сжигается в печах, а электричество вырабатывается электроэнергией. Наверно, и сейчас можно учесть в общем экономическом балансе.

И все равно итог, несомненно, положительный. Новые технологии, и сделанный тогда же шаг к снижению эксплуатационных расходов — электрификация дороги окупилась в два-три года.

* * *

Если выгодность перехода дороги на электрификацию столь очевидна, то чем объяснить сопротивление электрификации железных дорог на Урале, так и тем более по стране?

Ответ, по-видимому, неоднозначен. С одной стороны, фронт работ в этом направлении был огромен. Мышленность и наша экономика были не готовы к переходу на электрические поезда, электротехническое оборудование для этого производилось, нужны были цветные металлы, производственные мощности. А за всем этим стояли звенья бесконечной цепи. И что самое главное, были огромные финансовые средства, нужны были годы напряженной работы.

Но, с другой стороны, железнодорожники на Урале, по преданию, не хотели переходить на новую технику нового поколения — электрификацию. И в одном из писем Г. И. Ганович был прав: как бы страна ни была готова к электрификации железных дорог, а работа на паровозе оставалась на десятилетия вперед.

Паровозостроение же было прерогативой правительства еще с дореволюционных времен. Заводы — Коломенский, Сормовский, конечно, тоже сильно пострадали во время войны. Период разрухи был не так уж долгим. Опытные кадры, сохранились и мастера. Нужно было поставить цель и дать средства, чтобы получить хороший задел для того, чтобы возродить паровозостроение до довоенного уровня, а сразу перейти к новым конструкциям.

Первые советские паровозы уже были революционными, а в 30-х на рельсы появились «паровозы с гордыми именами «Феликс Дзержинский» и, конечно, «Владимир Ленин» в мире паровозов», согласно фольклору, мощнее предоктябрьских и снабженные всеми удобствами, облегчающими работу машиниста: скоростемерами, автоматическими тормозами, а главное — стокерами (устройствами для подачи топлива в топку), освобождающими паровозника от грязной и изматывающей работы.

одатской, а потом от Гороблагодатской — года заработала вся линия Кизел — Южная. Тяжелая не только в стране, но и в

пуска первого электрифицированного пути. Выгоды от проведенной реконструкции, о которых здесь говорили, — в 2,5 раза, почти вдвое — вес поезда, с 24,5 до 40,7 км в час среднесуточный пробег локомотива (до 187 км).

машиниста электровоза поднялась по стоимости труда паровозного машиниста в



енно комфортабельнее стали условия, на эту работу все чаще приходят

на участке, конечно) должность кочегарской категории работников около двух тысяч. Кочегар на паровозе был малооплачиваемый, грязный (недаром и по сей день кочегары, как кочегары), а оплачивался по средней квалификации.

14 разъездов с общим штатом 210 человек. Зарплата около 600 тысяч рублей. Сэкономили на торможении: рекуперативное торможение возвращает электроэнергию в сеть из дорогого сплава баббита.

и говорили еще и о большой экономии паровозных составов в год. Тут, однако, мера веса, явно рассчитанная

не на экономический расчет, а на пропагандистскую статью. К тому же уголь все равно сжигается в печах электростанции, где вырабатывается электроэнергия. Наверно, и стоимость электростанции следует учесть в общем экономическом балансе...

И все равно итог, несомненно, получается в пользу новой техники и технологии, и сделанный тогда же вывод о том, что только за счет снижения эксплуатационных расходов издержки на электрификацию дороги окупались в два-три года, выглядит вполне правдоподобным.

* * *

Если выгодность перехода дороги на электрическую тягу была столь очевидна, то чем объяснить сравнительно скромные результаты электрификации железных дорог в предвоенные пятилетки — как на Урале, так и тем более по стране в целом?

Ответ, по-видимому, неоднозначен. Во-первых, к расширению фронта работ в этом направлении просто не готова была наша промышленность и наша экономика в целом: ведь нужны были электровагоны, электротехническое оборудование, электроэнергия. А чтоб все это производить, нужны были цветные металлы и другие материалы, производственные мощности. А за всем этим тянулись новые и новые звенья бесконечной цепи. И чтоб вытащить всю эту цепь, нужны были огромные финансовые средства, квалифицированная рабочая сила, нужны были годы напряженнейшего труда...

Но, с другой стороны, железнодорожный нарком, чье имя носила уральская дорога, по преданию, не очень-то и жаловал мало ему понятную технику нового поколения — то ли дело простой в обращении и безотказный паровоз! И в одном, по крайней мере, отношении Каганович был прав: как бы страна ни форсировала тогда процесс электрификации железных дорог, а работы для паровозов на них все равно оставалось на десятилетия вперед.

Паровозостроение же было предметом особых забот российского правительства еще с дореволюционных времен. Выпускавшие их заводы — Коломенский, Сормовский, Луганский, Брянский, Невский — конечно, тоже сильно пострадали во время гражданской войны, но период разрухи был не так уж долг, сохранились еще на местах инженерные кадры, сохранились и мастеровитые руки — нужно было лишь поставить цель и дать средства, чтоб все закрутилось снова. Это был хороший задел для того, чтоб, возобновив выпуск продукции, не опуститься до довоенного уровня, а сразу работать над более совершенными конструкциями.

Первые советские паровозы уже превосходили мощностью дореволюционные, а в 30-х на рельсы страны вышли «флагманы стальных путей» с гордыми именами «вождей» — «Серго Орджоникидзе», «Феликс Дзержинский» и, конечно, «Иосиф Сталин» — «самый лучший в мире паровоз», согласно фольклорной версии. Они были в 5-10 раз мощнее предоктябрьских и снабжены неведомыми прежде устройствами и удобствами, облегчающими труд локомотивной бригады: скоростемерами, автоматическими тормозами, электроосвещением, а главное — стокерами (устройствами для механической подачи угля в топку), освобождающими паровозную бригаду от самой рутинной, грязной и изматывающей работы.

Лидируя в части электрификации, железная дорога имени Кагановича особо не выделялась среди других дорог сети по оснащённости новыми паровыми локомотивами. Поскольку в 1939 году она, как вы помните, разделилась на две самостоятельные дороги, то имеющиеся у нас данные на 1 января 1940 года уместно здесь суммировать по обеим дорогам. Так вот, на эту дату дороги имени Кагановича и Пермская вместе имели 95 паровозов ФД (из общего числа грузовых паровозов у них — 772). Для сравнения: соседняя Южно-Уральская имела их уже 321 из общего числа 718. Паровозов СО и ИС ни Пермская дорога, ни имени Кагановича на эту дату не имели вовсе (Южно-Уральская обкатывала два экземпляра ИС).

Но обновление паровозного парка продолжалось довольно быстро, и ещё до начала войны новое поколение паровозов полностью вытеснило морально устаревшие локомотивы по всему главному ходу от Балезино до Вагая, а также на участке Свердловск — Дружинино. Конечно, последние долго ещё служили на других направлениях.

* * *

Появление более мощных локомотивов (как на электрической, так и на паровой тяге) потребовало и соответствующих вагонов: большей грузоподъёмности, более прочных, оборудованных автосцепкой и автотормозами. А их и старых-то остро не хватало. Как рассказывал Г.К. Орджоникидзе во время своего приезда в Нижний Тагил в начале 30-х годов, каждый месяц транспортная комиссия, куда политбюро входило чуть ли не в полном составе, делила «эти проклятые вагоны» по дорогам, как самый дефицитный продукт.

Между тем заняться вагонами по-настоящему было как бы и некому: до 1933 года вагонное и локомотивное хозяйства на дорогах страны составляли единое целое. Не было специалистов-вагонников, практически не было специализированной ремонтной базы, а руководителей-«универсалов» заботили в первую очередь, конечно, паровозы.

И вот в июле 1933 года ВСНХ и ЦК партии принимают полезнейшее в сложившейся ситуации совместное постановление — о выделении вагонного хозяйства в отдельную службу. Выполняя его, на уральской дороге перестроили дореволюционные ещё «вагонные сараи» в специализированные вагонные депо (в частности, на станции Чусовской), создали вагоноремонтные пункты — на станциях Пермь, Усольская, Кизел, Егоршино, Гороблагодатская, Камышлов, Верещагино. Однако оснащены они были плохо, с потоком неисправных вагонов не справлялись. Поэтому даже годовой ремонт грузовых вагонов приходилось вести на открытых путях пунктов технического осмотра — в Вагае, Поклевской, Богдановиче, Алапаевске, на многих других станциях. В сущности, это была кустарная, а значит, некачественная, малопроизводительная и расточительная работа.

Поэтому во второй половине 30-х годов распыленная сеть мелких ремонтных точек постепенно сворачивалась, зато наращивалась мощность крупных вагонных депо, которые со временем превратились в настоящие вагоноремонтные заводы, — как уже упоминалось, на станциях Свердловск-Сортировочный, Смычка, Чусовская, чуть позже — на станции Егоршино.

Но самый существенный сдвиг дороги (да и всей страны) произошёл в 1936 году — с началом строительства нового вагоностроительного завода.

Уралвагонзавод — «Вагонка» — входит (наряду с Уралмашем, НТМК, Челябинским и Свердловским металлургическим комбинатами) в состав «Социалистического индустриального союза» — крупнейшей в стране организации, созданной для того, чтобы производить нужную для народного хозяйства продукцию, послужить фундаментом нового социализма.

Предложение о строительстве завода по производству грузовых железнодорожных вагонов было подготовлено уральскими специалистами народного хозяйства ещё в 1929 году, но тогда не было принято. Разработку проекта поручили Уралскому филиалу Гипромеза, который даже родилась: курс на индустриализацию производства. Тем временем в автотранспортной идее: строить вагонный завод. Но в итоге всё же удалось отстоять свой вариант строительства завода именно в Нижнем Тагиле. Теперь автором проекта стал этот раз проект оказался неудовлетворительным на клепаемые конструкции вагонов, а применяли сварку — быстрее и дешевле. Сварщиков (киевский НИИ электросварки) привлекли из зарубежной.

Только в июне 1931 года переехал будущий завод. Это был участок в отдалении от города. Как вспоминает директор завода Дмитрий Николаевич Лещинский, в течение четверти века главный инженер завода ТЭЦ были обширные заросли — хорошие тетеревиные токи.

Поначалу стройка шла вяло, но считали его объектом второстепенного значения этой же организацией гигантских размеров. Ритм стройки резко ускорился с приходом Орджоникидзе: он не только придавал исключительную важность транспорту вагонами, но и подписал постановление об организации — Уралвагонзавода.

Завод строили по-советски — мажоритарное технологическое оборудование вагонов, воплощающих самые передовые идеи, многие из которых тут же, в Тагиле, были воплощены.

5 ноября 1936 года, к празднику, собраны первые вагоны, а 11 ноября 1936 года завод освоил производство полувагона, крытого вагона и платформенного вагона. Они были

фикации, железная дорога имени Кагановича среди других дорог сети по оснащенности. Поскольку в 1939 году она, две самостоятельные дороги, то именно в 1940 году уместно здесь суммировать, на эту дату дороги имени Кагановича паровозов ФД (из общего числа грузовых для сравнения: соседняя Южно-Уральского числа 718. Паровозов СО и ИС имени Кагановича на эту дату не имели вовсе два экземпляра ИС).

го парка продолжалось довольно быстрое поколение паровозов полностью не локомотивы по всему главному ходу на участке Свердловск — Дружинино. служили на других направлениях.

локомотивов (как на электрической, мало и соответствующих вагонов: большепрочных, оборудованных автосцепкой) — кто остро не хватало. Как рассказывал своего приезда в Нижний Тагил в транспортная комиссия, куда политическом составе, делила «эти проклятые дефицитный продукт.

нами по-настоящему было как бы и локомотивное хозяйства на дорогах. Не было специалистов-вагонников, специализированной ремонтной базы, а заботили в первую очередь, конечно,

ЮЗХ и ЦК партии принимают полезным совместное постановление — ства в отдельную службу. Выполняя строили дореволюционные еще «вагонные вагонные депо (в частности, и вагоноремонтные пункты — на станциях Егоршино, Гороблагодатская, Камышловы они были плохо, с потоком неисправных. Поэтому даже годовой ремонт вести на открытых путях пунктов техникумовской, Богдановиче, Алапаевске, щности, это была кустарная, а значит, и тщательная и расточительная работа. не 30-х годов распыленная сеть мелких сворачивалась, зато наращивалась депо, которые со временем превратились в заводы, — как уже упоминалось, Ювочный, Смычка, Чусовская, чуть поз-

Но самый существенный сдвиг в развитии вагонного хозяйства дороги (да и всей страны) произошел с пуском гигантского специализированного вагоностроительного предприятия в Нижнем Тагиле.

Уралвагонзавод — «Вагонка», как его называют в обиходе, — входит (наряду с Уралмашем, НТМК, Челябинским тракторным, Магнитогорским металлургическим комбинатом) в число тех уральских первенцев «социалистической индустрии», которые призваны были не только произвести нужную для народного хозяйства продукцию, но и послужить фундаментом нового социального строя.

Предложение о строительстве в Нижнем Тагиле крупного завода по производству грузовых железнодорожных вагонов было основательно подготовлено уральскими властями и доложено Высшему совету народного хозяйства еще в августе 1926 года. ВСНХ предложение принял. Разработку проекта поручили Ленинградскому отделению и Уральскому филиалу Гипромеца. Однако проект устарел, не успев даже родиться: курс на индустриализацию диктовал новые масштабы производства. Тем временем в аппарате НКПС родилась альтернативная идея: строить вагонный завод на юге России. Уральским властям все же удалось отстоять свой вариант, и в мае 1930 года решение о строительстве завода именно в Нижнем Тагиле было принято окончательно. Теперь автором проекта выступил Мосгипромаш, но и на этот раз проект оказался неудовлетворительным: он был ориентирован на клепаные конструкции вагонов, тогда как за рубежом уже широко применяли сварку — быстрее и дешевле, — а отечественная школа сварщиков (киевский НИИ электросварки Е.О. Патона) не уступала зарубежной.

Только в июне 1931 года первые строители появились на месте будущего завода. Это был участок нетронутой тайги в достаточном отдалении от города. Как вспоминал на праздновании тридцатилетия завода Дмитрий Николаевич Лоренцо, первый и бессменный в течение четверти века главный инженер УВЗ, на месте нынешней заводской ТЭЦ были обширные заросли лесной малины, а вблизи цеха колес — хорошие тетеревиные тока.

Поначалу стройка шла вяло: руководители Тагилкомбинатстроя считали его объектом второстепенным, в фокусе их забот были строящиеся этой же организацией гиганты НТМК и коксохимический комбинат. Ритм стройки резко ускорился после того, как здесь побывал нарком Орджоникидзе: он не только обратил внимание местных властей на исключительную важность обеспечения железнодорожного транспорта вагонами, но и подписал приказ о создании самостоятельной организации — Уралвагонстроя.

Завод строили по-советски масштабный, ориентированный на отечественное технологическое оборудование и на производство товарных вагонов, воплощающих самые передовые конструкторские идеи, многие из которых тут же, в Тагиле, и рождались.

5 ноября 1936 года, к празднику, здесь были — еще полукустарно — собраны первые вагоны, а 11 ноября заработал конвейер. В ближайшие годы завод освоил производство унифицированных образцов полувагона, крытого вагона и платформы, разработанных в собственном конструкторском бюро. Они были сделаны из прочного металла,

оборудованы автосцепкой и автотормозами, еще позже масляные буксы заменили в них подшипниками качения и внесли целый ряд других принципиальных усовершенствований.

В 1940 году завод вышел на проектную мощность. Тогда же было принято правительственное решение о переходе всех предприятий страны, выпускающих товарные вагоны, на производство вагонов по тагильским проектам. А Тагил своими производственными мощностями поддерживал эту программу: наладив массовый выпуск блоков автосцепки, обеспечивал ими практически все другие заводы отрасли.

В годы войны представилась возможность сравнить тагильские вагоны с американскими (полученными по ленд-лизу) — наши оказались лучше!

Кстати, уровень технологической оснащенности завода и высокая квалификация кадров позволили в предвидении большой войны — еще в 1939 году — наладить здесь, параллельно с вагонным, массовое производство танков, и по объему танкового производства не было в годы войны в целом мире предприятий, равных Уралвагонзаводу.

Но это уже страница истории завода, а не дороги.

* * *

Гигантски разросшееся, усложнившееся, работающее в напряженном ритме железнодорожное хозяйство больше не могло оставаться в зависимости от внимательности, исполнительности, в конце концов, от расторопности огромной армии «стрелочников» (в прямом и переносном смысле этого слова), и тогда же, в 30-е годы, было положено начало работам по усовершенствованию системы технологической связи, по механизации и автоматизации процесса управления движением поездов.

В 1933 году на 85-километровом участке Дружинино — Свердловск и на примерно такой же протяженности участке Путьевка — Богданович были смонтированы системы автоблокировки, которые пришли на смену электрожезловому способу сношений между станциями. Чтобы оценить значение этого новшества, достаточно сказать, что автоблокировка позволила пропускать поезда на регулируемом ею участке вслед друг другу с интервалом в 6-10 минут. В результате пропускная способность чрезвычайно напряженных линий на западном и восточном подходах к свердловскому узлу увеличилась на 20-25 процентов. В последующие годы эта система шаг за шагом внедрялась и на других магистральных направлениях дороги.

К 1934 году относится первый на дороге опыт механо-электрической централизации стрелок: на разъезде Путьевка — на юго-западном выезде из Свердловска — управление 18 стрелками было выведено на единый пульт. В 1937 — 1938 годах такая же система была внедрена еще на двух станциях, работающих в весьма напряженном режиме, — Шарташ (в черте города Свердловска) и Чусовская. В 1940 — 1942 годах система получила дальнейшее распространение — ею были оборудованы станция Гороблагодатская и четный парк прибытия станции Свердловск-Сортировочный.

Однако параллельно на других станциях дороги внедрялась альтернативная система централизации стрелок — релейная с точеч-

ным табло. Этот вариант впервые правления станции Свердловск-Сортировочный на всех промежуточных станциях и на Гороблагодатской, а также Лямино и Антабаре.

Всего в предвоенные годы электорат в том и другом вариантах была централизация автоматизировала и по приему и отправлению поездов существенно повысила производительность труда. И еще она сделала ненужным тяжелый и опасный труд большого числа обслуживавших прежде путевое хозяйство. Не выбросила их за ворота предприятия, а нашла им место на своем месте.

Острая необходимость увеличения производительности заставила в те годы работников более рациональной организации работы. Впервые были разработаны проекты реконструкции Свердловск-Сортировочной, Свердловск-Большой реконструкции здесь поезда связи. На погрузочно-разгрузочных работах краны и другие механизмы.

С середины 30-х годов на железной дороге появилась дефектоскопия — автоматический способ контроля за состоянием металла рельсов, позволяющий обнаружить опасные изменения его прочности (трещины, изломы и т.д.) и тем самым предотвратить аварии. Для этой работы более других нуждалась Свердловская дорога, так как из-за чрезмерной перегрузки рельсы здесь изнашивались быстрее, чем на других магистралях. Выход рельсов из строя на Свердловской дороге был около одного процента, а на других — до 5-6%. Поэтому одна из первых дефектоскопических станций, построенная в 1937 году двумя выпускниками Харьковского электротехнического института, работала, отправившись на дорогу из Харькова.

Станция была очень несовершенной, работала с черепашной скоростью 3-4 км/ч. Но это была первая в нашей железной дороге перспективная, но практическая станция, которая, пройдя на тысячи километров, от начала своего существования до конца 30-х годов получила усовершенствования. В 1938 году дорога получила усовершенствованную станцию, которая работала уже на скорости до 20 км/ч. Это была первая станция, в которой была заложена в ней идея увлечения железнодорожников и ученых. Работая в этом направлении, они пришли, по существу, к созданию новой конструкции. Правда, случилось так, что в годы войны. Но мы упоминаем здесь об этом, так как это еще одна грань наследия, обеспечивающая нужды железнодорожного транспорта и корни тоже из тех лет.

тормозами, еще позже масляные бук-
ами качения и внесли целый ряд дру-
ствований.

на проектную мощность. Тогда же
ое решение о переходе всех пред-
товарные вагоны, на производство
ам. А Тагил своими производствен-
эту программу: наладив массовый
еспечивал ими практически все дру-

сь возможность сравнить тагильские
енными по ленд-лизу) — наши оказа-

еской оснащенности завода и высокая
в предвидении большой войны — еще
параллельно с вагонным, массовое про-
анкового производства не было в годы
ий, равных Уралвагонзаводу.
ми завода, а не дороги.

ложившееся, работающее в напря-
е хозяйство больше не могло оста-
ельности, исполнительности, в конце
ной армии «стрелочников» (в прямом
ова) и тогда же, в 30-е годы, было
совершенствованию системы техно-
им и автоматизации процесса управ-

ровом участке Дружинино — Сверд-
отяженности участке Путевка — Бог-
системы автоблокировки, которые при-
способу сношений между станциями.
новшества, достаточно сказать, что
ехать поезда на регулируемом ею
арвалом в 6-10 минут. В результате
чайно напряженных линий на запад-
свердловскому узлу увеличилась на 20-
годы эта система шаг за шагом вне-
ных направлениях дороги.

ый на дороге опыт механо-электри-
на разъезде Путевка — на юго-за-
— управление 18 стрелками было
1937 — 1938 годах такая же система
ниях, работающих в весьма напря-
верте города Свердловска) и Чусовс-
получила дальнейшее распростра-
станция Гороблагодатская и четный
свердловск-Сортировочный.

тих станциях дороги внедрялась аль-
аши стрелок — релейная с точеч-

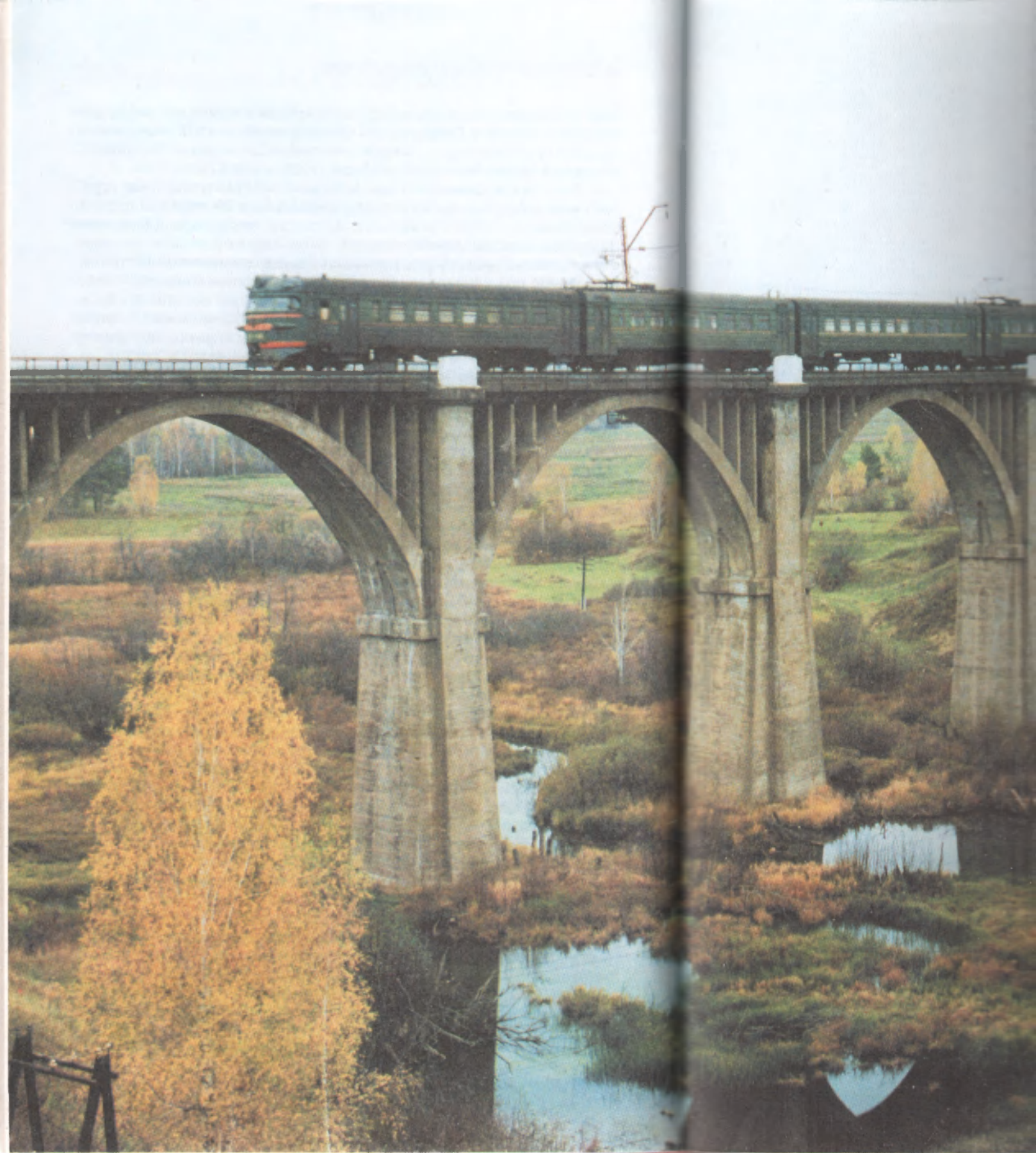
ным табло. Этот вариант впервые появился в нечетном парке от-
правления станции Свердловск-Сортировочный (в 1937 году), затем
на всех промежуточных станциях на линии Шувакиш — Гороблаго-
датская, а также Лямино и Антабары (1938 — 1939 годы).

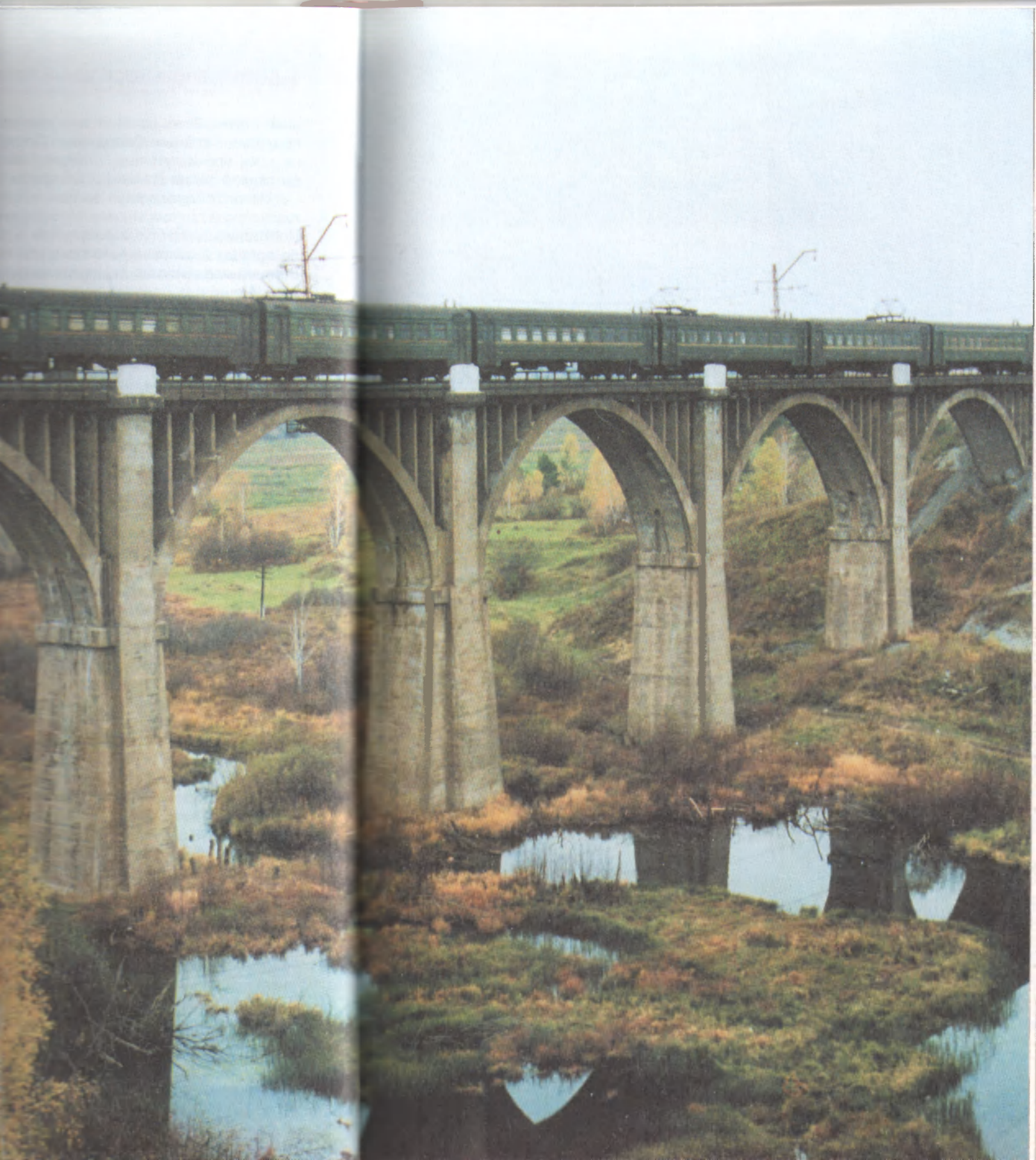
Всего в предвоенные годы электрическая централизация стре-
лок в том и другом вариантах была внедрена на 20 станциях дороги.
Централизация автоматизировала и раз в десять ускорила операции
по приему и отправлению поездов, по маневровой работе, соответ-
ственно повысила производительность труда станционных диспетче-
ров. И еще она сделала ненужным малоквалифицированный, утоми-
тельный и опасный труд большого штата сигнальщиков и стрелочников,
обслуживавших прежде путевое хозяйство станций. Новая техника
не выбросила их за ворота предприятий: на развивающейся дороге
место нашлось всем.

Острая необходимость увеличения пропускной способности стан-
ций заставила в те годы работников разных служб искать способы
более рациональной организации потока грузов и пассажиров. В 1935
году впервые были разработаны технологические процессы станций
Свердловск-Сортировочный, Свердловск-Пассажирский и Пермь.
Большой реконструкции здесь подверглось путевое хозяйство и уст-
ройства связи. На погрузочно-разгрузочных работах стали приме-
няться краны и другие механизмы.

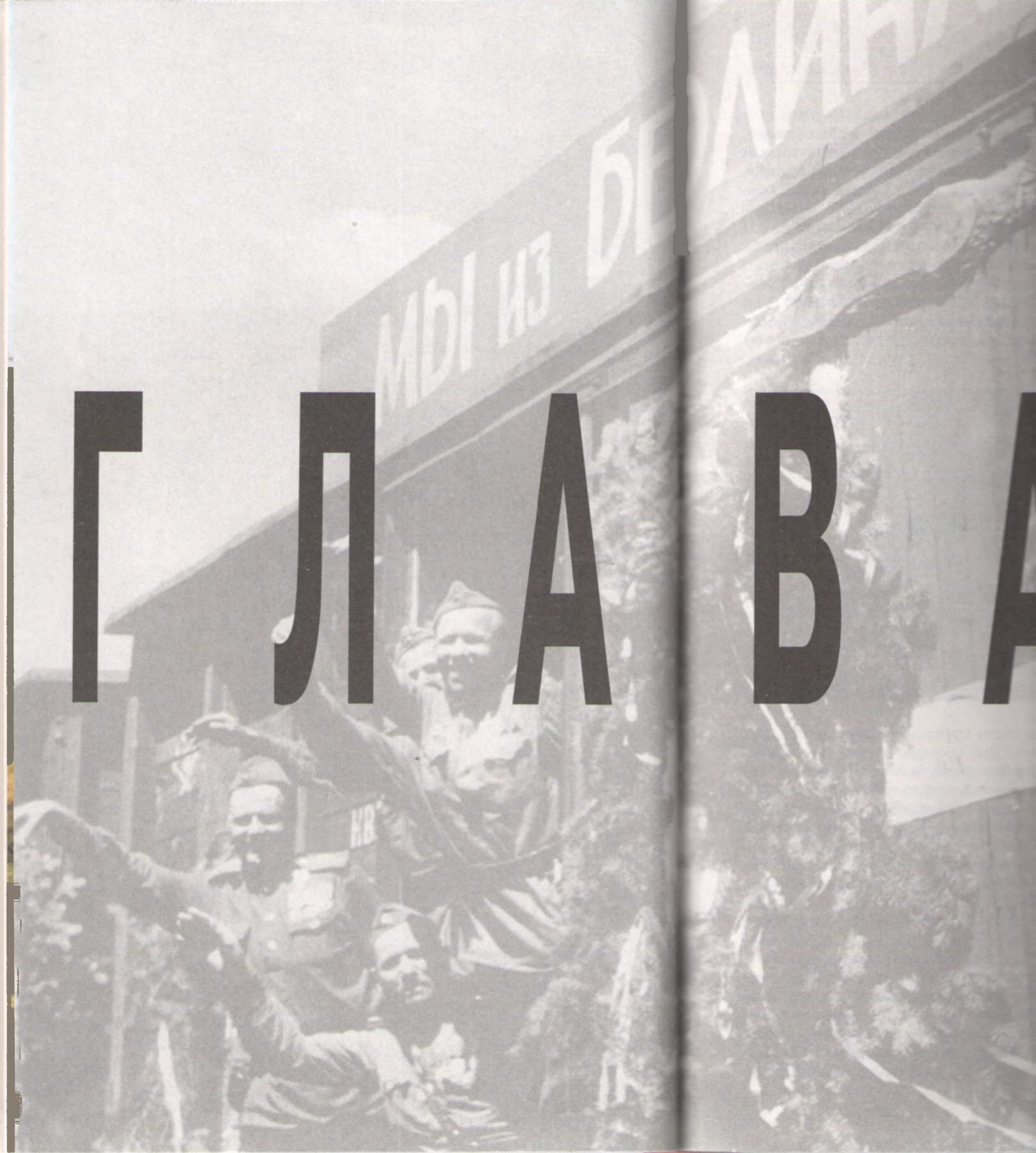
С середины 30-х годов на железных дорогах страны зародилась
рельсовая дефектоскопия — автоматизированный способ контроля
за состоянием металла рельсов, позволяющий заблаговременно об-
наружить опасные изменения его кристаллической структуры («уста-
лость металла») и тем самым предотвратить возможные аварии. Ураль-
ская дорога более других нуждалась в таком контроле, ибо из-за
чрезмерной перегрузки рельсы здесь изнашивались быстрее, чем на
других магистралях. Выход рельсов из-за усталости металла по сети
дорог был около одного процента, а на Урале — 7-8 процентов. По-
этому одна из первых дефектоскопических станций, а вместе с ней —
два выпускника Харьковского электротехникума, обученные с ней
работать, отправились на дорогу имени железнодорожного наркома.

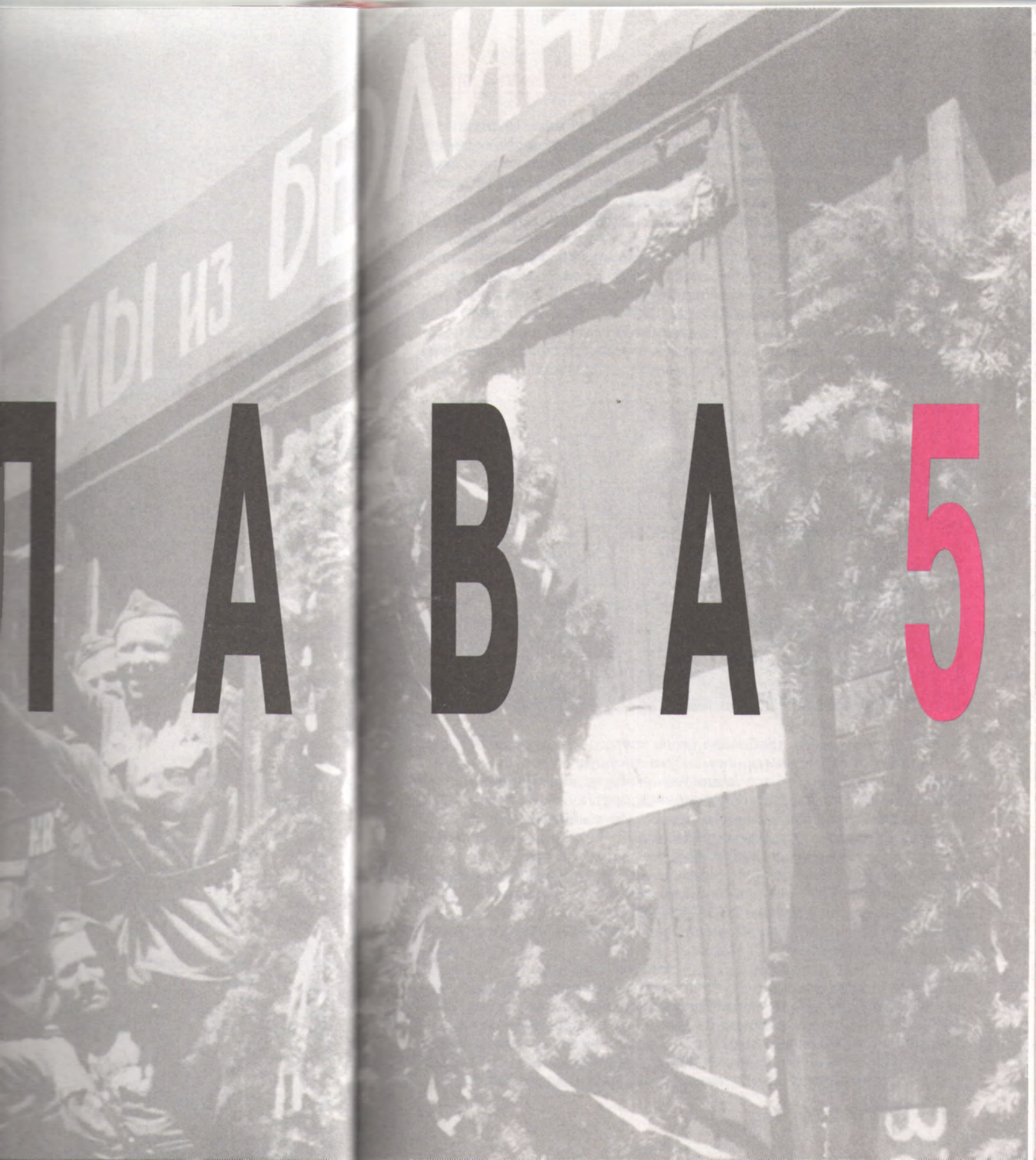
Станция была очень несовершенная, двигалась по рельсовой ко-
лее с черепашей скоростью 3-4 км в час. Она открывала заманчи-
вую перспективу, но практическая польза для магистрали, протянув-
шейся на тысячи километров, от нее была неосвязаемо мала. В 1938
году дорога получила усовершенствованную модель — эта станция
работала уже на скорости до 20 км в час. Тем не менее удовлетво-
рить вполне потребность дороги и она, конечно, не могла. Однако
сама заложенная в ней идея увлекла группу местных инженеров-же-
лезнодорожников и ученых. Работая над более совершенным ее воп-
лощением, они пришли, по существу, к созданию принципиально но-
вой конструкции. Правда, случилось это гораздо позже, уже после
войны. Но мы упоминаем здесь об этом, чтоб обратить внимание чи-
тателя на еще одну грань наследия 30-х годов: прикладная наука,
обеспечивающая нужды железнодорожного транспорта, тянет свои
корни тоже из тех лет.





ГЛАВА





ПАВА 5

В конце 30-х — начале 40-х годов Совнаркомом, ЦК партии и руководством профсоюзов принимается ряд постановлений, ужесточающих требования к трудовой дисциплине вообще и на транспорте в особенности: против «летунов, лодырей, прогульщиков и рвачей» от 28 декабря 1938 года; о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений — от 26 июня 1940 года; об уголовной ответственности за самовольный проезд в товарных поездах и за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном — от 9 апреля 1941 года. Даже учащимся ремесленных, железнодорожных училищ и школ ФЗО указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 декабря 1940 года пригрозили годом тюрьмы за самовольный уход из училища (школы) или нарушение дисциплины, повлекшее за собой исключение из училища.

ДОРОГА ПОМОГАЕТ ПОБЕДИТЬ

Мирная жизнь не требовала столь крутого «закручивания гаек», но мало кто в стране воспринимал уже текущую жизнь как мирную. Войны еще не было, но все знали наверняка, что она будет. Задним числом можно высказать кощунственное предположение, что чрезмерные строгости предвоенного времени в какой-то степени даже послужили во благо людям: они помогли скорее адаптироваться к жестким требованиям военного времени.

К войне готовились. С мыслью об участии в будущих сражениях сдавали нормы ГТО, учились стрелять, осваивали авиационные профессии в кружках и клубах ОСОАВИАХИМа, укрепляли дух бодрими песнями: «Если завтра война, если завтра в поход — будь сегодня к походу готов!».

В мае 1941 года газета «Уральский рабочий» публикует заметку о планах дороги в связи с началом летнего пассажирского движения, и это безупречно мирные планы: вводятся новые поезда дальнего и пригородного сообщения, составы, курсирующие на линии Свердловск — Москва, радиофицируются, в них пассажиры смогут получить горячий чай, шашки, шахматы, газеты и журналы. Ремонтируются вокзалы, озеленяются привокзальные площади... А между тем,

как вспоминает ветеран дороги Н. время на Свердловской дороге назначения поездов, разработанной для «опытные» эшелоны из порожних вагонов в направлении Перми и Тюмени» составы шли в Свердловск...

И все же война грянула неожиданно, дескать, люди в воскресенье о чем-то вдруг — Молотов по радио... Неожиданно готовы быстро и четко организовать перевозку.

Уральским железным дорогам, государства тысячами километров, ужасы внезапной бомбежки или танков в дни войны пришлось принять на себя.



Мы из Берлина!

не позволяли ни мощности локомотивов, ни оснащенность станций и перегонов.

Мы не имеем полной статистики перегрузок военного времени, могут быть и другие.

На Урал во время войны было значительная часть из них — в Свердловские предприятия, минуя Урал (но перегонялись дальше, в Сибирь. Что дальше? Для ориентира достаточно привезти предприятие: брянский завод «Красностроительный» — уехал в Красноярск).

Выгрузившись из вагонов и плывя по пустыре, эвакуированные предприятия медленно окапывались и начинали в случае — станки включались, когда в разговор уже о крыше над головой. Та Урала вырастал в темпе, которого, в

40-х годов Совнаркомом, ЦК партии и ЦК профсоюзов принимается ряд постановлений, направленных к трудовой дисциплине вообще и к борьбе с прогулами: против «летунов, лодырей, прогульщиков» — от 28 декабря 1938 года; о запрещении прогулов служащих с предприятий и учреждений — от 15 января 1939 года; об уголовной ответственности за самовольные отлучки и за самовольную без надобности — от 9 апреля 1941 года. Даже в годы войны дорожных училищ и школ ФЗО указом Совета СССР от 28 декабря 1940 года запрещался самовольный уход из училища (школы), повлекшее за собой исключение из

как вспоминает ветеран дороги Н.И. Еремин, примерно в это же время на Свердловской дороге началось опробование схемы движения поездов, разработанной для военного времени. Создавались «опытные» эшелоны из порожних вагонов и отправлялись из Свердловска в направлении Перми и Тюмени, а оттуда такие же «опытные» составы шли в Свердловск...

И все же война грянула неожиданно. Не в том бытовом смысле, что, дескать, люди в воскресенье отправились за город отдыхать, а тут вдруг — Молотов по радио... Неожиданно — потому что оказались не готовы быстро и четко организовать эффективный отпор врагу.

Уральским железным дорогам, удаленным от западной границы государства тысячами километров, к счастью, не довелось пережить ужасы внезапной бомбежки или танковой атаки, но им с первых же дней войны пришлось принять на себя такую нагрузку, нести которую



Мы из Берлина!

не позволяли ни мощности локомотивного парка, ни состояние полотна, ни оснащенность станций и перегонов средствами сигнализации.

Мы не имеем полной статистики, но некоторое представление о перегрузках военного времени могут дать и разрозненные цифры.

На Урал во время войны было эвакуировано 667 предприятий, значительная часть из них — в Свердловскую область. И еще тысячи предприятий, минув Урал (но переполняя уральские рельсовые пути!), отправились дальше, в Сибирь. Что это значило для железной дороги? Для ориентира достаточно привести цифру хотя бы по одному предприятию: брянский завод «Красный Профинтерн» — ныне машиностроительный — уехал в Красноярск в 7750 вагонах.

Выгрузившись из вагонов и платформ где-нибудь на загородном пустыре, эвакуированные предприятия, говоря по-армейски, немедленно окапывались и начинали выпускать продукцию. Известны случаи — станки включались, когда вокруг них еще не было стен, не говоря уже о крыше над головой. Таким образом, валовой продукт Урала вырастал в темпе, которого, вероятно, история еще не знала.

Понимая ненадежность «рублевых» критериев, да еще применительно к столь милитаризованной промышленной зоне, как Урал, да еще в такое «нерыночное» время, как война, мы все же приведем парочку выразительных цифр — они тоже могут дать некоторое представление о динамике процесса: в предвоенном 1940 году валовая продукция Урала оценивалась в 9,2 млрд. рублей, а в 1942 году она стоила уже 26 миллиардов. Легко догадаться, что подавляющая часть этой продукции потреблялась и использовалась отнюдь не там, где ее произвели.

А еще называют такую цифру: за годы войны выпуск промышленной продукции на Урале увеличился в 3,6 раза, в том числе вооружения — в десятки раз!

Дорога (точнее, обе дороги, из которых уже после войны снова составится одна — нынешняя Свердловская) еще и в предвоенные годы задыхалась от перегрузки. Так на что же можно было теперь рассчитывать, увеличивая ее нагрузку в несколько раз? Разве что на чудо.

Но выбора не было. И если в годы предвоенных пятилеток стремиться к заведомо недостижимым производственным рубежам побуждали железнодорожников политотделы и партийные комитеты, то с началом войны вступил в действие гораздо более реальный и сильный стимул — опасность, нависшая над Родиной.

Очевидно, следует признать пропагандистским преувеличением расхожее утверждение, будто с началом войны отошли на задний план несогласия и противоречия, разъединявшие людей в мирное время, и, «как один человек, весь советский народ» устремился к общей цели — к победе над врагом. Нет, люди остались прежними, значит — разными; сердца их бились отнюдь не в унисон, и каждый по-своему строил свою судьбу. Другое произошло: в первый же день войны по всей стране прокатились митинги, на которых говорились, в общем-то, стандартные речи, и это был как будто привычный в советском обиходе ритуал, а между тем смысл митингов и речей оказался на этот раз вовсе не ритуальный. Совершилась абсолютно необходимая в ту пору социально-психологическая акция, посредством которой патриотические ценности утвердились в общественном мнении в качестве непреложной нравственной нормы. Тем самым была создана моральная атмосфера, которая оправдывала самые жесткие требования — вплоть до уголовной ответственности — к каждому советскому человеку, если он недостаточно добросовестно выполнял свой долг по защите Отечества.

«Долг по защите Отечества» поначалу был понят так, как он трактовался в предвоенных песнях, фильмах, стихах: «Все, как один, готовы выступить...» Тысячи заявлений от железнодорожников в первые же дни войны легли на столы военкоматов. Военкоматы, однако, не спешили призывать работников ключевых железнодорожных профессий — это было чревато дезорганизацией работы транспорта. А в мае 1942 года Государственный комитет обороны (ГКО) принял уже официальное решение прекратить призыв в армию железнодорожников, а тех машинистов, помощников машинистов, диспетчеров, дежурных по станции, что уже воевали, — демобилизовать и отправить на прежние места работы.

Возвращение с фронта не облегчило жизнь этих людей. Дома их ожидал труд, по тяжести и ответственности не уступающий фрон-

товому, и требования к дисциплине армейским.

Дисциплинарные требования по сети железных дорог еще в пре- принимать какие-то новые директив- сто невозможно, да и не нужно — а не менее 26 декабря 1941 года пр- диума Верховного Совета СССР, у- предприятий, так или иначе работа- период войны мобилизованными и о- боту расценивался как дезертирств- нием на срок от 5 до 8 лет.

Но и это еще был не предел! Т- ближался решающий перелом в вой- знать никто — указом высшего орга- железных дорогах страны введено во- рабочие и служащие железных доро- шение служебной дисциплины каря- этой ответственности призваны был- ные трибуналы. На железные доро- ный устав Красной Армии (во избе- включили в сборник законодательн- нодорожного транспорта), а логиче- са милитаризации железнодорожн- 4 сентября 1943 года для железно- и новых знаков различия — погон- были снова упразднены политотде- ров в армии), что явилось знаком не- на ход событий, а укрепления един- ры железнодорожных подразделени- исключением) членами партии и, ст- ным комитетам.

* * *

Конечно, было все сделано и да- зовать железнодорожников на труд- ционно-пропагандистский аппарат, во- с момента нападения гитлеровцев н- их усилий. Газеты, радио — это как во- ли агитвагоны и агитпоезда, стены т- альные щиты заполнились «Окнами- листками», «молниями», листовками.

В полной мере был востребов- цатых годов, только теперь боролис- ма, а победы над врагом, и эта цель- ки ближе.

Всеми средствами подчеркива- С плакатной прямолинейностью выра- Константин Мурзиди в словах песни- написанной в конце 1942 года вме- Покрассом: «Нашу клятву мы Стали- ее. И механик за дымные дали бо-

«вых» критериев, да еще применитель-
промышленной зоне, как Урал, да еще в
к война, мы все же приведем парочку
же могут дать некоторое представле-
редвоенном 1940 году валовая продук-
млрд. рублей, а в 1942 году она стоила
гадаться, что подавляющая часть этой
пользовалась отнюдь не там, где ее про-

ффу: за годы войны выпуск промыш-
личился в 3,6 раза, в том числе воору-

ти, из которых уже после войны снова
(Свердловская) еще и в предвоенные
Так на что же можно было теперь рас-
ску в несколько раз? Разве что на чудо.
и в годы предвоенных пятилеток стре-
ным производственным рубежам по-
литотделы и партийные комитеты, то
ствие гораздо более реальный и силь-
ющая над Родиной.

ть пропагандистским преувеличением
с началом войны отошли на задний
ния, разъединявшие людей в мирное
сь советский народ» устремился к об-
нгом. Нет, люди остались прежними,
былись отнюдь не в унисон, и каждый
Другое произошло: в первый же день
сь митинги, на которых говорились, в
это был как будто привычный в совет-
тем смысл митингов и речей оказался
ый. Совершилась абсолютно необхо-
ологическая акция, посредством ко-
и утвердились в общественном мне-
равственной нормы. Тем самым была
которая оправдывала самые жесткие
ной ответственности — к каждому со-
адостаточно добросовестно выполнял

«поначалу был понят так, как он тракто-
ыхмах, стихах: «Все, как один, готовы вы-
железнодорожников в первые же дни
тов. Военкоматы, однако, не спешили
х железнодорожных профессий — это
работы транспорта. А в мае 1942 года
роны (ГКО) принял уже официальное
армию железнодорожников, а тех ма-
истов, диспетчеров, дежурных по стан-
лизовать и отправить на прежние ме-

е облегчило жизнь этих людей. Дома
тственности не уступающий фрон-

товому, и требования к дисциплине, практически не уступающие
армейским.

Дисциплинарные требования под стать армейским утвердились
на сети железных дорог еще в предвоенные годы, и казалось, что
принимать какие-то новые директивы для ужесточения порядка про-
сто невозможно, да и не нужно — вполне хватало существующих. Тем
не менее 26 декабря 1941 года принимается еще один указ Прези-
диума Верховного Совета СССР, которым все рабочие и служащие
предприятий, так или иначе работавших на оборону, объявлялись на
период войны мобилизованными и самовольный уход на другую ра-
боту расценивался как дезертирство, караемое тюремным заключе-
нием на срок от 5 до 8 лет.

Но и это еще был не предел! 15 апреля 1943 года — уже при-
ближался решающий перелом в войне, но пока что об этом не мог
знать никто — указом высшего органа советской власти на всех же-
лезных дорогах страны введено военное положение. По этому указу
рабочие и служащие железных дорог несли ответственность за нару-
шение служебной дисциплины наряду с военнослужащими, а меру
этой ответственности призваны были определять военно-транспорт-
ные трибуналы. На железные дороги распространили дисциплинар-
ный устав Красной Армии (во избежание недоразумений текст его
включили в сборник законодательных актов для работников железн-
нодорожного транспорта), а логическим завершением этого процес-
са милитаризации железнодорожного транспорта стало введение с
4 сентября 1943 года для железнодорожников персональных званий
и новых знаков различия — погон. Кстати, уже с мая того же года
были снова упразднены политотделы (равно как и институт комиссар-
ов в армии), что явилось знаком не ослабления партийного влияния
на ход событий, а укрепления единоначалия. Тем более что команди-
ры железнодорожных подразделений были (за редчайшим разве что
исключением) членами партии и, стало быть, подотчетными партий-
ным комитетам.

* * *

Конечно, было все сделано и для того, чтобы морально мобили-
зовать железнодорожников на труд с максимальной отдачей. Агита-
ционно-пропагандистский аппарат, вовсю работавший уже в 30-е годы,
с момента нападения гитлеровцев на СССР отнюдь не ослабил сво-
их усилий. Газеты, радио — это как всегда. Кроме того, на линии выш-
ли агитвагоны и агитпоезда, стены служебных помещений и специ-
альные щиты заполнились «Окнами ТАСС», стенгазетами, «боевыми
листами», «молниями», листовками, фотовыставками и т.п.

В полной мере был востребован опыт соцсоревнования трид-
цатых годов, только теперь боролись за приближение не социализ-
ма, а победы над врагом, и эта цель была понятней и психологичес-
ки ближе.

Всеми средствами подчеркивалось единство фронта и тыла.
С плакатной прямолинейностью выразил эту мысль свердловский поэт
Константин Мурзиди в словах песни «Уральская железнодорожная»,
написанной в конце 1942 года вместе с композитором Дмитрием
Покрассом: «Нашу клятву мы Сталину дали, дали клятву и сдержим
ее. И механик за дымные дали боевое увозит литье. Он связной

между фронтом и тылом и к любому заданию готов, чтобы Красная Армия била, крепче била проклятых врагов».

Переходящие знамена передовиков стали учреждаться уже не только высокими партийными инстанциями, как прежде, но и ГКО, и даже отдельными воинскими соединениями. Первым в этом ряду на Свердловской дороге стало знамя Третьей гвардейской дивизии (потом появились и другие), а первым коллективом, завоевавшим фронтовое знамя, стал коллектив депо Свердловск-Пассажирский.

Широко развернулось соревнование бригад за право называться фронтовыми. Начиналось с того, что объявил себя воинским подразделением коллектив механического цеха Тюменского вагонного участка. Они ввели у себя воинский ритуал: выстраивались перед началом смены побригадно, бригадиры отдавали рапорта командиру-мастеру В.И. Глушкову, а тот отдавал приказы на выполнение работ, после чего все строем расходились по рабочим местам. На сегодняшнее восприятие, этот ритуал отдает наивной театрализацией, но тогда он оказывал мобилизующее воздействие, и если не только благодаря ему, то уж, несомненно, не без его участия производительность труда в среднем по цеху в 1942 году поднялась до 220 процентов.

Потом за право называться фронтовыми коллективами уже «боролись», добиваясь его высокими производственными показателями. Боролись работники депо и мастерских, путевого хозяйства, локомотивные экипажи. К концу 1944 года на Свердловской железной дороге было уже 130 фронтовых комсомольско-молодежных бригад.

Можно предположить, что не столько для реальной помощи фронту, сколько для постоянного поддержания в каждом работнике тыла чувства личной причастности к тому, что совершается на фронте, на протяжении всех военных лет в железнодорожных (конечно, и других тоже) коллективах собирали теплые вещи, а также всякого рода бытовые мелочи — зубные щетки, носовые платки, одеколон, иголки и нитки — для подарков фронтовикам.

Для той же цели собирали и деньги. Кизеловское отделение Пермской дороги собрало 800 тысяч рублей на самолеты, 4-я дистанция пути — 150 тысяч рублей на танки и теплые вещи для фронтовиков, Чусовское отделение — 250 тыс. руб. на танки. А коллектив железной дороги имени Кагановича собрал 6 млн. 316 тыс. 932 руб. на вооружение Красной Армии. В оборонном бюджете страны эти цифры вряд ли были сколько-нибудь заметны, но сознание того, что это *мой* самолет, *мой* танк, *моя* пушка громят врага, поддерживало восприятие войны как *моего* личного дела. И это не могло не сказываться на отношении к работе.

Психологическая атмосфера, созданная в удаленном от фронта уральском тылу, подвигала людей на самоотверженный труд за пределами физических возможностей, а если случалась нужда — так и на подвиг, связанный с риском для жизни. В Тюменском паровозном депо был случай, когда группа слесарей во главе с мастерами М.К. Краевым, Л.А. Козловым, Ф.В. Рудаком ремонтировали маневровый паровоз, не покидая рабочих мест в течение 37 часов — надо! Не раз случалось работать по полутора суток без отдыха и свердловским стрелочникам, когда рельсы заметало снегом. Деповские рабочие лазили в неостывшую топку, в горячий зольник, чтоб очистить от налипшего шлака жаровые и дымогарные трубы, устранить неисправ-

ность колосников... Впрочем, подвиги, что в газетах, в документах фиксировались, и теперь, более полвека спустя, в памяти ветеранов.

Однако не следует идеализировать военное и особенно послевоенное общество. Многие вещи непонятны. Общая цель, общепринятые нормы, которые изменили порядок коллективной жизни людей. Поэтому героизм и самоотверженность, которые были правилом, «уравновешивались» недобротой, жестокостью, жестокостью к тем, кто не был в строю. Поэтому можно сколько угодно говорить о «жестокости» писавшей в годы войны о подвиге с откровенностью, которая могла бы быть воспринята на критике «тоталитаризма» в январских номерах 1943 года рассуждений в депо станции Свердловск-Осоавиахим. Из них были обнаружены серьезные недостатки: перечень неисправностей в работе перед выходом в рейс, перестали этому удивляться, — командир бригады не в состоянии даже учитывать их. Паровозы депо ежедневно недодают поездов... В ремонтных цехах царит беспорядок.

Вот истинная подоплека многих героических дел: штурмовщина, героическое время: штурмовщина, героическое время — недобросовестность и безразличие.

* * *

Укрепление исполнительской дисциплины давало определенный результат. Нарушениями порядка по причине человеческого фактора. И педалирование чувств, героизация родному делу обороны давало результат. Каждый, но многих работавших на пределе физических сил.

Однако ни то ни другое не в состоянии было упирались в потолок возможностей. Поэтому усилия командиров, «директоров-полковников», «начальников-генералов» тогда еще экзотическими были направлены, прежде всего на улучшение перевозок.

Первой в этом плане акцией была акция наркомата путей сообщения — на 1 января 1941 года особого воинского графика. Эта мера заключалась в том, чтобы в кратчайшие сроки оснастить дороги, пропускную способность оборонных грузов. Прежде всего количество пассажирских поездов, обслуживающих перевозки. Унифицировали размеры вагонов, ходов по перегонам и остан-

любом заданью готов, чтобы Красная армия победила врагов».

Паровозы стали учреждаться уже не приказами, как прежде, но и ГКО, и постановлениями. Первым в этом ряду на Урале была Третья гвардейская дивизия (по составу коллективом, завоевавшим фронт в Свердловск-Пассажирский).

Звание бригады за право называться так, что объявил себя воинским подразделением цеха Тюменского вагонного участка. Выстраивались перед началом работы рапорта командиру-мастеру бригады на выполнение работ, после чего уходили на свои места. На сегодняшнее восприятие театрализация, но тогда он оказывался, и если не только благодаря ему, то благодаря производительности труда в среднем до 220 процентов.

На фронтовых коллективах уже «большими производственными показателями». Мастерских, путевого хозяйства, локомотивного на Свердловской железной дороге, комсомольско-молодежных бригад.

И столько для реальной помощи фронту. Поддержания в каждом работнике тыла. Потому, что совершается на фронте, на железнодорожных (конечно, и других) тяжелых вещах, а также всякого рода бытовых вещей: носовые платки, одеколон, иголки и булавки.

И деньги. Кизеловское отделение собирало 10 тысяч рублей на самолеты, 4-я дистанция — 10 тысяч рублей на танки. А коллектив железной дороги собрал 6 млн. 316 тыс. 932 руб. на оборонном бюджете страны эти цифры были заметны, но сознание того, что это не грохнет врага, поддерживало волю к делу. И это не могло не сказываться.

Вот, созданная в удаленном от фронта бригадой на самоотверженный труд за пределами, а если случалась нужда — так и на фронте. В Тюменском паровозном депо рейс во главе с мастерами М.К. Краевым ремонтировали маневровый паровоз в течение 37 часов — надо! Не раз в сутки без отдыха и свердловским металлом снегом. Депо рабочие вычищали зольник, чтоб очистить от нагарных труб, устранить неисправ-

ность колосников... Впрочем, подобные случаи были столь обыкновенны, что в газетах, в документах сведения о них практически не фиксировались, и теперь, более полувека спустя, следы их остались разве что в памяти ветеранов.

Однако не следует идеализировать ситуацию, иначе многие сложности военного и особенно послевоенного времени будут просто непонятны. Общая цель, общепризнанные нравственные нормы резко изменили порядок коллективной жизни, но не смогли изменить людей. Поэтому героизм и самоотверженность одних работников, как правило, «уравновешивался» недобросовестностью других. Доказательств тому можно сколько угодно найти на страницах газеты «Путевка», писавшей в годы войны о положении в железнодорожном хозяйстве с откровенностью, которая может удивить нынешнего читателя, воспитанного на критике «тоталитаризма». К примеру, в одном из январских номеров 1943 года рассказывается о состоянии паровозов в депо станции Свердловск-Сортировочный. Почти у половины из них были обнаружены серьезные дефекты. Приводится и такой случай: перечень неисправностей в локомотиве, осмотренном непосредственно перед выходом в рейс, составил 160 пунктов! «Но здесь перестали этому удивляться, — комментирует газета. — Брак, аварии, межпоездной ремонт достигли таких размеров, что командиры депо не в состоянии даже учитывать их. Из-за недостатка исправных паровозов депо ежедневно недодает по несколько локомотивов под поезд... В ремонтных цехах царит штурмовщина».

Вот истинная подоплека многих случаев героизма даже тогда, в героическое время: штурмовщина! А причина штурмовщины во все времена — недобросовестность и безалаберность.

* * *

Укрепление исполнительской дисциплины с помощью карательных мер давало определенный результат: оно помогало бороться с нарушениями порядка по причине несовершенства человеческой природы. И педальирование чувства личной причастности к общенациональному делу обороны давало результат: оно заставляло хоть и не каждого, но многих работать на пределе (а то и за пределом) физических сил.

Однако ни то ни другое не в состоянии было помочь там, где дело упиралось в потолок возможностей техники или просто не хватало рабочих рук. Поэтому усилия новоиспеченных «генерал-директоров», «директоров-полковников», «инженер-лейтенантов» и прочих обладателей тогда еще экзотических (потом к ним привыкнул) званий были направлены, прежде всего, на рационализацию процесса перевозок.

Первой в этом плане акцией явилось введение — по приказу наркомата путей сообщения — на всех дорогах страны с 24 июня 1941 года особого воинского графика движения поездов. Смысл этой меры заключался в том, чтобы, даже ничего не меняя в техническом оснащении дороги, пропускать через нее гораздо большее количество оборонных грузов. Прежде всего, сократили до минимума количество пассажирских поездов дальнего и пригородного сообщения. Унифицировали размеры грузовых составов, время их прохождения по перегонам и остановок по техническим нуждам,

исключили обгон — и поезда пошли сплошным потоком, заполнив до предела магистральные линии.

Дальнейшим необходимым шагом было ускорение обработки составов на станциях отправления и прибытия, а также организация очередности приема и выдачи поездов, при которой срочные военные грузы следовали бы к месту назначения без задержки, а на станциях не образовывались бы заторы из задержанных составов.

Одним лишь усердием и напряжением сил изменить годами наработанные трудовые навыки и перекрыть нормативы было невозможно — надо было ломать привычную технологию. Пробудить «творческую энергию масс» (как тогда выражались) ставили своей целью и политотделы времени довоенных пятилеток, но все их усилия, весь немалый арсенал средств не смогли оказать и малой доли того воздействия, которое произвело на людей самых разных железнодорожных профессий сознание военной опасности для страны и для себя лично. За неполных четыре года войны работниками разных служб на обеих дорогах было придумано столько технологических усовершенствований на своих рабочих местах, что уже не отдельные операции, а вся последовательность работ стала выглядеть по-новому.

Не обязательно было всякий раз «изобретать велосипед» — много полезного удавалось обнаружить в архивах «ударников» и «стахановцев» прошлых лет, стоило лишь проявить интерес.

Например, настоящую революцию в составлении поездов совершил на станции Свердловск-Сортировочный Н.Г. Фетисов со своей бригадой — в ее штате числились также сцепщик Евгений Окунцев, машинист маневрового паровоза Павел Мазунин и его помощник Анна Яровых, стрелочницы Зоя Ключник, Марочкина, Неверова.

Николай Григорьевич Фетисов сам не претендовал на роль первооткрывателя, ссылаясь на усвоенный им еще довоенный опыт составителя поездов с донецкой станции Ясиноватая М.М. Кожухаря. Мы бы предпочли оценить ситуацию немного по-другому: украинский новатор предложил принцип, но чтоб им воспользоваться, необходимо было досконально знать свое «поле игры». Слово «игра» применительно к напряженной, изматывающей работе употреблено нами не по недосмотру: работа бригады Фетисова по методу Кожухаря действительно стала походить на разгадывание головоломок, требующее натренированного пространственного воображения и творческого подхода к ежeminутно меняющейся ситуации. А может, точнее сказать — на шахматную партию: правила игры придумали в древней Индии, но даже очень хорошего их знания совершенно недостаточно, чтоб стать гроссмейстером.

А суть идеи была столь же проста, сколь и эффективна: формировать не один, а одновременно три, а то и четыре состава, причем сразу и с головы, и с хвоста — со стороны горки и со стороны парка. Приступать к делу следовало, имея заранее продуманный конкретный план действий. План учитывал, во-первых, информацию о требующих переформирования составах и приближающихся к станции поездах, во-вторых, хорошее знание четырех основных и трех местных направлений, по которым предстояло отправлять вновь сформированные поезда. Дополнительную сложность составляла разномастная экипировка вагонов: часть из них была оборудована автосцепкой,

но еще многие вагоны ходили с винт
имелись не на всех вагонах. Все это
голове, продумывая многоходовые
сюда, а эту сцепку пока что на боков
состав в сторону Омска пополнится
щих в составе эшелона, который во
жинино. Да еще следовало учитывать
быть без особых хлопот отцеплены
по выезду за пределы Свердловской
вать почти до конца маршрута...

Работать в таком режиме стало много интересней, а главное — важнее. Фетисова стала готовить поездку за своим стечением обстоятельств хватало. Ставитель поездов был еще в 1942, тому времени правительственной «за» коллег по работе именно он, а не став примером и живым «аргументом», а возможного.

Опыт работы Н.Г. Фетисова на и иногда называют станцию Свердлов другим составителям направление по использован непосредственно.

Совсем иные проблемы стояли перед жителями станции Губаха Пермской железной дороги. Здесь формировались составы поездов. Порожние вагоны подавались на станцию груженными. А маневры, связанные с этим, были очень трудоемкой и занимательной работой. рождалась простая, но очень плодотворная идея: порожние вагоны уже в том порядке, в каком они будут нужны для формирования поездов, выводить на станцию заранее. Впрямую, простота тут была очевидна. Но составитель должен был учитывать не только направление погрузки, а также и другие важные факторы: грузоподъемность вагонов (вагонный парк в то время был разнообразным: вагоны с автоцепками и автотормозов, весовые вагоны), груженый поезд, профиль этого участка пути. рачительного губахинского составителя приходилось учитывать все это, чтобы сформировать поезд в теплое время года, другое время года, при ветре, когда малосильному маневровому локомотиву было заметно труднее таскать порожняк. И вот тогда-то, когда тяжелая работа с лихвой окупалась экономией в трудоемкой операции.

* * *

Составитель поездов разыгрыва поле маневрового парка — для диспетжирования комбинаторного таланта являющийся целую цепь промежуточ ремещающимися по нему железнодоро

пошли сплошным потоком, заполнив

м шагом было ускорение обработки

и прибытия, а также организация

поездов, при которой срочные воен-

у назначения без задержки, а на стан-

торы из задержанных составов.

напряжением сил изменить годами на-

и перекрыть нормативы было невоз-

но еще многие вагоны ходили с винтовой «упряжью». И автотормоза

имелись не на всех вагонах. Все это составитель поездов держал в

Опыт работы Н.Г. Фетисова на крупной «фабрике поездов», как

Совсем иные проблемы стояли, например, перед составителем

* * *

Составитель поездов разыгрывает свои «шахматные партии» на

б только с перемещающимися: уже с первых месяцев войны станционные и подъездные пути вдоль уральских магистралей оказались забитыми порожними составами, с которыми сюда были доставлены эвакуированные предприятия. И здесь же, нетерпеливо ожидая своей очереди двинуться дальше в тыл или в сторону фронта, сгрудились эшелоны с ранеными, военной техникой, боеприпасами, воинскими формированиями.

Получилось нечто подобное тому, что бывает, когда неорганизованная толпа пытается разом протиснуться через узкую дверь: напирают со всех сторон, и пройти вообще никто не может. Этот эффект проявился уже буквально с самых первых дней войны. Поэтому было даже организовано сопровождение особо ответственных поездов командирами. Уж какими там средствами удавалось протаскать вверенные им эшелоны через дорожный хаос и неразбериху тех дней — с помощью ли мандатов с безграничными полномочиями, или грозных директив из центра, или бодрящей лексики из собственного боевого арсенала, или универсального 7,62-мм «аргумента» конструкции Ф.В. Токарева, — это, вероятно, останется профессиональной тайной каждого из них. Однако история сохранила цифру: за 20 дней — с 26 июня по 15 июля 1941 года — 983 особо ответственных поезда, сопровождаемые командирами, проследовали по уральским дорогам точно по графику. Только едва ли этот «метод» способствовал радикальному решению проблемы. Протаскивание отдельных поездов, пожалуй, даже усугубляло хаос. Оборот вагонов замедлился по сравнению с довоенным: 5,56 суток против 3,99 в 1940 году. Это при том, что потребность в перевозках с началом войны выросла в два — два с половиной раза!

Дорога срочно нуждалась в наведении хотя бы элементарного, но общеобязательного порядка.

Ключевая роль в решении этой проблемы досталась диспетчерам. Начинали с самого примитивного обмена поездами между отделениями («параллельный график»): поезд на поезд. Один приняли, другой отправили. Однако при этом грузопоток оставался все же во власти стихии. Нужно было искать более энергичные методы управления движением. Наиболее решительные шаги в этом направлении на обеих уральских дорогах связаны с именем диспетчера Еремина.

Николай Иннокентьевич Еремин работал на железных дорогах страны с 16-летнего возраста. Начинал в конце 20-х рабочим на строительстве второй колеи, потом был стрелочником, дежурным по станции. Отслужил в армии на Дальнем Востоке (тоже, между прочим, в железнодорожных войсках). Возвращаясь оттуда в центральную Россию, заехал в гости в Свердловск, да тут и осел.

В начале Отечественной войны это уже был один из самых опытных диспетчеров дороги имени Кагановича. Его несколько раз перебрасывали туда, где его опыт был особенно необходим. Так в начале 1942 года он оказался на самом трудном — Дружининском — участке.

«Поезда встали стеной, — вспоминает уже в наши дни о том, что он увидел на новом месте, ветеран труда Н.И. Еремин. — Даже тогда, когда Казань вдруг загоняла к нам паровозы, они не могли подъехать к приготовленным для них составам».

Николай Иннокентьевич подошел к делу системно: вот участок железной дороги с какими-то разветвлениями, вот вход в этот участок, вот выход, вот нужно «простую» задачу: принять состав, обслужить, выпустить. Можно больше выпустить. Найдены составы, которые можно выпустить в изложении самого автора действующего правила (и, следовательно, го-то лишь и нужно, дескать, — стропить составы, чтобы из любого паровоза с любого из четырех направлений) в любой момент времени всегда был свободный путь для этого состава.

Хороша рекомендация, да как ее реализовать?

Попробуйте представить себе ситуацию: на подходе к станции Дружининской скопилось семь эшелонов, которые нужно проследовать в сторону Свердловской железной дороги, и проходят предмаршрутную проверку. И нужно встретить, обслужить и отпустить все составы. Да еще чтоб Свердловская железная дорога не транзитировала составы.

Или, скажем, прибывает в Дружининский пункт паровоз, который может устроить аварию, которую можно устранить только после напряженной смены. И тогда, когда час пошел за ним в заснеженную степь, а паровоз не идет. Между тем неисправный паровоз выводит из строя график сдачи поезда на станцию. И выход находится: Николай Иннокентьевич в Дружининском пункте техосмотра имеет право транзитировать неисправность на паровоз.

Подобные головоломки возникали постоянно. И решения находились. И решения Еремина находились для них.

Случались и более объемные проблемы. Например, когда приходилось говорить с соседним участком о том, чтобы пропустить туда локомотив, который нужен для простоя поезда на промежуточной станции. И выход находился: в обход перегруженного участка (возле станции) пропустить путь непременно самый скорый и легкий для литерного состава. И выход находился: на горячий участок фронта.

Вот так — деталь к детали, шаг за шагом, выход из любой ситуации, и непрерывный частный, вроде бы даже мелких выходов, но бесперебойное движение составов. И выход находился в каждом дежурстве трех, а то и четырех человек.

Нет, видимо, нужды объяснять, достигался этот результат.

Не будем также обсуждать в деталях, как выкручиваться в каждой конкретной ситуации, тупик отвести состав, чтоб освободить путь для локомотива, откуда получить состав, чтоб разрешить такие задачи по движению. И выход находился: на нем работающих.

уже с первых месяцев войны станции Уральских магистралей оказались с которыми сюда были доставлены И здесь же, нетерпеливо ожидая свои в тыл или в сторону фронта, сгрудившей техникой, боеприпасами, воин-

е тому, что бывает, когда неорганизованные толпы пытаются пройти через узкую дверь: напирающие, вообще никто не может. Этот эффект был в первые дни войны. Поэтому было принято решение особо ответственных поездов средствами удавалось протаскивать в условиях хаоса и неразберихи тех дней — с помощью полномочиями, или грозившей лексикой из собственного боевого 7,62-мм «аргумента» конструктивно, останется профессиональной историей сохранила цифру: за 20 дней — а — 983 особо ответственных поезда, проследовали по уральским дорогам. Этот «метод» способствовал ради-Протаскивание отдельных поездов, Оборот вагонов замедлился по сравнению 3,99 в 1940 году. Это при том, началом войны выросла в два — два

в наведении хотя бы элементарного,

этой проблемы досталась диспетчерского обмена поездами между от-Фикс): поезд на поезд. Один приняли, этот грузопоток оставался все же во-ать более энергичные методы управ-чительские шаги в этом направлении заны с именем диспетчера Еремина.

Еремин работал на железных дорогах. Начиная в конце 20-х рабочим на том был стрелочником, дежурным по Дальнему Востоке (тоже, между прочим, возвращаясь оттуда в центральную Россию, да тут и осел.

Именно это уже был один из самых опытных Кагановича. Его несколько раз переезд был особенно необходим. Так в самом трудном — Дружининском —

вспоминает уже в наши дни о том, что труд Н.И. Еремина. — Даже тогда, там паровозы, они не могли подъехать к ним».

Николай Иннокентьевич подошел к ситуации, как мы сегодня бы сказали, системно: вот участок железной дороги со всеми его сложными разветвлениями, вот вход в этот лабиринт, вот выход. И решать нужно «простую» задачу: принять как можно больше поездов и как можно больше выпустить. Найденный им способ решения этой задачи в изложении самого автора действительно выглядит просто: всего-то лишь и нужно, дескать, — строго следить за тем, чтоб для каждого паровоза с любого из четырех направлений (а Дружинино — узел четырех направлений) в любой момент был готовый поезд и чтобы всегда был свободный путь для этого поезда.

Хороша рекомендация, да как ее выполнить?

Попробуйте представить себе вполне рядовую коллизия того времени: на подходе к станции Дружинино со стороны Красноуфимска скопилось семь эшелонов, которые должны как можно скорее проследовать в сторону Свердловска. А в Дружинино занята главная линия, и проходят предмаршрутную подготовку только два паровоза. И нужно встретить, обслужить и отправить без внеплановой задержки все составы. Да еще чтоб Свердловск смог принять и обслужить...

Или, скажем, прибывает в Дружинино среди ночи паровоз с неисправностью, которую может устранить только электросварщик. А электросварщик после напряженной смены отправился домой, и кого сейчас пошлешь за ним в заснеженную глушь окраинной улицы поселка? Между тем неисправный паровоз выпускать на линию нельзя — значит, срывается график сдачи поезда на Казанскую дорогу. Тем не менее выход находится: Николай Иннокентьевич вспоминает, что в дружининском пункте техосмотра имеется автогенщик — он тоже может устранить неисправность на паровозе.

Подобные головоломки возникали ежечасно, и всегда у диспетчера Еремина находились для них достаточно простые и разумные решения.

Случались и более объемные «пространственные» задачи: договориться с соседним участком о том, чтобы приняли на техосмотр направляющийся туда локомотив (чтоб тем самым избежать лишнего простоя поезда на промежуточной станции). Или пустить эшелон в обход перегруженного участка (вовсе не факт, что самый короткий путь непременно самый скорый и экономичный). Или обеспечить «зеленую улицу» для литерного состава, подвозящего военную технику на горячий участок фронта...

Вот так — деталь к детали, вариант против варианта — находился выход из любой ситуации, и непрерывным творческим поиском решений частных, вроде бы даже мелких вопросов обеспечивалось не только бесперебойное движение составов на участке, но и «проталкивание» в каждое дежурство трех, а то и пяти составов сверх нормы.

Нет, видимо, нужды объяснять, ценой каких нервных перегрузок достигался этот результат.

Не будем также обсуждать в деталях, как удавалось диспетчеру выкручиваться в каждой конкретной ситуации: с какого пути и в какой тупик отвести состав, чтоб освободить нужную колею, как распорядиться локомотивами, откуда получить экстренную техническую помощь — разрешать такие задачи помогали развитое пространственное воображение, смекалка, детальное знание своего участка и людей, на нем работающих.

И конечно — богатый опыт. А опыт всегда поддается осмыслению и заимствованию. Поэтому Наркомат путей сообщения в ноябре 1942 года рекомендовал «почин Еремина» к распространению. Сам Николай Иннокентьевич охотно делился опытом с коллегами, выезжал даже для этой цели по командировкам политотдела то в Тюмень, то в Егоршино, то в Тагил, то на одну из стыковых станций. Это не были мероприятия «для галочки» — коллеги слушали его с большим вниманием, ибо он говорил о самом насущном для них. А потом сами начинали работать «по-еремински». «И несомненно, применение опыта Еремина во многом способствовало оживлению движения на нашей дороге», — писал тогда в газете «Гудок» начальник политотдела дороги имени Кагановича М. Виноградов. Почин подхватили и на других железных дорогах страны.

Чтоб подготовить и подать состав на выход, скажем, в сторону Красноуфимска как раз в то время, когда с той стороны подходит паровоз, которому предстоит возвращаться, нужно работать в постоянном контакте с красноуфимским диспетчером (Николай Иннокентьевич и более полувека спустя с уважением вспоминает имя своего коллеги Вальнева), но также уметь совершить точный маневр на станционных путях своего участка. Это, так сказать, технологический аспект дела. Но есть еще и аспект человеческий: нужно, чтоб и коллеги-диспетчеры соседних участков, и все работники своего участка, занятые подготовкой состава и осуществлением маневра, хорошо понимали друг друга, действовали слаженно и споро. У диспетчера нет права командовать всеми этими людьми, но есть общечеловеческое право помогать и принимать помощь от других. Николай Иннокентьевич Еремин разумно организовывал движение, работал на общий успех, поэтому его лидерство было органичным.

А то, что это лидерство оформлялось как инициатива «соревнования единых смен и диспетчерских участков за выполнение и перевыполнение государственных норм передачи поездов, за ускорение оборота вагона» (цитируем газету «Гудок» 1943 года), — так это был просто укоренившийся ритуал времен политотделов и парткомов.

Конечно, порядок на одном участке не обеспечил бы повышения пропускной способности всей магистрали. Эффективность усилий того же Н.И. Еремина во многом зависела от того, как сработают его коллеги с соседних участков. И они не подводили. Сам Николай Иннокентьевич вспоминает сегодня имена В. Злоказова, Б. Осташевского, Н. Моисеева, братьев Павла и Вениамина Балакиных. Из газет и документов военных лет можно узнать имена и других последователей Еремина — Скобелева из Тагила, Попова из Егоршино, Зыкова, Меньшенина, Колупаева из Камышлова...

Однако все эти мастера своего дела отнюдь не копировали приемы инициатора почина: каждый из них решал проблемы своего участка и сталкивался поэтому с иными коллизиями. Одно дело — участок магистрали, ведущей из центра России в Сибирь, другое — сеть магистральных и подъездных путей, обслуживающая промышленный район: Гороблагодатская, Нижний Тагил, Егоршино.

Диспетчеру Нижнетагильского отделения Б.Л. Осташевскому удалось найти оптимальное сочетание транзитной и местной работы на своем участке. Он обеспечил бесперебойное движение транзит-

ных поездов из Сибири через Алаш-тан самым работу перегруженного (с местными грузами, то их движение в жестком ритме: вагоны, предназначенные — постоянным клиентам ж/д — три-четыре часа подаются на станцию, а там уже к этому времени направляемые с предприятий. Этот ритм дах организма, обеспечивал как обслуживание самих предприятий, так и движение магистрали.

А гороблагодатский диспетчер ввел — ступенчатый график работы — упорядочить движение на участке тупики подъездных путей. Здесь над дачи вагонов, чтобы нигде не образовался застой. При этом движении на всем участке. При этом ответственным грузопотока емкости станций служил как бы матрицей, позволяющей работать автоматически. У Куликова появились диспетчеры Галкин (станция Вагай), Носов и др.

В истории дороги остался и такой эпизод: станционные, и подъездные пути Сапожко забиты эшелонами с эвакуированными. Диспетчерам с трудом удавалось проводить составы. В результате часть транзитного потока перешла на Свердловск-Пассажирский.

Говоря о роли диспетчеров в развитии транспортных артерий в военное время, факт, что в самое драматическое время войны уже всей тяжестью навалился на управление дороги еще не успев адаптироваться к новой роли. Начальником дороги имени Кагановича этой должности чуть больше полугода (в 1942 года) Николай Тихонович Захаров, прославившийся именно как диспетчер, а не как машинист. Наиболее именитым стахановцам того времени, конечно, нужно упомянуть самого А.Г. Еремина, командную должность — в 1938 году он был назначен на Украину) железной дороги.

Новое назначение не было для него перемещением по службе: прежняя линия фронта. Получив направление на Украину, роги поставил перед руководством дороги отправляется и его команда. Условием

...т. А опыт всегда поддается осмыслению. Наркомат путей сообщения в ноябре 1941 года передал Еремина» к распространению. Сам Еремин делился опытом с коллегами, выезжал на станции, руководил работами по ремонту путей. «И несомненно, применение опыта Еремина привело к оживлению движения на нашей станции». «Гудок» начальник политотдела доносил. Почин подхватили и на дру-

...т состав на выход, скажем, в сторону Тюмени, когда с той стороны подходит состав, нужно работать в постоянном диспетчером (Николай Иннокентьевич) с уважением вспоминает имя своего диспетчера. Это, так сказать, технологический аспект человеческого: нужно, чтоб и коллеги и все работники своего участка, занятые осуществлением маневра, хорошо понимали маневр и споро. У диспетчера нет права вето, но есть общечеловеческое право вето от других. Николай Иннокентьевич руководил движением, работал на общий успех, на общий результат.

...формировалась как инициатива «соревновательных участков за выполнение и передачу поездов, за ускорение движения» (Гудок 1943 года), — так это был характерный момент политотделов и парткомов.

...и участке не обеспечил бы повышения эффективности усилий того участка от того, как сработают его коллеги. Сам Николай Иннокентьевич вспоминает В. Злоказова, Б. Осташевского, В. Бензмина Балакиных. Из газет и документов известны имена и других последователей. Попова из Егоршино, Зыкова, Меньшиков. Дело отнюдь не копировали приемы, из них решал проблемы своего участка, сталкиваясь с коллизиями. Одно дело — управление в Сибири, другое — сеть станций, обслуживающая промышленный район Тагил, Егоршино.

...его отделения Б.Л. Осташевскому. Задача транзитной и местной работы — бесперебойное движение транзит-

ных поездов из Сибири через Алапаевск и Нижний Тагил, облегчив тем самым работу перегруженного Свердловского узла. Что касается местных грузов, то их движение в границах участка было подчинено жесткому ритму: вагоны, предназначенные крупнейшим предприятиям — постоянным клиентам железной дороги — через каждые три-четыре часа подаются на станции, примыкающие к этим предприятиям, а там уже к этому времени должны находиться вагоны, отправляемые с предприятий. Этот ритм, как пульсация крови в сосудах организма, обеспечивал как бесперебойное транспортное обслуживание самих предприятий, так и нормальное функционирование магистрали.

А гороблагодатский диспетчер Куликов предложил свое нововведение — ступенчатый график развоза местного груза, позволивший упорядочить движение на участке, изобиловавшем выходами на тупики подъездных путей. Здесь надо было так рассчитать время подачи вагонов, чтобы нигде не образовался затор, чреватый остановкой движения на всем участке. Приходилось строго следить за соответствием грузопотока емкости пунктов погрузки и выгрузки. График служил как бы матрицей, позволявшей соотносить эти величины почти автоматически. У Куликова появились свои последователи — диспетчеры Галкин (станция Вагай), Новиков (Надеждинск-Сортировочный) и др.

В истории дороги остался и такой эпизод. В начале войны и станционные, и подъездные пути Свердловского узла были настолько забиты эшелонами с эвакуированными предприятиями, что диспетчерам с трудом удавалось проводить транзитные поезда. К решению проблемы подключился академик В.Н. Образцов — «отец транспортной науки», — находившийся в Свердловске в эвакуации. Изучив обстановку, Владимир Николаевич предложил сделать небольшую вставку от станции Аппаратная егоршинского направления до линии на Нижний Тагил, где построили станцию Звезда (сейчас ее нет: ее поглотила разросшаяся станция Свердловск-Пассажирский). В результате часть транзитного потока была пущена мимо станций Шарташ и Свердловск-Пассажирский, обстановка разрешилась.

Говоря о роли диспетчеров в повышении пропускной способности транспортных артерий в военные годы, нельзя не отметить тот факт, что в самое драматическое время, когда поток военных грузов уже всей тяжестью навалился на уральскую магистраль, а организм дороги еще не успел адаптироваться к небывалым перегрузкам, начальником дороги имени Кагановича был назначен (и пребывал в этой должности чуть больше полугода — с 12 декабря 1941 по 20 июня 1942 года) Николай Тихонович Закорко — еще в середине 30-х годов прославившийся именно как диспетчер. Потом он, подобно многим наиболее именитым стахановцам того времени (в первую очередь, конечно, нужно упомянуть самого А.Г. Стаханова), был «передвинут на командную должность» — в 1938 году назначен начальником Сталинской (на Украине) железной дороги.

Новое назначение не было для Николая Тихоновича обычным перемещением по службе: прежнее его место работы осталось за линией фронта. Получив направление на Урал, новый начальник дороги поставил перед руководством наркомата условие: вместе с ним отправляется и его команда. Условие было принято. Поэтому в Свер-

дловск Н.Т. Закорко прибыл с целым эшелоном специалистов и партия паровозов (среди них, кстати, был и паровоз, на котором Петр Кринонос ставил свои рекорды).

Команда «варягов», увы, ничему научить уральских асов не смогла: в сложной паутине здешних дорог местные кадры чувствовали себя уверенней. По-видимому, и отношения у старых хозяев с приезжими командирами складывались не гладко. Поработав чуть больше полугода — до 20 июня 1942 года, — знатный стахановец был отправлен дальше на восток — «на укрепление» Забайкальской дороги. По-видимому, там он пришелся больше ко двору, ибо через некоторое время его заслуги были отмечены званием Героя Социалистического Труда.

А на руководство трудной уральской дорогой временно прислали из наркомата заместителя наркома Николая Алексеевича Гундобина. Потом его временно же сменил Леонид Григорьевич Сущенко... Сменяя друг друга примерно через полгода, на Свердловской дороге в годы войны поработало пять временных начальников. Только шестой — Сергей Иосифович Багаев, тоже присланный из наркомата, — продержался более полутора лет и передал дело в надежные руки Василия Ильича Оборотова; о нем речь впереди.

* * *

Составители поездов и диспетчеры (и, конечно, работники других дорожных служб) создавали если не всегда оптимальные, то хотя бы приемлемые условия для продвижения оборонных грузов. В какой мере использовались эти условия — это уже зависело от локомотивных и поездных бригад.

В годы войны на Урале дальнейшее развитие получили возникшие еще в 30-е годы «почины», так или иначе связанные с *повышением нагрузки на локомотив*.

Главным направлением стало *увеличение веса поездов* при повышенных же скоростях. Постоянно водили тяжеловесные поезда по отработанной еще в довоенные годы технологии паровозные машинисты В.Т. Елисеев, В.А. Печеркин, Нестюрин, Ташкинов, машинисты электровозов В.Е. Владыкин, И.Ф. Карпунин (Свердловск-Сортировочный), С.Е. Кунцевич, С. Горюшин, Рахманин, Коровяков, Нехорошкин (Камышлов), Л.С. Семенов, Нетесин (Тюмень), Н.М. Каменских, И.В. Гуртман (Верещагино) и др.

Этого не хватало, нужда заставляла отыскивать новые резервы.

Еще в августе 1941 года на линии Москва — Муром была опробована технология вождения *спаренных поездов*: полновесный состав со своим паровозом прицеплялся к другому такому же составу. Выигрыш был в том, что практически за время, которое требовалось для прохождения одного состава, участок дороги пропускал два состава. Опыт удался и стал распространяться на другие дороги.

Однако чусовской машинист электровоза Игнатий Лукич Чурин еще до войны выдвигал более радикальную идею: формируется двойной состав, а впереди ставятся два электровоза, но обслуживает их один экипаж. Тут очевидная экономия на втором экипаже, да и управлять проще, когда не надо постоянно согласовывать свои действия с другим экипажем, находящимся на расстоянии нескольких десятков вагонов. Первоначально почин И.Л. Чурина не получил широкого при-

знания, но в первую военную осень ния электровозов по системе многократно для несведущего человека на нехватки квалифицированных работников. Сначала ее опробовали наибо- ре он стал нормой для всех. Тем вре- выводу — и тут же на деле доказал, состоянии вести не только двойной, примеру лидера тройные поезда ста- стромин, П.И. Радыгин, другие ма- подсчитано, что внедрение метода И- ке Чусовская — Соликамск было ра- мерно 300 работников локомотивных, пригодились на других участках труд-

Паровозы спаривать так же, как невозможно, но свои резервы обнару- шинисты П.Г. Тимкин, В.Ф. Малков. Е- дить двойные, а то и тройные соста- отнюдь не просто: лишь богатый оп- ощущение слитности человека и ма- соотносности вес поезда, его скорости, ния угля в топке, чтобы на уклоне по- точную для взятия очередного подье- лозначительный неучтенный фактор: погода — нарушал расчеты машиниста или останавливался на затяжном по- фик, приходилось вытаскивать по ча-

Тем не менее тяжеловесные па- рискованного «метода» тоже появля-

* * *

А теперь стоит задуматься вот с- ловека, будучи в определенном по- тать в форсированном режиме. Но к- перегрузки могла выдерживать теж-

Паровоз — машина массивная, ливались с немалым запасом проч- ограничений не ожидалось, нужно- тельно следить за состоянием наибо- стструкции во избежание неожидан- паровоза зависела от давления пара- ло поддерживать на предельно выс- тут, впрочем, не было, а был посто- всего, следовало не допускать появ- со стороны воды и сажи — со сторо- все равно появлялись — значит, надо- тив встает на промывку, очищать в- образом, чтоб на стенках не оставал- ных примесей.

Столь же тщательно приходил- решеткой: ведь интенсивность парос- того, насколько жарко горит уголь в

целым эшелонам специалистов и парти-
и, был и паровоз, на котором Петр Кри-
ичему научить уральских асов не смог-
их дорог местные кадры чувствовали
и отношения у старых хозяев с приез-
и не гладко. Поработав чуть больше
ода, — знатный стахановец был отпра-
крепление» Забайкальской дороги. По-
больше ко двору, ибо через некоторое
ены званием Героя Социалистическо-
уральской дорогой временно присла-
наркома Николая Алексеевича Гундо-
сменил Леонид Григорьевич Сущен-
арно через полгода, на Свердловской
ло пять временных начальников. Толь-
Багаев, тоже присланный из нарко-
утора лет и передал дело в надежные
ва; о нем речь впереди.

спетчеры (и, конечно, работники дру-
и если не всегда оптимальные, то хотя
продвижения оборонных грузов. В ка-
словия — это уже зависело от локомо-
льнейшее развитие получили возник-
так или иначе связанные с *повыше-*

ало увеличение веса поездов при по-
енно водили тяжеловесные поезда по
а годы технологии паровозные маши-
кин, Нестурин, Ташкинов, машинисты
Ф. Карпунин (Свердловск-Сортировоч-
Фадманин, Коровяков, Нехорошкин (Ка-
н (Тюмень), Н.М. Каменских, И.В. Гурт-

ставляла отыскивать новые резервы.
а линия Москва — Муром была опро-
паренных поездов: полновесный со-
влялся к другому такому же составу.
чески за время, которое требовалось
на, участок дороги пропускал два со-
ространяться на другие дороги.

ст электровоза Игнатий Лукич Чурин
адикальную идею: формируется двой-
два электровоза, но обслуживает их
ония на втором экипаже, да и управ-
янно согласовывать свои действия с
на расстоянии нескольких десятков
И.Л. Чурина не получил широкого при-

знания, но в первую военную осень к нему вернулись. Идея «вожде-
ния электровозов по системе многих единиц» (так несколько зага-
дочно для несведущего человека называли этот метод) в пору острой
нехватки квалифицированных рабочих кадров пришлось особенно
кстати. Сначала ее опробовали наиболее опытные машинисты, а вско-
ре он стал нормой для всех. Тем временем сам И.Л. Чурин пришел к
выводу — и тут же на деле доказал, — что спаренный электровоз в
состоянии вести не только двойной, но и тройной состав поезда. По
примеру лидера тройные поезда стали водить А.Г. Тетерин, М.М. Ко-
стромин, П.И. Радыгин, другие машинисты Чусовского депо. Было
подсчитано, что внедрение метода И.Л. Чурина на одном лишь участ-
ке Чусовская — Соликамск было равносильно высвобождению при-
мерно 300 работников локомотивных бригад. Конечно, их рабочие руки
пригодились на других участках трудового фронта.

Паровозы спаривать так же, как электровозы, было технически
невозможно, но свои резервы обнаружили и здесь. Тюменские ма-
шинисты П.Г. Тимкин, В.Ф. Малков, В.Ф. Соснин приспособились во-
дить *двойные, а то и тройные составы одним паровозом*. Это было
отнюдь не просто: лишь богатый опыт и не поддающееся описанию
ощущение слитности человека и машины позволяли настолько точно
соотнести вес поезда, его скорость, профиль пути и качество горе-
ния угля в топке, чтобы на уклоне поезд мог набрать инерцию, доста-
точную для взятия очередного подъема. Случалось, что какой-то ма-
лозначительный неучтенный фактор — скажем, качество угля или
погода — нарушал расчеты машиниста, и поезд разрывался в пути
или останавливался на затяжном подъеме. И тогда его, ломая гра-
фик, приходилось вытаскивать по частям. Такие случаи бывали.

Тем не менее тяжеловесные поезда шли, у энтузиастов этого
рискованного «метода» тоже появились последователи...

* * *

А теперь стоит задуматься вот о чем. Известна способность че-
ловека, будучи в определенном психологическом состоянии, рабо-
тать в форсированном режиме. Но каким образом двойные-тройные
перегрузки могла выдерживать техника?

Паровоз — машина массивная, не хрупкая, его детали изготав-
ливались с немалым запасом прочности, так что с этой стороны
ограничений не ожидалось, нужно было только постоянно и тща-
тельно следить за состоянием наиболее нагруженных элементов кон-
струкции во избежание неожиданных поломок. А движущая сила
паровоза зависела от давления пара в котле, вот его-то и надлежа-
ло поддерживать на предельно высоком уровне. Особых секретов
тут, впрочем, не было, а был постоянный и тяжелый труд. Прежде
всего, следовало не допускать появления накипи на стенках котла
со стороны воды и сажи — со стороны топки. То есть они, конечно,
все равно появлялись — значит, надо было всякий раз, когда локомо-
тив встает на промывку, очищать котел изнутри и снаружи таким
образом, чтоб на стенках не оставалось ни малейших следов вред-
ных примесей.

Столь же тщательно приходилось следить и за колосниковой
решеткой: ведь интенсивность парообразования в котле зависела от
того, насколько жарко горит уголь в топке. Эффективность работы

паровой машины зависела также от состояния пароперегревателя, дымовой коробки и целого ряда других узлов.

Словом, машинист, заставляющий работать паровоз в предельном режиме, менее всего похож был на автомобильного лихача, выжимающего до упора педаль газа и следящего лишь за тем, чтоб не врезаться в придорожный столб или встречный автомобиль. Машинисту приходилось предусматривать и затем во время всей поездки держать в поле зрения множество разных факторов — то есть все-таки самому работать в предельном режиме. Было физически тяжело, и все же главная нагрузка приходилась не на мышцы и суставы — в основном нужно было работать головой. Как составителю поездов или диспетчеру. Не случайно же многие крупные руководители отрасли выходили из среды если не диспетчеров, то машинистов.

Виталий Федорович Соснин, один из отмеченных славой тюменских «тяжеловесников» времен войны, был не только машинистом «от бога» — он обнаружил еще и выдающийся талант организатора.

Соснин родился в семье железнодорожника в 1923 году, 16-летним парнишкой после железнодорожной школы ФЗУ пришел работать в паровозное депо станции Тюмень. Начинать слесарем, потом пошел кочегаром на паровоз. Там же, в кабине, выучился на помощника машиниста, а скоро стал и машинистом. В двадцать с небольшим он уже машинист-инструктор, потом зам. начальника депо.

В 50-х годах В.Ф. Соснин был первым из «тяжеловесников», кому удалось взять рубеж 5000 тонн. Он же в 1958 году первым на Тюменском участке провел тепловоз и стал одним из пионеров внедрения тепловозной тяги на Свердловской дороге. Именно за свой труд машиниста он в августе 1959 года был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Сочетая работу с учебой, Виталий Федорович окончил среднюю школу, потом, в 1960-м, Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта, после чего начался бурный рост его карьеры руководителя. Сначала В.Ф. Соснина назначают начальником Тюменского локомотивного депо, потом Серовского отделения дороги. Там его избирают первым секретарем Серовского горкома КПСС — по тем временам убедительный знак доверия и признания организаторских способностей. Но партийная работа его не прельстила: он секретарствовал всего два года до следующей партконференции, после чего возвращается на дорогу, только уже начальником Свердловского отделения. Потом его назначают заместителем начальника, а в 1972 году и начальником дороги.

Вершиной его служебной карьеры стала должность заместителя министра путей сообщения СССР, на которую он был назначен в октябре 1977 года.

* * *

Необходимость бережного отношения к локомотиву, тщательного до придирчивости и технически грамотного ухода за ним, за каждым его блоком, за каждой деталью, своевременное устранение неисправностей — это были непременные условия работы машиниста-«тяжеловесника».

Но это были также и основные принципы лунинского метода, о котором особенных железнодорожникам пропало много лет. Органично соединились два «полюса» — в самом деле была очевидная и весомая заслуга.

Тут в двух словах стоит напомнить о лунинском методе. Машинист Николай Лунин прославился в 1941 году он продемонстрировал, как можно пробега локомотива за счет экономии топлива и своевременного устранения мелких неисправностей паровозной бригады. Долгие служила на ремонт.

Поддержать лунинский почин должен был каждый, кто знал и любил свой паровоз, содействовал его развитию и обращался с ним по-хозяйски. Не случайно на дорогах страны были десятки машинистов, которые обходились с паровозами хуже, чем Лунин. Но партийная пропаганда не могла не отметить его заслуг: она обычно предлагала не просто фигуру. Вот и сотворили из него легенду. В анкете 25-летнего парня эталон, о котором говорили в отношении к труду». А чтоб эталон был авторитет Сталинской премией, за заслуги.

Принципы отношения к труду, к паровозу, к дороге, к жизни, к образу Н.А. Лунина, были просты, понятны, а в военные годы, когда постоянная необходимость в результате, используя свои силы и способности, сто незаменимы. Поэтому с первых дней войны «движение» с быстротой пожара охватило все. Паровозные дороги не были им обойдены. У нас в 49 паровозов Тюменского депо 43 в числе и паровоз братьев Жебутинских и Лунинцев за несколько месяцев до войны Лунина).

Легендой Тюменского локомотивного депо 21-3031, доставленный сюда с фронта, побывав во многих переделках, его изрешила осколками бомб и снарядов. Его своими силами за считанные дни сформировали молодежную бригаду. Возглавил ее машинист М.Н. Ковалев. Она стала работать «по-лунински» и сумела в течение всех военных лет в таком составе проехать, в 2,5 раза превышающей норму этой серии. Экипаж неоднократно посещали сети дорог СССР». Впоследствии им была установлена вечная стоянка на территории Тюменского депо в память о героизме железнодорожников в Великой Отечественной войны.

В депо Свердловск-Пассажирский И.И. Смирнов, он обучил «правильно» работать машинистов; за пионерами последовали.

...еже от состояния пароперегревателя, ...да других узлов. ...вляющий работать паровоз в предель- ...ож был на автомобильного лихача, ...ль газа и следящего лишь за тем, чтоб ...й столб или встречный автомобиль. ...дусматривать и затем во время всей ...ния множество разных факторов — то ...ть в предельном режиме. Было физиче- ...ая нагрузка приходилась не на мышцы ...но было работать головой. Как состав- ...еру. Не случайно же многие крупные ...или из среды если не диспетчеров, то

...инин, один из отмеченных славой тю- ...мен войны, был не только машинис- ...ил еще и выдающийся талант органи-

...елезнодорожника в 1923 году, 16-лет- ...одорожной школы ФЗУ пришел рабо- ...ти Тюмень. Начинал слесарем, потом ... Там же, в кабине, выучился на помощ- ...и машинистом. В двадцать с неболь- ...ктор, потом зам. начальника депо. ...был первым из «тяжеловесников», кому ... Он же в 1958 году первым на Тюмен- ...и стал одним из пионеров внедрения ...ской дороге. Именно за свой труд ма- ...а был удостоен звания Героя Социали-

...Виталий Федорович окончил среднюю ...роизный заочный институт инженеров ...а, после чего начался бурный рост его ...а В.Ф. Соснина назначают начальни- ...го депо, потом Серовского отделения ...вым секретарем Серовского горкома ...дательный знак доверия и признания ... Но партийная работа его не прельсти- ...а года до следующей партконферен- ...а дорогу, только уже начальником Свер- ...а назначают заместителем начальника, ...ороги.

...карьеры стала должность заместите- ...СССР, на которую он был назначен в

...о отношения к локомотиву, тщатель- ...ическим грамотного ухода за ним, за ...деталью, своевременное устранение ...временные условия работы машини-

Но это были также и основные принципы так называемого *лунинского метода*, о котором особенно много говорилось в адресованных железнодорожникам пропагандистских материалах военных лет. Органично соединились два «почина», и от этого соединения на самом деле была очевидная и весомая польза.

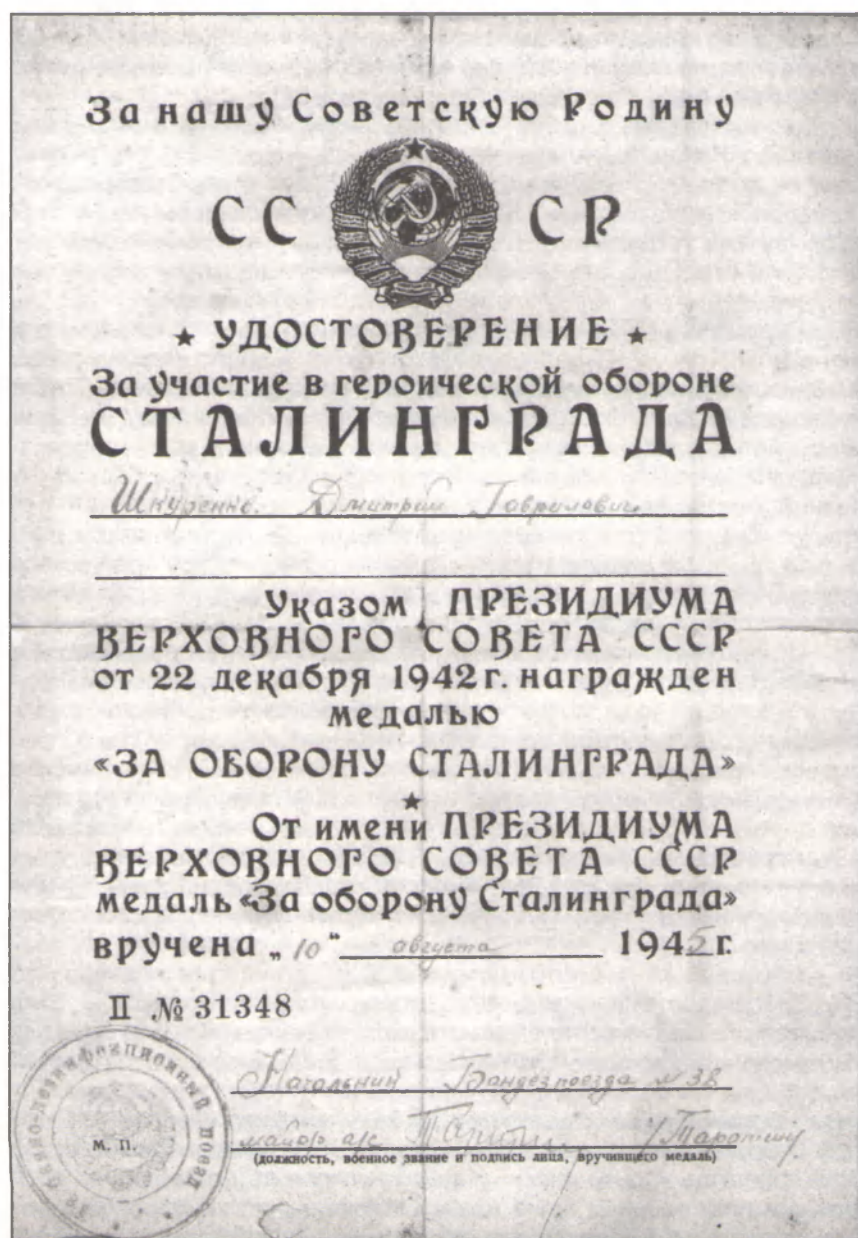
Тут в двух словах стоит напомнить, что молодой новосибирский машинист Николай Лунин прославился еще перед войной: в 1940 году он продемонстрировал, как можно удлинить срок межремонтного пробега локомотива за счет тщательного ухода за ним и своевременного устранения мелких неисправностей силами самой паровозной бригады. Дольше служила техника, экономились средства на ремонт.

Поддержать лунинский почин для машиниста означало хорошо знать и любить свой паровоз, содержать его в образцовом порядке и обращаться с ним по-хозяйски. Не бог весть какая премудрость, и наверняка на дорогах страны были даже не десятки, а сотни опытных машинистов, которые обиходили своего «железного коня» никак не хуже, чем Лунин. Но партийная пропаганда предпочитала быть конкретной: она обычно предлагала не отвлеченную возможность, а реальную фигуру. Вот и сотворили из подходящего по «фактуре» и по анкете 25-летнего парня эталон, олицетворение «социалистического отношения к труду». А чтоб эталон выглядел весомей, подкрепили его авторитет Сталинской премией, звездой Героя, званием депутата.

Принципы отношения к труду, олицетворенные пропагандой в образе Н.А. Лунина, были просты, понятны, универсальны, бесспорны, а в военные годы, когда постоянно требовалось добиваться максимального результата, используя минимум средств, — так и просто незаменимы. Поэтому с первых же месяцев войны «лунинское движение» с быстротой пожара охватило всю сеть дорог. И уральские дороги не были им обойдены. Уже к началу ноября 1941 года из 49 паровозов Тюменского депо 43 работали «по-лунински» (в их числе и паровоз братьев Жебутинских, ставших полноценными «лунинцами» за несколько месяцев до того, как узнали о существовании Лунина).

Легендой Тюменского локомотивного депо стал паровоз ФД 21-3031, доставленный сюда с фронта в первый год войны. Он успел побывать во многих переделках, его металлическая обшивка была вся изрешечена осколками бомб и снарядов. Рабочие депо восстановили его своими силами за считанные часы, а потом специально для него сформировали молодежную бригаду, которую называли фронтовой. Возглавил ее машинист М.Н. Ковязин. Ковязинская бригада сразу стала работать «по-лунински» и сумела сохранить локомотив на протяжении всех военных лет в таком состоянии, что им удавалось водить поезда, в 2,5 раза превышающие весовые нормы для паровозов этой серии. Экипаж неоднократно получал звание «Лучший паровоз сети дорог СССР». Впоследствии именно этот паровоз поставили на вечную стоянку на территории Тюменского локомотивного депо в память о героизме железнодорожников Тюмени в годы Великой Отечественной войны.

В депо Свердловск-Пассажирский первым «луинцем» стал И.И. Смирнов, он обучил «правильному уходу за паровозом» еще 16 машинистов; за пионерами последовали другие... Потом это движе-



Удостоверение о награждении медалью «За оборону Сталинграда» Шкуренко Дмитрия Гавриловича. Медаль вручена 10 августа 1945 года начальником бандезпоезда № 38.

ние перекинулось на Тагил, Егоршин к половине 1943 года на Свердловских паровозов, и число их продолж

«Лунинский метод в условиях нейшим оборонным резервом», — у метода работы железнодорожников ный год. Утверждается вполне справным сознанием был очень быстро работать «по-лунински» — значит ра

Уже в 1942 году «по-лунински» но и вагонники, и путейцы, и механисты, и даже стрелочники...

Трудно избавиться от ощущения людей, готовых радостно следовать

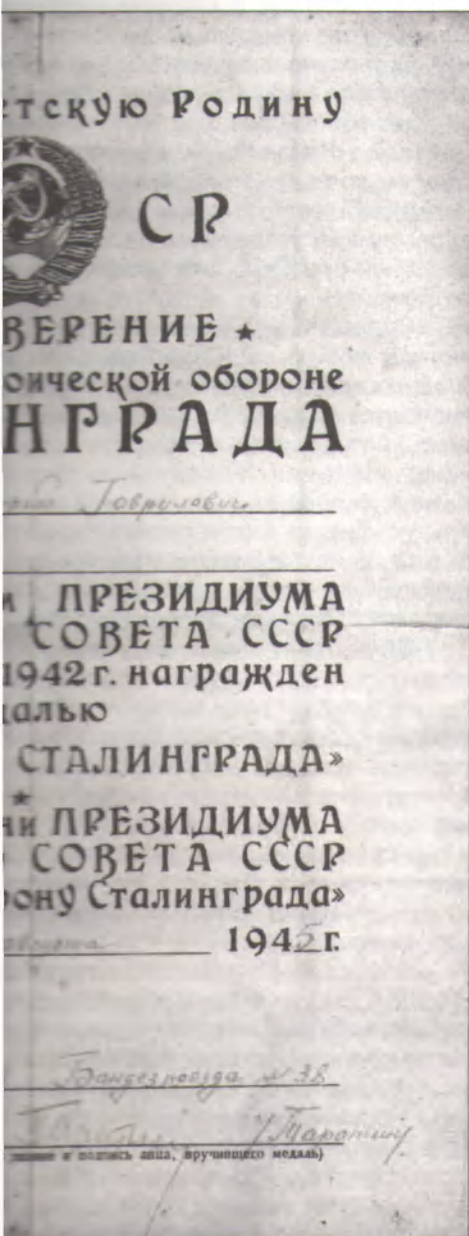


Д.Г. Шкуренко, машинист поезда-бани

инсценировка, рассчитанная на пуб оснований сомневаться в искреннем лать свой труд для фронта, для поб тод» — ну что ж, это всего лишь «рит жесты раздражают в обстановке спо каждый делает свое дело на своем ли мобилизующую роль, ограждая з трудягу от неплодотворной рефлекс дела, к которому он прилагает и с укрепляя его веру в достижимость

Словом, люди разного опыта и ли себя морально ущемленными, и Напротив, это для них даже означал

Один из самых прославленных ловской дороги — машинист углепод Сортировочный А.К. Черепанов.



медалью «За оборону Сталинграда»
на. Медаль вручена 10 августа
поезда № 38.

ние перекинулось на Тагил, Егоршино, на другие отделения. В первой половине 1943 года на Свердловской дороге было уже 246 «лунинских» паровозов, и число их продолжало расти.

«Лунинский метод в условиях военного времени явился крупнейшим оборонным резервом», — утверждает в книге о передовых методах работы железнодорожников, изданной в первый послевоенный год. Утверждается вполне справедливо, если учесть, что обиходным сознанием был очень быстро схвачен главный смысл «метода»: работать «по-лунински» — значит работать добросовестно и хорошо.

Уже в 1942 году «по-лунински» работали не только паровозники, но и вагонники, и путейцы, и механики углеподъемных кранов, и связисты, и даже стрелочники...

Трудно избавиться от ощущения, что столь великое множество людей, готовых радостно следовать предложенному образцу, — некая



Д.Г. Шкуренко, машинист
поезда-бани



А.К. Черепанов, машинист
углеподъемного крана

инсценировка, рассчитанная на публику. В то же время нет никаких оснований сомневаться в искреннем стремлении рабочих людей сделать свой труд для фронта, для победы более эффективным. А «метод» — ну что ж, это всего лишь «ритуальный» знак. Подобные знаки и жесты раздражают в обстановке спокойной обыденной работы, когда каждый делает свое дело на своем месте. Но в годы войны они играли мобилизующую роль, ограждая заматанного непосильной работой трудягу от неплодотворной рефлексии, подчеркивая коллективность дела, к которому он прилагает и собственные усилия, и тем самым укрепляя его веру в достижимость общей цели — победы.

Словом, люди разного опыта и разных профессий не чувствовали себя морально ущемленными, когда их называли «лунинцами». Напротив, это для них даже означало признание их заслуг.

Один из самых прославленных в годы войны «луинцев» Свердловской дороги — машинист углеподъемного крана депо Свердловск-Сортировочный А.К. Черепанов.

Составители поездов, диспетчеры, машинисты работают у всех на виду, от их усилий непосредственно зависит продвижение эшелонов к фронту. Это к ним взывала пропаганда, напоминая, что задержка поезда на один час влечет за собой несвоевременную доставку на фронт 300 тысяч снарядов или 50 танков, или 500 тонн горючего, которого хватало бы для заправки 200 танков...

Ананий Калистратович Черепанов работал машинистом углеподъемного крана на угольном складе паровозного депо — что называется, на обочине магистрали. Он лишь с помощью своего шеститонного «Кировца» грузил топливо в паровозные тендеры, и не в его власти было увеличить вес или скорость поезда, открыть семафоры на его пути.

Но смекалистый крановщик обратил внимание на то, что драгоценное время работы локомотива, которое так рачительно, по минутам, экономится экипажем и службами движения, бесхозяйственно растрачивается во время его экипировки (то есть когда его «заряжают» в поездку углем, водой, маслами), а тем более когда он ожидает своей очереди на угольном складе. За эти часы паровоз мог бы увести состав на десятки километров по маршруту.

Черепанов стал ставить на загрузку одновременно два паровоза: пока бригада одного разравнивает в тендере высыпаемый туда ковш угля, крановщик успевал опорожнить следующий ковш в тендер второго. Не терял он времени и тогда, когда происходила замена паровозов на загрузке: подгребал уголь поближе к месту, где встанут паровозы, собирал его в кучу, чтоб удобнее потом было брать.

Много времени экономил на экипировке самого крана: с углем-то проблемы не было, уголь всегда рядом, а поездки за водой (кран тоже был паровым) всегда отнимали много времени. Каждый заезд на гидроколонку отнимал примерно полтора часа, а набирать воду приходилось четыре раза в сутки, вот и считайте. Черепанов приспособился набирать воду из паровозного тендера, пока тот загружается углем, и только эта операция позволила ему обслуживать дополнительно четыре-пять паровозов в сутки.

При столь интенсивной работе приходилось, конечно, особенно тщательно — «по-лунински» — следить за техническим состоянием агрегата, чтоб исключить возможность внезапного выхода его из строя.

А.К.Черепанов перекрыл существовавшие ранее нормы выработки в 4-5 раз и тем самым «расшил» узкое место у себя в депо. Но еще большее он сделал для всей сети дорог, сам, пожалуй, на то не рассчитывая: он открыл принципиально новый источник экономии времени и средств, подтолкнул к творческому поиску людей, которым их профессия прежде казалась в отношении творчества бесперспективной.

Поэтому «почин» крановщика был оценен правительством особенно высоко: ему присвоили звание Героя Социалистического Труда.

«Луниным» был объявлен и молодой тульский машинист Дмитрий Коробков, первым освоивший езду на низкосортных подмосковных углях. Секрет успеха крылся опять-таки в хорошем уходе за паровозом и правильном использовании его теплотехнической системы. Впрочем, не то слово «правильном» — ювелирным! Чтоб заставить низкосортный уголь достигнуть предельной температуры горения, его

ДОРОГА ПОМОГАЕТ ПОБЕДИТЬ

следовало засыпать в топку ровным
жна была быть разной — в одни мом
ров!), в другие 150, 300, 350. Все дел
локомотив — то ли котел только ре
ли обихоженная перед поездкой ме
желовесный состав на трассе готови
А еще важно — уголь крупный или
или лето.

Богословские угли, которыми были аналогичны подмосковным, с пониженной теплотворной способностью в условиях горения. Познакомившись с этим машинист М.М. Давыдов тут же вел состав весом 3790 тонн (при нормальном угле со скоростью выше нормативной) по углям освоили машинисты из других бригад: Кунцевич, Косовских, Голубев и др. Для дровяная дорога стала ежедневно сжигать калорийного кузбасского угля, в кузбасской металлургии, непосредственно раба-

(Пожалуй, еще одна цифра «жорна» тульского Коробкова, уральского, в паровозных топках сжигалась при добычався в стране.)

«Лунинцы» — а вернее сказать профессионально грамотные работники — явили себя во всех отраслях общест-ва: сокращали сроки ремонта подви-тов, экономии на все. Работники Тюменского паровозного де-по раз сократили расход дефицитной смаз-ки, подшипников, не только не снизили, но и повы-сили качество ремонта. Они же заменили брон-зовыми, но с бронзовыми вкладышами, изно-шенными резиновыми водоприемными рези-нами. Даже промасленные «концы» (общее на-звание стилильной промышленности) перестали использовать в специальных камерах, их сноси-

* * *

Хорошо подготовленные, «по-л» выводили тяжеловесные составы с е свежими воинскими подразделения их брали под свою опеку грамотны а дальше уж все зависело от надеж сами. Можно сказать, что путевым хо совершенствованный, ускоренный во в

Только совсем стороннему взгляду
звене места для особых проблем уже
сегодняшний читатель далек от жем
наверняка обращал внимание, ожида
станке попутную электричку, как пут

диспетчеры, машинисты работают у всех и ответственность за продвижение эшелона пропаганды, напоминая, что задержка с собой несвоевременную доставку на 50 танков, или 500 тонн горючего, или 200 танков...

Черепанов работал машинистом угольным складе паровозного депо — что рали. Он лишь с помощью своего шепота в паровозные тендеры, и не в или скорость поезда, открыть сема-

к обратил внимание на то, что драгоценное, которое так рачительно, по минутам движения, бесхозяйственно опирокки (то есть когда его «заряжали»), а тем более когда он ожидает депо. За эти часы паровоз мог бы увести по маршруту.

загрузку одновременно два паровоза в тендере высланный туда порожнить следующий ковш в тендер и тогда, когда происходила замена угля поближе к месту, где встанут тобы удобней потом было брать.

на экипировке самого крана: с углем всегда рядом, а поездки за водой (кран имали много времени. Каждый заезд на полтора часа, а набирать воду и, вот и считайте. Черепанов приспособил тендера, пока тот загружается позволила ему обслуживать дополнительные сутки.

Ему приходилось, конечно, особенно следить за техническим состоянием паровоза, внезапного выхода его из строя. существовавшие ранее нормы вырабатывали узкое место у себя в депо. Но на сети дорог, сам, пожалуй, на то не заменил новый источник экономии и творческому поиску людей, которым в отношении творчества бесперспек-

а был оценен правительством особенно Героя Социалистического Труда.

и молодой тульский машинист Дмитрий ездил на низкосортных подмосковных паровозах — опять-таки в хорошем уходе за паровозом его теплотехнической системы. паровоз — ювелирном! Чтоб заставить паровоз работать при предельной температуре горения, его

следовало засыпать в топку ровным слоем, а толщина этого слоя должна была быть разной — в одни моменты только 30-40 мм (миллиметров!), в другие 150, 300, 350. Все дело в том, в каком режиме работает локомотив — то ли котел только разогревается после промывки, то ли обихожная перед поездкой машина выходит из депо, то ли тяжеловесный состав на трассе готовится преодолеть затяжной подъем. А еще важно — уголь крупный или мелкий. И даже — зима на дворе или лето.

Богословские угли, которыми отапливались паровозы на Урале, были аналогичны подмосковным: столь же высокая зольность при пониженной теплотворной способности, так же чувствительны к условиям горения. Познакомившись с опытом Коробкова, камышловский машинист М.М. Давыдов тут же последовал его примеру и провел состав весом 3790 тонн (при норме 2500 тонн) на богословском угле со скоростью выше нормативной. Вслед за ним богословские угли освоили машинисты из других депо уральских дорог: Старков, Кунцевич, Косовских, Голубев и др. С внедрением этого метода Свердловская дорога стала ежедневно экономить свыше 700 тонн высококалорийного кузбасского угля, в котором так нуждалась уральская металлургия, непосредственно работавшая на оборону.

(Пожалуй, еще одна цифра хорошо показывает значение «почина» тульского Коробкова, уральского Давыдова и их последователей: в паровозных топках сжигалась примерно треть всего угля, который добывался в стране.)

«Луниинцы» — а вернее сказать, рачительные, добросовестные, профессионально грамотные работники всех специальностей — проявили себя во всех отраслях обширного железнодорожного хозяйства: сокращали сроки ремонта подвижного состава, снижали себестоимость ремонта, экономили на всем, на чем можно было экономить. Работники Тюменского паровозного депо сумели, например, в несколько раз сократить расход дефицитного баббита при ремонте буксовых подшипников, не только не снизив, но даже и повысив при этом качество ремонта. Они же заменили бронзовые дышлоуые втулки стальными, но с бронзовыми вкладышами; применили вместо гофрированных резиновых водоприемных рукавов стальные с шарнирами... Даже промасленные «концы» (обтирочный материал — отходы текстильной промышленности) перестали выбрасывать: обработав паром в специальных камерах, их снова пускали в дело.

* * *

Хорошо подготовленные, «по-луниински» ухоженные локомотивы выводили тяжеловесные составы с вооружением, боеприпасами или свежими воинскими подразделениями на магистральные линии, тут их брали под свою опеку грамотные и расторопные диспетчеры, — а дальше уж все зависело от надежности стальной колеи под колесами. Можно сказать, что *путевым хозяйством* как бы завершался усовершенствованный, ускоренный во всех звеньях технологический круг.

Только совсем стороннему взгляду может показаться, что в этом звене места для особых проблем уже не должно быть. Даже если наш сегодняшний читатель далек от железнодорожных дел, все равно он наверняка обращал внимание, ожидая на каком-нибудь лесном полустанке попутную электричку, как пугающе гнется, ходит волнами под

колесами пробегающего грузового поезда, казалось бы, такая мощная, уложенная на железобетонные шпалы и гранитный щебень стальная колея. А ведь в те годы, о которых идет речь, не было ни железобетонных шпал, ни даже — на многих участках — щебня; и рельсы порой лежали с того самого момента, как по ним было открыто движение, то есть лет 25-30, если не больше. Между тем военные эшелоны настолько порой превосходили весом составы, которые водили довоенные рекордсмены-«тяжеловесники», что те, прежние, уже казались просто недомерками, а скоростям грузовых поездов позавидовали бы довоенные курьерские. Можно вообразить себе, что переживали путевые обходчики, наблюдая профессиональным глазом, как под колесами спешащих в сторону фронта эшелонов катастрофически быстро разрушается полотно.

Ремонтные бригады (значительно ослабленные к тому же военными мобилизациями) не справлялись с резко возросшим объемом работ. И вот тогда — точнее говоря, весной 1943 года — получила широкую огласку инициатива обходчика Максима Афанасьевича Казанцева (его околоток был где-то в районе станции Колюткино — в сорока пяти километрах к юго-востоку от Свердловска): надо, убеждал он коллег-обходчиков, отремонтировать колею своими силами, оставляя на долю профессионалов-ремонтников разве что самые сложные случаи.

Его призыв был встречен не без сомнения, не без недоверия: сможем ли? Да и такая ответственность. Однако удалось-таки уговорить, заразить своей идеей обходчиков соседних околотков («обходчиц» надо бы, наверно, сказать: это все были женщины — Л.Н. Сысоева, А.Г. Девярых, М.А. Бабанова). Вчетвером составили бригаду и стали заниматься планово-предупредительным ремонтом пути по три часа ежедневно в свободное от дежурства время. И что же — получилось даже лучше, чем у штатных ремонтников: за 16 дней мая выполнили объем работ, почти вдвое превышающий месячную норму ремонтной бригады! А секрет был в том, что обходчики свои участки знают досконально, времени на поиск неисправностей не тратят, работу же делают — «для себя», чтоб душа была спокойна.

Потом усовершенствовали организацию дела: один из четверки осматривает-простукивает рельсы — трое в это время занимаются ремонтом.

Достаточно скоро порядок на объединенном участке был наведен, а поддерживать его стало уже проще. Обходчики теперь без опаски стали смотреть на пролетающие мимо перегруженные поезда...

Казанцевский почин был настоящим спасением для изношенных за два предыдущих военных года дорог, поэтому легко понять, почему его сразу же горячо поддержали и Свердловский обком партии, и наркомат путей сообщения. Не просто поддержали, но и начали пропагандировать по всей железнодорожной сети СССР.

Почин распространился почти мгновенно. Еще в 1943 году на Свердловской дороге было зарегистрировано 206 «казанцевских» бригад общей численностью около пяти тысяч человек. А в 1944 году по всей сети дорог их было уже 5080, протяженность же отремонтированной ими колеи превысила 4 тысячи километров.

Почин М.А. Казанцева помог решить одну из самых трудных проблем железной дороги военных лет, при этом не пришлось привле-

кать дополнительные кадровые ресурсы, значительные денежные средства. Как и сам Афанасьевич с тремя помощниками потратил более миллиона рублей.

Мало того, в «казанцевских» бригадах вырастали хорошие бригадиры и мастера.

Таков был резерв, открытый че-
ловеческих и малозаметных железнодорожников. Афанасьевич был по праву отмечен самым высоким присвоенным званием Героя Социалистического Труда.

* * *

Большевистский принцип волевого преодоления любых трудностей, нарушавший естественные законы, вносивший сумятицу и раздор в общественные отношения, и потому нередко приводивший к катастрофическим последствиям, был в военные годы скомпрометирован, с гораздо большим успехом позволяла строить планы в масштабах всей страны. Ответственные операции планировались заранее, в перевозках во многих случаях определялись потребностями отрасли, а потребностями населения. Так, например, в 1944 году было выполнено 100 миллионов тонн грузов. Это при том, что и в предвоенные годы за пределами физических возможностей был план, ну, просто не стратегическим. И ведь выполнили!

Выполнять заведомо нереальные планы — это была убежденность составителя Фетисова, обходчика Черепанова, обходчика Казанцева (или безвестных — тут особой разницы нет), что раз надо — у него не может быть профессиональная честь была задета. Это чувство: не может, дескать, дело победы в той части, в какой оно было бы полноценной поддержкой!

Иными словами, разгадку тайны надо искать в людях.

Мысль эта, конечно, выглядит до того момента, пока мы не коснемся Свердловской и Пермской дорог в год, ситуация эта при ближайшем рассмотрении сложилась в загадочные.

Дело в том, что военная мобилизация стороны. К апрелю 1942 года ушли на фронт и в разного рода спе- работников массовых железнодорожников, какой же отток квалифицированной рабочей силы. Нужна ли пояснять, что слабые — и физически, и по уровню

ого поезда, казалось бы, такая мощная, шпалы и гранитный щебень стальная. Идет речь, не было ни железобетонных участков — щебня; и рельсы порой как по ним было открыто движение, то. Между тем военные эшелоны настоящие составы, которые водили довоенные, что те, прежние, уже казались просто южных поездов позавидовали бы довозразить себе, что переживали путевые. Иональным глазом, как под колесами эшелонов катастрофически быстро раз-

ительно ослабленные к тому же воен-... алялись с резко возросшим объемом... говоря, весной 1943 года — получила... обходчика Максима Афанасьевича... де-то в районе станции Колюткино — (к востоку от Свердловска): надо, убеж-... нтировать колею своими силами, ос-... е-ремонтников разве что самые слож-

не без сомнения, не без недоверия:... венность. Однако удалось-таки угово-... обходчиков соседних околотков («обход-... : это все были женщины — Л.Н. Сысо-... ва»). Вчетвером составили бригаду и... предительным ремонтом пути по три... дежурства время. И что же — полу-... ных ремонтников: за 16 дней мая вы-... дное превышающий месячную норму... был в том, что обходчики свои участки... а поиск неисправностей не тратят, ра-... тоб душа была спокойна.

организацию дела: один из четверки... сы — трое в это время занимаются

на объединенном участке был наве-... же проще. Обходчики теперь без опас-... жие мимо перегруженные поезда... настоящим спасением для изношен-... года дорог, поэтому легко понять,... держали и Свердловский обком партии, ... Не просто поддерживали, но и начали... железнодорожной сети СССР.

речи мгновенно. Еще в 1943 году на... регистрировано 206 «казанцевских»... оло пяти тысяч человек. А в 1944 году... 5080, протяженность же отремонти-... 4 тысячи километров.

решить одну из самых трудных про-... лет, при этом не пришлось привле-

кать дополнительные кадровые ресурсы и удалось сэкономить значительные денежные средства. Как подсчитали экономисты, сам Максим Афанасьевич с тремя помощниками сберегли для государства более миллиона рублей.

Мало того, в «казанцевских» бригадах из путевых обходчиков вырастали хорошие бригадиры и мастера дорожных служб.

Таков был резерв, открытый человеком одной из самых массовых и малозаметных железнодорожных профессий. Максим Афанасьевич был по праву отмечен самым высоким отличием — ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

* * *

Большевистский принцип волевого планирования периода первых пятилеток, нарушавший естественные пропорции в развитии отраслей, вносящий сумятицу и раздразни в хозяйственную жизнь страны и потому нередко приводивший к замедлению там, где ожидалось ускорение, был в военные годы снова востребован и на этот раз, кажется, с гораздо большим успехом. Правда, теперь обстановка не позволяла строить планы в масштабах всего народного хозяйства, череда пятилеток застопорилась. Однако крупномасштабные хозяйственные операции планировались. И планы железнодорожных перевозок во многих случаях определялись не техническими возможностями отрасли, а потребностями фронта и народного хозяйства. Так, например, в 1944 году было необходимо увеличить грузооборот Свердловской дороги по сравнению с предыдущим годом на 20 процентов. Это при том, что и в предыдущем году дорога работала уже за пределами физических возможностей. А не выполнить этот явно нереальный план было, ну, просто нельзя. По соображениям военно-стратегическим. И ведь выполнили!

Выполнять заведомо нереальные планы помогала настырная убежденность составителя Фетисова, диспетчера Еремина, крановщика Черепанова, обходчика Казанцева, любого из их прославленных (или безвестных — тут особой разницы даже и нет) товарищей по труду, что раз надо — у него не может не получиться. Тут, если угодно, профессиональная честь была задета. Но срабатывало также и гражданское чувство: не может, дескать, такого случиться, чтобы общее дело победы в той части, в какой оно зависит от меня лично, не получило бы полноценной поддержки!

Иными словами, разгадку тайны выполнения невыполнимых планов надо искать в людях.

Мысль эта, конечно, выглядит достаточно банальной, но только до того момента, пока мы не коснемся кадровой ситуации на Свердловской и Пермской дорогах в годы войны более конкретно. Ибо ситуация эта при ближайшем рассмотрении таит в себе еще более сложные загадки.

Дело в том, что военная мобилизация вовсе не обошла обе дороги стороной. К апрелю 1942 года с дороги имени Л.М. Кагановича ушли на фронт и в разного рода спецформирования более 11 тысяч работников массовых железнодорожных профессий. Примерно такой же отток квалифицированной рабочей силы испытала и Пермская дорога. Нужно ли пояснять, что покинули обе дороги не самые слабые — и физически, и по уровню квалификации — работники?

Между тем грузопоток, как уже говорилось, возрос в два — два с половиной раза.

Разумеется, поезда не пошли без машинистов и стрелки не стали переводиться автоматически: взамен выбывших работников дорога приняла новых. Кто были эти новые? В лучшем случае — пенсионеры, еще не забывшие свое ремесло, но чаще — женщины или подростки.

Стоит признать, что очень предусмотрительно Совнарком СССР еще 1 ноября 1938 года принял постановление, которым из списка «особо тяжелых и вредных профессий, к которым не допускаются женщины», были исключены профессии паровозных машинистов, помощников паровозных машинистов, паровозных кочегаров, слесарей текущего ремонта паровозов. Сейчас трудно даже представить, как бы выжили железные дороги в военные годы, не будь того не очень гуманного постановления.

В воспоминаниях железнодорожников военных лет упоминается очень много женских имен. Работали на паровозах Зоя Федоровна Сукова, Анна Башкатова, Мария Рожнева, Любовь Еловских в Свердловском депо, Мария Павловна Чуткова (Хохлова) в Надеждинском, Анна Задираченко, Екатерина Баянова, Мария Суслова, Надежда Федоровых, Евдокия Жилина и др. в Тюменском, Валентина Бубенцова, Екатерина Антипова, Клавдия Радионова, Агафья Беляева, Анфиса Семушева и др. в Верещагинском... Водили электровозы Варвара Шабуня, Анна Вяткина, Мария Клименкова, Татьяна Морозова, Валентина Ощепкова...

Валентина Ивановна Ощепкова (впрочем, тогда она еще была Валя Макушина) восемнадцати лет окончила в Чусовом школу ФЗУ, получила специальность крановщика. Случайно в газете увидела объявление: в железнодорожном клубе открываются курсы помощников электровозных машинистов. Специальность была новая, интересная, сегодня бы сказали — престижная. Попросилась записать и ее — приняли! После года учебы получила удостоверение и стала ездить помощником машиниста. А еще через год — как раз двадцать лет стукнуло — сама возглавила экипаж электровоза. И тут началась война.

Во время войны Валентина Ивановна водила тяжело груженные составы и с кизеловским углем, и с березниковской «химией», и с чусовским металлом. Водила и пассажирские поезда, и электрички. Маршруты у нее были непростые — все по Горнозаводской линии, первой на Урале. Со всеми ее крутыми поворотами, подъемами и спусками, головокружительными насыпями и глубокими туннелями. Но никаких чрезвычайных происшествий во время тех давних своих поездок Валентина Ивановна не припоминает, да ведь в том, наверно, и проявилось ее мастерство водителя локомотива, что проходили ее поездки по трассе сложнейшего профиля спокойно и ровно, без таких осложнений, которые оставляют метку в памяти на десятилетия. И поэтому труд ее был отмечен званием «Почетный железнодорожник». Почетным железнодорожником она стала в 1943 году, двадцати двух лет от роду.

Вот такая молоденькая она была, и что ж тут удивительного, что в локомотивном депо встретился ей человек, с которым она связала

свою судьбу. Тоже электровозный машинист и тоже Валентин.

Валентин и Валентина.

Вместе они прожили полвека. В пенсии не оставлял свой электровозник, успел познакомить внуков и...

А Валентина Ивановна водила первое послевоенное время, а в 1945 машинист Ощепкова на железную дорогу на железной дороге и по сей день сыновей. В общем, целая династия.

А сколько их, женщин, работало в паровозных горках и в вагонных парках, в те стальных путях!..

Есть такие цифры: на Свердловской железной дороге в 1941 году работало 10700 женщин, а в 1944 году их было 15000. То есть 100 процента всех работающих на дорогах страны к концу войны.

Подростков было меньше, но тоже немало. В Свердловской области составляли около 20 процентов штата железнодорожников. В 1944 году на Свердловской дороге работало 2860 юношей, из них не было даже 16...

Теперь мы можем более определенно оценить кадровую ситуацию в годы войны. В основном это были домохозяйки, а чаще девчонки, еще зеленые подростки — такие сейчас называются «сиротками» — часами гоняют — выполняли очень тяжелую работу, очень важную для их мужей, отцов и братьев.

Но главное даже не в физическом труде, а в том, что в те годы подростки, как правило, люди, владеющие техникой. Подростков еще надо было обучить, а работу надо было делать безотлагательно.

Конечно, продолжала работать и Валентина (начало ее даже восходит, как вы помните, к началу войны на Горнозаводской дороге) система резервов — школьники. Мало того, что продолжала работать и Валентина, но и ее новыми «контингентами» учащиеся. Очень важной и находилось под контролем добросовестное отношение этого контингента к работе. Это была реальная угроза уголовной ответственности.

Только теперь в этих заведених больше теории, побольше практической. Подростков «фэзэушники» и «ремесленники» проводили не столько в клубе, сколько в мастерской. Под руководством опытных наставников. Точили болванки для снарядов, для боевых машин. А, например, в Кустовском училище № 1 собирали минометы. В «Кустовском» производстве, устанавливали снаряды, однако достаточно напряженно.

е говорилось, возрос в два — два с

или без машинистов и стрелки не ста-
к: взамен выбывших работников до-
ти новые? В лучшем случае — пенси-
ремесло, но чаще — женщины или

предусмотрительно Совнарком СССР
л постановление, которым из списка
офессий, к которым не допускаются
офессии паровозных машинистов, по-
тов, паровозных кочегаров, слесарей
ейчас трудно даже представить, как
военные годы, не будь того не очень

дорожников военных лет упоминается
ботали на паровозах Зоя Федоровна
Рожнева, Любовь Еловских в Сверд-
Чуткова (Хохлова) в Надеждинском,
аянова, Мария Суслова, Надежда Фе-
в Тюменском, Валентина Бубенцова,
Радионова, Агафья Беляева, Анфиса
ском...Водили электровозы Варвара
именкова, Татьяна Морозова, Вален-

пкова (впрочем, тогда она еще была
лет окончила в Чусовом школу ФЗО,
женщина. Случайно в газете увидела
м клубе открываются курсы помощ-
ов. Специальность была новая, инте-
престижная. Попросилась записать и
бы получила удостоверение и стала
А еще через год — как раз двадцать
экипаж электровоза. И тут началась

Ивановна водила тяжело груженные
и с березниковской «химией», и с
пассажирские поезда, и электрички.
ые — все по Горнозаводской линии,
крутыми поворотами, подъемами и
и насыпями и глубокими туннелями.
шествий во время тех давних своих
припоминает, да ведь в том, наверно,
дителя локомотива, что проходили ее
о профиля спокойно и ровно, без та-
пятют метку в памяти на десятилетия.
званием «Почетный железнодорож-
ном она стала в 1943 году, двадцати

была, и что ж тут удивительного, что в
ей человек, с которым она связала

свою судьбу. Тоже электровозный машинист, тоже почетный желез-
нодорожник и тоже Валентин.

Валентин и Валентина.

Вместе они прожили полвека. Валентин Евгеньевич Ощепков до
пенсии не оставлял свой электровоз, числился среди лучших маши-
нистов, успел помянуть внуков и... Не так давно его не стало.

А Валентина Ивановна водила локомотивы до конца войны и в
первое послевоенное время, а в 1946 у нее родилась Галя. Больше
машинист Ощепкова на железную дорогу уже не возвращалась. Но
на железной дороге и по сей день работают ее дочь, зять, двое ее
сыновей. В общем, целая династия.

А сколько их, женщин, работало в мастерских и депо, на сортиро-
вочных горках и в вагонных парках, сколько их было занято на ремон-
те стальных путей!..

Есть такие цифры: на Свердловской дороге в 1942 году работа-
ло 10700 женщин, а в 1944 году их стало уже 24118 человек — 52,2
процента всех работающих на дороге! Более 50 процентов личного
состава составляли к концу войны женщины и на Пермской дороге.

Подростков было меньше, но тоже много: к 1943 году они со-
ставляли около 20 процентов штата дороги. К концу войны на Сверд-
ловской дороге работало 2860 юношей и девушек моложе 18 лет, а
608 из них не было даже 16...

Теперь мы можем более определенно сказать, в чем видим зага-
дочность кадровой ситуации в описываемое время: вчерашние до-
мохозяйки, а чаще девчонки, еще жизни не нюхавшие, и совсем уж
зеленые подростки — такие сейчас по бульвару на роликовых досках
часами гоняют — выполняли объем работы, который казался непо-
сылным для их мужей, отцов и братьев, ушедших на фронт.

Но главное даже не в физических возможностях. На фронт ухо-
дили, как правило, люди, владеющие специальностью — женщин же и
подростков еще надо было обучить. А времени на учебу не было:
работу надо было делать безотлагательно, прямо сейчас.

Конечно, продолжала работать сложившаяся задолго до войны
(начало ее даже восходит, как вы помните, к первым годам существо-
вания Горнозаводской дороги) система учебных заведений государ-
ственных трудовых резервов — школы ФЗО, ремесленные училища.
Мало того, что продолжала работать, — бесперебойное пополнение
ее новыми «контингентами» учащихся рассматривалось как дело обо-
ронной важности и находилось под неусыпным контролем властей, а
добросовестное отношение этого «контингента» к учебе подкрепля-
лось реальной угрозой уголовной ответственности.

Только теперь в этих заведениях учили по сокращенной схеме:
поменьше теории, побольше практических навыков. Полновесную тру-
довую смену «фзэзушники» и «ремесленники» (так их в обиходе на-
зывали) проводили не столько в классах, сколько в мастерских, где
под руководством опытных наставников выполняли оборонные зака-
зы. Точили болванки для снарядов, делали комплектующие детали
для боевых машин. А, например, в Камышловском железнодорожном
училище № 1 собирали минометы. Для учащихся, как и на «настоя-
щем» производстве, устанавливались нормы выработки — учениче-
ские, однако достаточно напряженные. Соответственно были в учеб-

ных мастерских и передовики, перевыполнявшие нормы, — порой даже вдвое.

Таким вот образом за годы войны в учебных заведениях системы трудовых резервов при Свердловской и Пермской железных дорогах было подготовлено 5900 квалифицированных рабочих разных специальностей. Это, конечно, очень много. Но это, конечно, и очень мало, если сопоставить названную цифру с общим числом принятых за то же время на работу: на Свердловскую дорогу более 49,5 тыс. человек, на Пермскую — более 16,5 тыс. Даже если вычесть возвратившихся на свои прежние рабочие места пенсионеров, отозванных с фронта машинистов, диспетчеров и представителей других дефицитных железнодорожных профессий, а также перебрасываемых туда, где нужнее («куда партия пошлет», говорили), ведущих специалистов, — все равно останутся десятки тысяч необученных людей, допущенных к сложнейшему железнодорожному хозяйству, не терпящему безалаберности и непрофессионализма. Как их обучали?

Очевидно, самой массовой формой обучения — практически все остальные, необученные, под нее и попадали — было так называемое *индивидуально-бригадное ученичество*. За этим казенным наименованием скрывалась предельно простая педагогика: мальчишку (или вчерашнюю домохозяйку) приводили на рабочее место, еще не остывшее, можно сказать, после ухода прежнего хозяина. Это мог быть слесарный верстак, какой-нибудь нехитрый — сверлильный, например, или поперечно-строгальный — станок, паровозный тендер. Хуже, если участок железнодорожного полотна на перегоне, да ведь и там кому-то нужно было работать. Показывали два-три простейших приема: включить — выключить, шпиндель опустить — шпиндель поднять. Или того проще: гребни здесь — бросай туда. И вот тебе задание на первый раз, опять-таки ученическая норма.

«Обучаемые» что-то подсматривали у трудящихся по соседству «стажистов» — а те и сами нередко работали здесь без году неделю. Что-то постигали на собственных ошибках. Проходил месяц-другой (или больше — в зависимости от сложности профессии и сметливости ученика) — привыкали, втягивались, сдавали на разряд, и вот уже ученическая норма заменялась полновесной «взрослой», зарплата и паек — тоже. Получай, Родина, новое пополнение рабочего класса!

Отмечен и такой, например, случай. В Надеждинском депо бывали затруднения с кадрами — нечем было укомплектовывать паровозные бригады. Узнав об этом, нарядчица Щербакова и оператор Петухова предложили руководству: когда случится такая необходимость, отправляйте, дескать, нас в поездки кочегарами. При этом они продолжали числиться на месте своей основной работы: просто там иногда без них могли обойтись. Навыки работы с угольной лопатой девушки освоили в кабине локомотива. И этот почин был предан гласности; желающие последовать примеру молодых серовчанок нашлись и на других отделениях дороги.

Из кочегаров там же, в кабине паровоза, переучивались на помощников машиниста, из помощников — в машинисты.

Скороспелые «профессионалы» едва ли могли бы достигать высокой производительности при надлежащем качестве труда, но, возможно, в их слабости была их сила. Сознывая ущербность своей подготовки, они были податливее на учебу. А руководство дорожных

подразделений, понуждаемое к тому, оставляло их, малообученных, своим источником опыта было поставлено (разумеется, без отрыва от производства: слеты, встречи, конференции, лекции, стенды, брошюры, книги... Поразительно, что в рамки военного бюджета времени могла (по указу Президиума Верховного Совета СССР от 1941 года) вполне официально проводиться еще на 1-3 часа (подросткам — чем на 2, но это же 10-часовой рабочий день, и до полутора суток. Но ведь у информации — оказаться вне его было уже не отдельные слабо подготовленные отдельные работников вершили общие лективные смекалки, коллективный на

Так обстояло дело с рабочими.

А чтоб пополнить подразделения специалистами, организовали в старших железнодорожных школах обучение программ техникумов. Кроме того, в кадровом составе уральских дорожных из зоны, оккупированной немцами, обеих дорог по давней большевистской прерывной ротации. Достаточно сказать, что на Свердловской (имени Л.М. Каган) начальников. Причины их смены не в вещи на бытовом уровне считались бы авторитет власти вообще. Можно было все-таки не в упущениях в работе, как правило, либо на равноценности. Скорее, хотели выжать из каждого в почистить то, что получилось, «новый» срок позволял сохранять жесткость, другое, в общем-то, шло на пользу д

* * *

Как бы там ни обстояли дела с распространением коллективного опыта, железнодородники в годы войны воспитанный на критике сталинизма, система, оказавшись в смертельной опасности, которых подняла на свою защиту была строга, нередко (особенно на войне) жертвы, но все же немало делало время помочь человеку выжить.

В феврале 1942 года по постановлению правительства промышленности и транспорта рабочего снабжения — знаменитый, но, косному принципу планового деления ОРСы противопоставили прерасторопность, идущие «снизу».

перевыполнявшие нормы, — порой даже
ды войны в учебных заведениях систе
Свердловской и Пермской железных до
0 квалифицированных рабочих разных
очень много. Но это, конечно, и очень
ную цифру с общим числом принятых
Свердловскую дорогу более 49,5 тыс.
16,5 тыс. Даже если вычесть возвра
бочие места пенсионеров, отозванных
неров и представителей других дефи
ссий, а также перебрасываемых туда,
т», говорился), ведущих специалистов, —
тысяч необученных людей, допущенных
ному хозяйству, не терпящему безала
ма. Как их обучали?

и формой обучения — практически все
ее и попадали — было так называемое
ичество. За этим казенным наимено-
простая педагогика: мальчишку (или
водили на рабочее место, еще не ос-
хода прежнего хозяина. Это мог быть
удь нехитрый — сверлильный, напри-
й — станок, паровозный тендер. Хуже,
о полотна на перегоне, да ведь и там
Показывали два-три простейших при-
мидель опустить — шпиндель поднять.
— бросай туда. И вот тебе задание на
ская норма.

вспыльчивости у трудящихся по соседству
еще работали здесь без году неделю.
много ошибок. Проходил месяц-другой
от сложности профессии и сметливо-
сважились, сдавали на разряд, и вот уже
полновесной «взрослой», зарплата и
новое пополнение рабочего класса!

случай. В Надеждинском депо быва-
ло укомплектовывать паровоз-
машиниста Щербакова и оператор Пету-
ховец. Когда случится такая необходимость,
ездят кончегарами. При этом они про-
водят основную работу: просто там ино-
гда работы с угольной лопатой де-
мотива. И этот почин был предан
на рассмотрение молодых серовчанок на-
стоящих.

не паровоза, переучивались на помощников — в машинисты.

едва ли могли бы достигать выдающемся качестве труда, но, возм. Сознавая ущербность своей подготовки к учебе. А руководство дорожных

подразделений, понуждаемое к тому и партийными комитетами, не оставляло их, малообученных, своим вниманием. Распространение производственного опыта было поставлено на поток. «Школы» передовиков (разумеется, без отрыва от производства), совещания стахановцев, слеты, встречи, конференции, лекции, беседы, консультации, листовки, стенды, брошюры, книги... Поразительно, что все это удавалось вмонтировать в рамки военного бюджета времени, где 8-часовая рабочая смена могла (по указу Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1941 года) вполне официально продлеваться (и продлевалась) ежедневно еще на 1-3 часа (подросткам до 16 лет — все-таки не больше, чем на 2, но это же 10-часовой рабочий день!), а неофициально — случалось, и до полутора суток. Но ведь удавалось! В таком густом потоке информации — оказаться вне его было, пожалуй, просто невозможно — уже не отдельные слабо подготовленные работники трудились; через отдельных работников вершили общее дело коллективный опыт, коллективная смекалка, коллективный навык.

Так обстояло дело с рабочими кадрами.

А чтоб пополнить подразделения дороги дипломированными специалистами, организовали в старших классах общеобразовательных железнодорожных школ обучение по учебным планам и программам техникумов. Кроме того, НКПС присылал «для укрепления кадрового состава» уральских дорог инженеров и техников, эвакуированных из зоны, оккупированной немцами. А высший комсостав обеих дорог по давней большевистской традиции подвергался непрерывной ротации. Достаточно сказать, что за четыре военных года на Свердловской (имени Л.М. Кагановича) дороге сменилось *семь* начальников. Причины их смены не афишировались, обсуждать такие вещи на бытовом уровне считалось недопустимым — это подрывало бы авторитет власти вообще. Можно, однако, предположить, что дело было все-таки не в упущениях в работе: сменяемые начальники уходили, как правило, либо на равноценные посты, либо с повышением. Скорее, хотели выжать из каждого все, на что он способен, а потом почистить то, что получилось, «новой метлой». Кроме того, короткий срок позволял сохранять жесткость официальных отношений. То и другое, в общем-то, шло на пользу делу.

* * *

Как бы там ни обстояли дела с патриотизмом и энтузиазмом, с распространением коллективного опыта, а признать приходится: уральские железнодорожники в годы войны работали на износ. Читатель, воспитанный на критике сталинизма, легко может сделать вывод, что система, оказавшись в смертельной опасности, была беспощадна к людям, которых подняла на свою защиту. Что ж, система и впрямь была строга, нередко (особенно на фронте) допускала бессмысленные жертвы, но все же немало делала и для того, чтоб в это трудное время помочь человеку выжить.

В феврале 1942 года по постановлению СНК СССР при крупных предприятиях промышленности и транспорта были созданы отделы рабочего снабжения — знаменитые ОРСы. Тяжеловесно-медлительному, косному принципу планового — централизованного — распределения ОРСы противопоставили предприимчивость, инициативность, расторопность, идущие «снизу».

Главное назначение ОРСов было в том, чтоб накормить, одеть, обуть работников своего предприятия и их семьи. Были магазины ОРСа, ларьки, палатки, киоски, вагон-лавки ОРСа, столовые ОРСа. Особенно — столовые. Дома распорядиться имеющимися продуктами каждый был волен, как совесть велит, но человека, выкладывающегося на работе, надо было покормить — иначе какой из него работник. А работник-то этот очень часто был либо совсем юн, либо это была молодая женщина, будущая мать... Вот и открывали круглосуточные орсовские столовые в депо, на сортировочных станциях, в других местах, где люди работали. Нередко организовывали доставку горячей пищи на рабочие места. Особенно передовикам — это была одна из форм поощрения хорошей работы.

Орсовские столовые и магазины были очень авторитетны у всех жителей поселков и городских кварталов, примыкающих к железной дороге, — полки в них не пустовали, и «отовариться» в них можно было, как правило, дешевле. Но обслуживали они, главным образом, «своих». Хотя какие-то продукты и товары приобрести в них можно было и посторонним.

Но откуда же получала система рабочего снабжения все эти дефициты?

Во-первых, ей было разрешено заниматься так называемыми децентрализованными закупками. Где-нибудь в казахстанской глубинке расторопному снабженцу удавалось закупить мяса или хлеба подешевле, а доставить его по железной дороге — это уже было дело техники. Во-вторых, ОРСы организовывали сбор и заготовку впрок грибов, ягод и других «даров леса». В-третьих, они со временем развернули собственное производство сельхозпродуктов и даже товаров первой необходимости — начиная от мыла и кончая валенками.

К концу войны управление рабочего снабжения Свердловской дороги имело в своей системе шесть совхозов, заготконтору в Казахстане, торгово-закупочную базу, 81 магазин, 14 вагон-лавок и около сотни ларьков, палаток, киосков... Эта внушительная по масштабам сеть стала серьезной опорой жизни каждой семьи, в которой были работники железной дороги, она помогла сохранить здоровье, а может, и жизнь десяткам тысяч людей.

Но здоровье железнодорожников зависело, конечно, не только от снабжения продовольствием и товарами первой необходимости: железные дороги активно развивали собственную систему здравоохранения. К концу войны на Свердловской дороге было 10 больниц (в том числе две детских) общей вместимостью 670 коек, три поликлиники, 22 амбулатории, 13 фельдшерских пунктов, 4 женских консультации и целая система заведений для охраны здоровья детей — начиная от молочных кухонь и кончая детскими санаториями.

О детях думали всерьез. Трудности военного времени не только не отодвинули на задний план заботу о таких, казалось бы, далеких от нужд обороны вещах, как детские садики, ясли, — как раз напротив, сеть дошкольных детских учреждений в годы войны заметно выросла. Так, в январе 1942 года на Свердловской дороге было 42 детских сада с общим числом воспитанников 2678, а в январе 1943 года садиков при железной дороге стало 52, а посещало их уже 4048 детей. Конечно, тем самым освобождались от домашних забот для привлечения к работе на оборону тысячи пар женских рук, но не в после-

дную очередь учитывалось и то, что и лучал хоть и небогатое, но стабильное всякой семье.

Не оставлялась без внимания и проблема жилья. Конечно, на крупное строительство не было ни средств, ни сил, индивидуальное жилищное строительство, выделялись материалы. За счет преимуществу общежития: это было печить временным жильем максимальное.

Но, конечно, жилищная проблема. Сохранились цифры: по состоянию на улучшение жилищного положения на стояли 7945 работников, а при них чис-

* * *

И все же даже накормленные и одетые с жильем люди не смогли бы в том режиме, если бы не развивалась — табом перевозок — материальная база. Простой пример: тяжеловесный поезд с нормами — принимается на промее местить? Ведь хвост длинного состава встречного поезда. Энтузиазм энтузиастов удлинять. Причем задача эта была не безотлагательная. И вот уже к ноябрю пунктах Пермской дороги удлинители вагонов установили дополнительные по лась и на дороге имени Кагановича.

Чтобы повысить пропускную способность сооружались соединительные и сеть подъездных дорог (особенно в те ные эвакуированные предприятия и водство оборонного значения), укреп лий, строились вторые пути.

Особенно интенсивно вторые пу роге — кардинально наращивалась пр сторону Кирова. Там же, на Пермской прокладывали новую 149-километровую. Эта стройка внешне сильно напоминала строительства времен П.И. Губонина, чти отсутствовали (если они и имели ведомства, то трудились где-нибудь н тройством земляного полотна и укла лись толпы пеших и конных крестьян, порядке трудовой повинности. В отде лось более 30 тысяч. Зато и участок кончен за 2,5 года.

Свердловская дорога строительс нималась в меньшем объеме. Самые районе северной ее оконечности. За на исходе северного лета 1942 года

было в том, чтоб накормить, одеть, обути и их семьи. Были магазины ОРСа, ларь-ОРСа, столовые ОРСа. Особенно — стоящими продуктами каждый был человека, выкладывающегося на работе, какой из него работник. А работник-то нем юн, либо это была молодая женщина, давали круглосуточные орсовские столовые в других местах, где люди работали доставку горячей пищи на рабочие — это была одна из форм поощрения

магазины были очень авторитетны у всех кварталов, примыкающих к железной дороге, и «отовариться» в них можно было, обслуживали они, главным образом, продукты и товары приобрести в них можно

система рабочего снабжения все эти

ешено заниматься так называемыми магазинами. Где-нибудь в казахстанской глуши удавалось закупить мяса или хлеба для железной дороге — это уже было делом организации сбора и заготовку впрок. В-третьих, они со временем разрабатывали сельхозпродукты и даже товары от мыла и кончая валенками. Система рабочего снабжения Свердловской железной дороги, заготовителю в Казахстане, 31 магазин, 14 вагон-лавочек и около 100. Эта внушительная по масштабам система каждой семьи, в которой были дети, помогла сохранить здоровье, а молодежи.

мужиков зависело, конечно, не только от товаров первой необходимости: имели собственную систему здравоохранения. Свердловской дороге было 10 больниц общей вместимостью 670 коек, три поликлинических пунктов, 4 женских конвalesцентий для охраны здоровья детей — детская детскими санаториями.

трудности военного времени не только влечли о таких, казалось бы, далеких от войны садики, ясли, — как раз напротив, в годы войны заметно выросла Свердловской дороге было 42 детских домов, 2678, а в январе 1943 года было 52, а посещало их уже 4048 детей. Они освобождались от домашних забот для прихода пар женских рук, но не в после-

днюю очередь учитывалось и то, что в садике или яслях ребенок получал хоть и небогатое, но стабильное питание, которое он имел не во всякой семье.

Не оставалась без внимания и вечная российская проблема — проблема жилья. Конечно, на крупномасштабное жилищное строительство не было ни средств, ни сил. Однако всячески поощрялось индивидуальное жилищное строительство — под него выдавались ссуды, выделялись материалы. За счет средств дороги строились по преимуществу общежития: это был самый доступный способ обеспечить временным жильем максимально большое число работников.

Но, конечно, жилищная проблема оставалась предельно острой. Сохранились цифры: по состоянию на 1 мая 1945 года в очереди на улучшение жилищного положения на Свердловской железной дороге стояли 7945 работников, а при них числилось 14186 членов их семей.

* * *

И все же даже накормленные и более или менее сносно устроенные с жильем люди не смогли бы работать в таком форсированном режиме, если бы не развивалась — в соответствии с новым масштабом перевозок — материальная база железнодорожного хозяйства. Простой пример: тяжеловесный поезд — две, а то и три прежних весовых нормы — принимается на промежуточной станции: где его разместить? Ведь хвост длинного состава перекроет выходной путь для встречного поезда. Энтузиазм энтузиазмом, а станционные пути надо удлинять. Причем задача эта была не на перспективу, а совершенно безотлагательная. И вот уже к ноябрю 1941 года на 39 отдельных пунктах Пермской дороги удлинители станционные пути, а на 62 перегонах установили дополнительные посты. Аналогичная работа делалась и на дороге имени Кагановича.

Чтобы повысить пропускную способность дороги, на многих узлах сооружались соединительные и обходные колеи, наращивалась сеть подъездных дорог (особенно в тех местах, где обосновались крупные эвакуированные предприятия или разворачивалось новое производство оборонного значения), укреплялось полотно магистральных линий, строились вторые пути.

Особенно интенсивно вторые пути строились на Пермской дороге — кардинально наращивалась пропускная способность трассы в сторону Кирова. Там же, на Пермской дороге, в авральном порядке прокладывали новую 149-километровую линию Балезино — Ижевск. Эта стройка внешне сильно напоминала картины железнодорожного строительства времен П.И. Губонина: современные механизмы почти отсутствовали (если они и имелись в распоряжении дорожного ведомства, то трудились где-нибудь на прифронтовых рокадах), а устройством земляного полотна и укладкой шпал и рельсов занимались толпы пеших и конных крестьян, согнанных со всей Удмуртии в порядке трудовой повинности. В отдельные периоды их тут собиралось более 30 тысяч. Зато и участок сложнейшего профиля был закончен за 2,5 года.

Свердловская дорога строительством новых линий в те годы занималась в меньшем объеме. Самые масштабные работы велись в районе северной ее оконечности. За короткий промежуток времени на исходе северного лета 1942 года была проложена 30-километро-

вая ветка Ивдель — Полуночное, давшая выход на сеть уральских дорог интенсивно разрабатываемому месторождению марганцевых руд — единственному (после захвата немцами Никополя) в воюющем СССР поставщику незаменимого компонента броневой стали. Развивалась сеть дорог в этих местах и в связи с развертыванием добычи бокситов на Североуральском бокситовом руднике (СУБРе), строительством Богословского алюминиевого завода, расширением добычи каменного угля в районе Волчанска. Для обслуживания этого же региона строилась (тоже в годы войны) и одна из крупнейших на дороге «фабрика поездов» — станция Надеждинск-Сортировочный (с 1964 года — Серов-Сортировочный).

Поскольку поток стратегически важных грузов из северного промышленного куста вырос многократно, пришлось принимать радикальные меры для увеличения пропускной способности рельсовых путей, по которым они должны были следовать. Для этой цели смонтировали систему автоблокировки на линии Надеждинск — Кушва, построили обходы вокруг Тагильского и Свердловского узлов, реконструировали узлы Свердловск-Сортировочный и Смычка.

Этих мер все же оказалось недостаточно — и теперь надежда была на окончание строительства новой линии Сосьва — Алапаевск протяженностью 158 километров. Предполагалось, что она примет на себя значительную долю грузопотока, с которым уже не справлялась дорога Надеждинск — Нижний Тагил. Новую меридиональную линию за восточным склоном Уральского хребта проектировали еще в конце 30-х, а первый десант путейцев высадился на трассу будущей дороги в марте 1941 года. В войну работы не только не остановили, но даже предпринимали усилия, чтобы их ускорить. На стройку было мобилизовано около 6500 жителей прилегающих районов, трассу прокладывали с двух сторон — от Алапаевска и от Сосьвы. Дело подвигалось довольно быстро, но события на фронтах разворачивались еще быстрее: весть о Победе пришла сюда раньше, чем был забит последний костыль. Достраивали и доводили дорогу уже после войны, без спешки. Теперь уже не столько крестьяне, сколько пленные немцы, румыны и венгры таскали шпалы и заколачивали костыли. Окончательно дорогу сдали в эксплуатацию лишь в октябре 1947 года.

Продолжили в военные годы и электрификацию наиболее напряженных участков обеих дорог. Еще в начале 1940 года создали монтажно-строительную организацию для работ на участке Чусовская — Пермь, в октябре начали установку опор, в феврале 1941 года сдали первый объект — чусовской обход. Началась война, и сразу возникли трудности: самые квалифицированные монтажники ушли на фронт, перестали подвозить материалы. Но и этот проект (как и линия Сосьва — Алапаевск) брался в работу не от переизбытка сил и средств: только переход на электрическую тягу позволил бы здесь справиться с потоком грузов. Другого способа просто не было. Поэтому, несмотря на все трудности военного времени, работы были продолжены. Упрощали, где можно, проект, искали приемлемую замену дефицитным материалам, брались за изготовление деталей, которые раньше получали со специализированных предприятий, но дело двигалось. В конце 1941 года сдали в эксплуатацию первый участок — от Чусовской до Калино, 16 километров... За следующие два года протянули линию еще на 38 километров — до Комарихинской — и ввели

в строй две тяговые подстанции. До 1944 года было построено 10 километров. На них и на еще две тяговые подстанции в течение месяца: темпы нарастали. 19 февраля 1944 года последний ледяной участка была поставлена под колеса поездов линия Чусовская — Пермь завершила строительство.

Тогда же были переведены на электрическую тягу небольшие участки — участок от Чусовской до города Карпинска.

* * *

Развивалось путевое хозяйство — ремонт и предмаршрутной подготовки вагонов, с начала войны в Тюменское депо (ТюД) увезенные от надвигающегося фронта.



Бронепоезд «Чусовской рабочий». 1944 г.

ны или побывавшие в переделках на путях. Они имели растерзанный вид. Но их включали в работу. Для ремонта и замены деталей машин были непригодны старые депо. В 1944 году построили в 1944 году новый цех под вагоны.

А в локомотивном цехе своего депо водство минометов!

Это тоже поразительная черта житейской логики в те годы: основной работы через край, а для фронта.

Минометы — это, конечно, была раздолье в те годы развернулось.

Бронепоезда были грозной силой, которая, напомним, в основном использовались в предвоенные годы по радио часто. В который «стоит на запасном пути».

е, давшая выход на сеть уральских дорог
у месторождению марганцевых руд —
немцами Никополь) в воюющем СССР
компонента броневой стали. Развивалась
связи с развертыванием добычи боксита
руднике (СУБРе), строительством
завода, расширением добычи каменно-
обслуживания этого же региона стро-
дна из крупнейших на дороге «фабрика
Сортировочный (с 1964 года — Се-

чески важных грузов из северного про-
гократно, пришлось принимать радиа-
пропускной способности рельсовых
были следовать. Для этой цели смон-
ровки на линии Надеждинск — Кушва,
льского и Свердловского узлов, рекон-
Сортировочный и Смычка.

ь недостаточно — и теперь надежда
ства новой линии Сосьва — Алапаевск
ов. Предполагалось, что она примет на
потока, с которым уже не справлялась
Тагил. Новую меридиональную линию
ого хребта проектировали еще в конце
высадился на трассу будущей дороги
боты не только не остановили, но даже
их ускорить. На стройку было мобили-
легающих районов, трассу прокладыва-
еска и от Сосьвы. Дело подвигалось
фронтах разворачивались еще быст-
ода раньше, чем был забит последний
или дорогу уже после войны, без спеш-
гяне, сколько пленные немцы, румыны
оплачивали костыли. Окончательно до-
шь в октябре 1947 года.

оды и электрификацию наиболее на-
рог. Еще в начале 1940 года создали
изацию для работ на участке Чусовс-
установку опор, в феврале 1941 года
ской обход. Началась война, и сразу
валифицированные монтажники ушли
ь материалы. Но и этот проект (как и
лся в работу не от переизбытка сил и
лектрическую тягу позволил бы здесь
Другого способа просто не было. По-
ости военного времени, работы были
жно, проект, искали приемлемую заме-
ались за изготовление деталей, кото-
ализированных предприятий, но дело
дали в эксплуатацию первый участок —
метров... За следующие два года про-
етров — до Комарихинской — и ввели

в строй две тяговые подстанции. До Перми оставалось еще почти 80 километров. На них и на еще две тяговые подстанции ушло год и два месяца: темпы нарастали. 19 февраля 1945 года контактная сеть последнего участка была поставлена под напряжение. Электрификация линии Чусовская — Пермь завершилась!

Тогда же были переведены на электрическую тягу и некоторые — небольшой протяженности — участки Свердловской дороги в районе города Карпинска.

* * *

Развивалось путевое хозяйство — развивались и службы по ремонту и предмаршрутной подготовке подвижного состава. Например, с начала войны в Тюменское депо стали поступать паровозы ФД, уведенные от надвигающегося фронта из западных областей стра-



Бронепоезд «Чусовской рабочий». 1941 год

ны или побывавшие в переделках на прифронтовых дорогах. Как правило, они имели растерзанный вид. Но тюменцы их восстанавливали и включали в работу. Для ремонта и обслуживания этих гигантских машин были непригодны старые деповские помещения, и тюменцы построили в 1944 году новый цех подъемочного ремонта.

А в локомотивном цехе своего депо тюменцы наладили производство минометов!

Это тоже поразительная черта жизни уральских железных дорог в те годы: основной работы через край, а они успевают еще что-то сделать для фронта.

Минометы — это, конечно, была непрофильная продукция. Гораздо шире в те годы развернулось производство бронепоездов.

Бронепоезда были грозной силой во время гражданской войны, которая, напомним, в основном велась вдоль рельсовых путей. В предвоенные годы по радио часто звучала песня про бронепоезд, который «стоит на запасном пути». «Стоит бронепоезд» — это пони-

малось фигурально, а на самом деле надо было понимать буквально: на вооружении Красной Армии в это время имелся один-единственный... Ну, если не один бронепоезд, то один дивизион бронепоездов. То есть, по-видимому, их было два или три. Бронепоезда ушли в прошлое, как и кавалерия.

Но уже к 1 января 1943 года дивизионов бронепоездов у нас стало 44! Появление их не было предусмотрено планами Генерального штаба: «старое, но грозное оружие» возродилось по инициативе железнодорожников.

В Перми, к примеру, было так. После волны массовых митингов, которыми было отмечено начало войны, началась полоса партсобраний, где, как было принято, намечались конкретные планы и брались обязательства. А тон задавали на партсобраниях участники гражданской войны: они тогда еще были в самом дееспособном возрасте и войну знали не понаслышке. Они-то и вспомнили о «крепостях на колесах». Таким образом, решение сделать для фронта бронепоезд своими силами и на свои средства родилось в Пермском паровозном депо задолго до того, как в октябре 1941 года появились приказы наркоматов обороны и путей сообщения, обязывающие железнодорожные предприятия заниматься строительством бронепоездов.

Инициативу паровозников поддержали работники других служб. В фонд бронепоезда проводили субботники, собирали деньги, изыскивали резервы. Само паровозное депо выделило для передвижения будущей «крепости» паровозик «овечку». Большого, наверно, было и не надо, не тяжеловесный же состав вести: в бронепоезде, кроме «бронепаровоза», планировалось сделать четыре «бронеплощадки» (вагоны с артиллерийскими орудиями), да прицепить по паре платформ спереди и сзади для страховки, чтоб не нарваться на мину.

А главное — выделили помещение (отвели для этой цели один из депоовских цехов) и подбирали кадры, инженеров и рабочих, которым эта задача вдохновила.

Работа шла непросто: можно сказать, по памяти воссоздавали конструкцию, методом проб и ошибок отработывали технологию. Пытались, например, соединять электросваркой броневые листы — не получилось, возвратились к старой надежной технологии клепки. Но тут другая заковыка: ни одно сверло не брало броневую лист. Стали прожигать автогенном. Первое отверстие опытный газорезчик сделал за минуту. Вроде немного, но отверстий там было 25 тысяч! Скоро, однако, приспособился, стал укладываться в секунды. По 900-1000 отверстий делал за смену.

Долго ли, коротко ли возились, но уже 2 декабря 1941 года бронепоезд с гордым названием «Пермский рабочий» вышел на первый путь главного направления станции Пермь-II. Экипаж его был укомплектован тоже пермскими железнодорожниками. Он успел поучаствовать в обороне Москвы, а потом был послан на Северо-Западный фронт. Но там ему крепко не повезло: под городом Бежецком его разбомбили так, что восстановить его уже было невозможно. Но в Вологодском депо нашелся другой практически такой же бронепоезд, вполне готовый, но еще без команды. Остатки пермской команды (многие, увы, погибли под той бомбежкой) пересели в новый бронепоезд и назвали его прежним именем — «Пермский рабочий». Фронтная судьба этой «крепости на колесах» оказалась намного удач-

ней: он повоевал в Сталинграде, в Крыму, на Кавказе, в Причерноморье, в Крыму, направлен в Нарофоминск и там разбит.

Вслед за первым, в Пермском депо уже в более короткие сроки два других бронепоезда — «Василий Невский» и «Александр Суворов». И третий — в ремонтном заводе имени А.А.Шпагина.

Один бронепоезд — «Чусовской» — был построен в Чусовском депо.

Бронепоезда строились также в других депо, в том числе в Пермском.

Тюменцы еще построили для фронта много предприятий города: кто-то доставлял материалы, а кто-то поставил оборудование. Работа шла ударными темпами и закончилась в 1942 году. Поезд состоял из переоборудованных вагонов с запасом воды 50 тонн, разделочными розетками, парикмахерской — в общем, в нем можно было отдохнуть. Надо ли говорить, что для фронтовиков появление в блокадной жизни! — было настоящим чудом.

Свердловчане построили ремонтные вагоны для восстановления паровозов, работали на восстановлении железнодорожников егоршинского узла, строили вагоны для перевозки раненых.

А когда враг был изгнан с Запада, уральские железнодорожники принялись за восстановление разрушенного и боями, и бомбами, и лезнодорожного хозяйства. Свердловчане работали над Краснодарским краем, Пермские — над Ставропольем. И еще уральские железнодорожники участвовали в восстановлении Сталинграда, Воронежской, Смоленской и других оккупированных территорий. И тактически начинали уже другую — мирную.

м деле надо было понимать буквально: в это время имелся один-единственный поезд, то один дивизион бронепоездов. Два или три. Бронепоезда ушли в про-

года дивизионов бронепоездов у нас было предусмотрено планами Генерального вооружения» возродилось по инициативе

так. После волны массовых митингов, во время войны, началась полоса партсобраний. Начались конкретные планы и брались на партсобраниях участники граждан. Они-то и вспомнили о «крепостях на фронте». Решение сделать для фронта бронепоезда родилось в Пермском паровозном депо. В октябре 1941 года появились приказом сообщения, обязывающие железнодорожников поддержать строительство бронепоездов.

поддержали работники других служб. Субботники, собирали деньги, изыскивали депо выделило для передвижения «овечку». Большого, наверно, было и желание вести: в бронепоезде, кроме «бронеплощадки» (вагона), да прицепить по паре платформ, чтоб не нарваться на мину.

мещение (отвели для этой цели один вагон), кадры, инженеров и рабочих, кото-

можно сказать, по памяти воссоздавали и ошибок отработывали технологию. Сваркой электросваркой броневые листы — старой надежной технологии клепки. Одно сверло не брало броневой лист. Первое отверстие опытный газорезчик проделал, но отверстий там было 25 тысяч! Сверло стало укладываться в секунды. По 900-

лись, но уже 2 декабря 1941 года бронепоезд «Пермский рабочий» вышел на первый фронт. Экипаж его был укомплектован железнодорожниками. Он успел поучаствовать в боях: под городом Бежецком его вывести уже было невозможно. Но в другой практически такой же бронепоезд — «Пермский рабочий». Фронтная команда оказалась намного удач-

ней: он повоевал в Сталинграде, в прикаспийских степях, на Северном Кавказе, в Причерноморье, в Крыму. А в марте 1945 года был направлен в Нарофоминск и там расформирован.

Вслед за первым, в Пермском паровозном депо были построены уже в более короткие сроки два других бронепоезда — «Александр Невский» и «Александр Суворов». И еще два на Пермском паровозоремонтном заводе имени А.А.Шпагина — «Котовский» и «Щорс».

Один бронепоезд — «Чусовской рабочий» — был построен в Чусовском депо.

Бронепоезда строились также в Тюмени, Нижнем Тагиле, Надеждинске...

Тюменцы еще построили для фронта поезд-баню. Это было детище многих предприятий города: кто-то вносил деньги, кто-то предоставлял материалы, а кто-то поставил необходимое оборудование. Работа шла ударными темпами и завершилась за 25 дней января 1942 года. Поезд состоял из переоборудованного паровоза, цистерны с запасом воды 50 тонн, раздевалки, парилки, душевой (с 26 душевыми розетками), парикмахерской — все это было, разумеется, на колесах. В составе поезда был даже вагон-клуб, где после помычки можно было отдохнуть. Надо ли говорить, сколько радости приносило фронтовикам появление в ближайшем тылу этого оазиса мирной жизни!

Свердловчане построили ремонтный поезд, приспособленный для восстановления паровозов, работающих в прифронтовой полосе, а железнодорожники егоршинского узла — санитарный поезд из 17 вагонов для перевозки раненых.

А когда враг был изгнан с захваченных им советских земель, уральские железнодорожники приняли самое активное участие в восстановлении разрушенного и боями, и отступающими немцами железнодорожного хозяйства. Свердловская дорога шефствовала в этом плане над Краснодарским краем, Пермская — над Ростовской областью. И еще уральские железнодорожники приняли участие в восстановлении Сталинграда, Ставропольского края, Донбасса, Харьковской, Воронежской, Смоленской и других областей. Но тем самым они фактически начинали уже другую — мирную послевоенную — жизнь.