

Ю. Первые результаты работы в должности наркома
путей сообщения



В первый месяц работы в НКПС перед нами встало очень много вопросов, но из них нужно было выбирать главные, а к числу таких главных вопросов относился вопрос, как рассчитать железные дороги от громадного количества груженных вагонов с тем, чтобы эти груженные вагоны доставить по назначению и получить порожняк для перевозок, которые требовались и для фронта, и для народного хозяйства, а в связи с этим возникал вопрос, каким путем поднять более 3000 бременных поездов, как сохранить предельные перевозки, каким путем обеспечить сохранность пассажирских вагонов, потому что пассажирского движения на Западе уже не было, так как западные железные дороги находились в руках противника, а Центральная часть Советского Союза и Восточные районы в значительной степени сократили количество пассажирских поездов, поэтому сохранение пассажирских вагонов было исключительно важной задачей еще и потому, что с окончанием войны пассажирское движение

должно быстро развиваться, но для этого нужен был подвижной состав, а если мы не сохраним подвижного состава, то его мы вновь получим не скоро, следовательно, тем самым затормозим развитие пассажирского движения. Остро стоял вопрос, каким путем повысить интерес работников железнодорожного транспорта к работе на железных дорогах, и самое главное - какими способами обеспечить работу прифронтовых участков железных дорог. Для освобождения груженных вагонов от грузов нами было внесено предложение в ГКО о разрешении нам разгружать от грузов 100 тысяч вагонов там, где они находились на тот день, когда будет вынесено решение. Сталин вначале колебался в принятии такого решения, так как это касалось преимущественно заводского оборудования, эвакуированного с территорий, занятых противником, но мы, доказывая Сталину полезность нашего предложения, говорили, что эти грузы занимают вагоны почти 6 месяцев и нигде не двигаются, и если мы их немедленно выгрузим, то освободим железнодорожные станции от вагонов, а порожние вагоны выведем в то место, в котором они требовались для перевозки грузов, расчистим железнодорожные станции для маневра, возродим узловые станции по настоящему к жизни с тем, чтобы они могли быстро экипировать поезда и паровозы, сформировывать и расформировывать паровозы. А через 3 - 4 месяца мы вновь это оборудование погрузим в вагоны и отвезем по назначению. Решение было принято, и железные дороги начали быстро действовать по разгрузке вагонов в принудительном порядке. Многие Наркоматы вначале сопротивлялись этому мероприятию, а когда убедились в том, что иного пути нет, что дальнейшее сопротивление раз-

грузке грузов там, где они находятся, поведет к дальнейшей эвакуации железных дорог, в главном образом узловых станций, и окончательно парализует работу железнодорожного транспорта.

Мы уже к 1 июня 1942 г. подняли все брошенные поезда, и на сети железных дорог уже больше не было брошенных поездов.

Вторым шагом, который мы сделали в деле улучшения работы железнодорожного транспорта, было наше предложение о том, чтобы на каждый, находящийся в резерве, паровоз правительство разрешило нам назначить одного машиниста и одного кочегера, чтобы эти люди целиком и полностью отвечали за сохранность паровоза, за хорошее состояние его в консервации, за проведение таких мер по консервации, которые бы не позволяли паровозу в какой-либо степени терять свои технические качества.

Одновременно с этим мы просили правительство разрешить нам содержать в качестве постоянного состава одного проводника на 4 бездействующих пассажирских вагона. Это мероприятие также было принято правительством, и мы на основе этого начали приводить в порядок паровозный парк с эвакуированных железных дорог, вагонный парк, потому что уже во многих пассажирских вагонах были перебиты стекла, в некоторых вывернуты ручки. Вообще вагоны находились под угрозой полного растаскивания.

К началу войны заработная плата железнодорожников почему-то оказалась самой низкой. Начальники внеклассных железнодорожных станций имели ставку в 250 рублей, тогда как во всем народном хозяйстве подобные категории работников получали 1000 и более рублей в месяц. С разрешения Государственного Комитета Обороны НКВС разработал новые ставки, которые в общей сложности потребовали дополнительных ассигнов-

ний для НКПС на 1942 г. более 5 миллиардов рублей. Несмотря на то, что финансовое положение страны было очень тяжелым и напряженным, правительство приняло решение о введении новых ставок. В результате начальник внеклассной станции стал получать 1200 рублей жалования, вместо 250-300 рублей ранее существовавшего.

Для паровозных машинистов и поездных бригад были разработаны нормы продовольственного снабжения. Машинисты были выделены в особую группу, для которой были установлены очень хорошие пайки.

В установлении этого пайка, в разработке норм, в проведении этих вопросов через Государственный Комитет Обороны крупную роль сыграл А.И.Микоян. Он непосредственно занимался разработкой этих норм. Проведение этих мероприятий очень резко повысило интерес к работе таких важных категорий работников железнодорожного транспорта, как машинисты.

До войны существовал закон, по которому работники железнодорожного транспорта были обязаны по установленным для колхозников нормам платить налоги натурой, выражавшиеся в определенном количестве литров молока с коровы, если железнодорожник ее имел. Налогом облагался и участок земли, который путевые сторожа, обходчики и другие работники пути освещивали в так называемой полосе отчуждения. Налоги платили так же, как колхозники по поставкам.

Если у работников железнодорожного транспорта, работников депо, паровозо-вагонных ремонтных заводов, вагонного и паровозного хозяйства, машинистов, помощников машинистов, кочегаров, станционных работников создавалось тяжелое положение с обеспечением продовольствием, то у таких категорий работ-

ников, как стрелочники, путевые сторожа, путевые обходчики, дорожные мастера, находящиеся в большинстве в провинции, создалось еще более тяжелое положение, так как они совсем ничего не получали, в то время как первые получали продовольственные пайки. Мы решили внести в правительство предложение, чтобы освободить всех железнодорожников от уплаты налогов с коров, налога с земельного участка, которым пользовались железнодорожники в полосе отчуждения. Это наше предложение было поддержано т. Микояном. Государственный Комитет Обороны принял решение по этому вопросу и освободил железнодорожников от этих налогов.

С выходом этого постановления в свет Л. М. Каганович начал с первых дней опротестовывать его, утверждая, что принятие такого решения принесет вред колхозам. Оно создаст у колхозников настроения избегаться от государственных налогов. И надо отдать справедливость, Сталин с первых же шагов такого возражения отверг все предсказания Кагановича, заявив, что если мы боялись проведения такого мероприятия 20 лет назад, что в какой-то степени можно оправдать, в данный же момент проведение этого мероприятия для колхозного строительства ни какого значения не имеет. Кстати, когда Каганович вернулся обратно в НКПС, он в первую очередь добился того, что это решение было отменено. Что это дало нашему Советскому государству, я сказать не могу, и думаю, что нет такого человека, который думал бы, что нас это мероприятие спасло в военных трудностях.

В связи с тем, что значительная часть промышленности она эвакуирована в Поволжье, на Северный и Южный Урал, в Си

бирь, Казахстан и другие районы с крайне слабым развитием железнодорожных сообщений, мы в начале 1942 г. приступили к разработке большого плана строительства в Поволжье, на Урале и Алтае новых железных дорог.

Большую работу в этой области проделал начальник планово-экономического управления НКПС г. Левин. Это был солидно обоснованный материал со схемами, с пояснениями, с расчетами в потребности материалов, средств и сил. Все это в правительство было представлено в виде альбома. Все эти документы были лично доложены Сталину. Сталин внимательно рассмотрел все эти материалы, потратив 2 или 3 часа, и под конец заявил, что все это очень хорошо, все это для нас крайне необходимо, но приступить к выполнению этих мероприятий в настоящее время мы не можем, так как у нас нет людей, у нас нет материалов, у нас нет продовольствия, чтобы кормить большую армию рабочих, которые потребуются для выполнения этого большого плана. Он сказал: "Хорошенько берегите это, как только юнится война, это мероприятие начнем проводить тут же." Но это мероприятие и до сих пор не проведено, за исключением постройки Южно-Сибирской магистрали Акмолинск-Павлодар-Барнаул-Сталинск.

С целью повышения интереса работников железнодорожного транспорта правительством было принято решение о члграждении примерно 15 тысяч человек одновременно по всем железным дорогам.

Одним из самых важных мероприятий, которые проводились НКПС в 1942 и в 1943 годах - это была постройка новой железнодорожной линии. Еще в 1941 году было начато строительство

линии Кизляр-Астрахань. В 1942 году было начато строительство большого московского кольца протяжением около 500 км.

В конце 1941 г. начала строиться линия Иловля-Петров Вал-Саратов - Сенная - Сызрань - Свяжск - Золотая Долина -Турша. Линия носила название "Заволжской рекады." В течение 1942 г. была построена линия Любитин-Небыдчи-Кэбожа-Чабода и тунельный проход Иркутск-Слюдянка, на Свердловской дороге Сось-Волопеевск. В течение 1942 г. особенно много усилия было приложено к развитию пропускной способности дорог Средней Азии от Красноярска до Ашхабада, от Ашхабада до Ташкента, от Ташкента до Оренбурга и железнодорожная линия Гурьев-Кондагач.

В начале 1942 г. была проделана большая работа по восстановлению нормального движения Москва-Белогое, так как в конце 1941 г. Октябрьская железная дорога была занята на участке Солнечногорск - Клин - Завидово-Редькино. При этом мост через реку Шошу был взорван. Для того, чтобы нормально питать войска Калининского, Севере-Западного и Волховского фронтов, мы вынуждены были форсировать восстановление этой линии, потому что линия Москва-Ржев-Великие Луки подверглась очень сильному разрушению, да и кроме того, эта железнодорожная линия никогда не была мощной магистралью. Это однопутная железная дорога, в свое время по ней ходили поезда на Литву, и большого народо-хозяйственного значения она не имела. Кстати, надо сказать, до Великих Лук эта дорога подходила двусторонне. С одной стороны - Белогое-Осташков-Дихославль-Соблаго-Торопец-Великие Луки, а с другой стороны - Москва-Волоколамск-Ржев-Зимницы-Великие Луки.

В 1942 году проводилась большая работа по развитию железу-

нодорожных станция в направлении Волховстрой-Ленинград. При этом много времени и усилия затрачивалось на короткие пути, подводящие поезда к Лядожскому озеру, к станциям Кобоно и Коса.

В течение 1942 г. была проделана большая работа по укладке двухпутки от станции Канона до станции Обозерск и постройке железнодорожного моста через Северную Двину на железнодорожной линии Котлас-Канона.

Большая работа по восстановлению железнодорожных линий проводилась НКПС в районе Поворино-Сталинград, Поворино-Ленинск, Поворино-Борисоглебск, Поворино-Ретицы и далее Борисоглебск-Тамбов, Тамбов-Мичуринск, Мичуринск-Грязи. Железнодорожная линия Поворино-Сталинград примерно с мая 1942 г. в течение длительного времени была под авиационным воздействием противника. Особенное внимание противника приковывалось и он затратил много усилий для вывода ее из строя, к перевозкам дивизий с дальнего Востока. На линии Поворино-Сталинград дело дошло до того, что промежуточные станции почти не работали, и поезда с Поворина отправлялись только в одном направлении - в направлении Сталинграда. А порожние вагоны из Сталинградского узла направлялись на Идовля и далее на Петров Вал и на Являшево, так как для пропуска поездов не было нормальных условий. Так как не было никакой связи, то поезда пропускались вслед один за другим и шли на расстоянии от полкилометра до 1 км, причем движение осуществлялось посредством живой связи, для чего были поставлены вдоль пути две железнодорожные бригады. Не надо сказать, что эта работа была проделана железнодорожниками довольно успешно и в ко-

роткий срок. Только в июле и августе 1942 г. в интересах Сталинградской битвы доставлено под Сталинград более 1000 поездов в количестве около 60 тысяч вагонов. Темпы перевозок равняются примерно 15-20 поездов, а в отдельные периоды они возрастали до 30-40 поездов в сутки. Перевозки осуществлялись по двум железнодорожным линиям: Поворино-Сталинград и Урбых-Ахтуба. Эти оба хода были развиты очень слабо и мало подготовлены к выполнению больших перевозок. Их общая пропускная способность была равна 12 - 15 пар поездов. В июле и первой половине августа 1942 года основной поток военных эшелонов с Валашовского хода и участка Грязи-Поворино направлялся в район Сталинграда через Поворинский узел. По вступлении во временную эксплуатацию вновь построенного железнодорожного участка Петров Вал - Иловля, для усиления продвижения эшелонов в район Сталинграда, было организовано одностороннее кольцевое движение. Эшелоны следовали в район Сталинграда по маршруту Поворино-Арчеда-Иловля. Порожняк после выгрузки возвращался по маршруту Иловля-Петров Вал - Ильмень-Валашов.