

Мировоззрение

Пожелтевшие страницы

Нынешний год указом Президента России объявлен Годом истории. На его проведение выделена немалая сумма – 2 млрд руб. На какие цели они будут потрачены? Наверное, на научные исследования «белых пятен» нашей истории или поддержку провинциальных исторических музеев, которые находятся в обветшалом состоянии.

Кстати, одной из задач оргкомитета по проведению Года истории является согласно указу «противодействие попыткам фальсификации исторических фактов и событий, предпринимаемым с целью нанесения ущерба интересам России».

Но с этими «попытками» за несколько минувших лет не справилась целая комиссия по противодействию фальсификации истории при Президенте РФ и в этом году была распущена. А что сумеет сделать оргкомитет за несколько месяцев? Загляните в любой из книжных магазинов – витрины завалены бумажным хламом, который тиражирует мифы. Как разобраться бедному читателю, где правда, а где ложь?

В Московском доме журналистов недавно прошла конференция на тему «Роль прессы в популяризации памятных дат российской истории», в которой принимали участие известные учёные-историки и преподаватели ведущих вузов страны. Они говорили о том, что наряду с термином «жёлтая пресса» сегодня появился новый – «жёлтая история». Увы, но осмысление важных событий прошлого стало нередко подменяться обсуждением грязных сплетен и небыллиц.

Декан Высшей школы журналистики МГУ Виталий Третьяков отметил: «Квазинаучные сведения о нашей истории ложатся на невежественную почву. И кое-кто из молодёжи уже думает, что Иван Грозный – внебрачный сын Сталина!» Наша история всегда была политизирована, поэтому и переписывалась много раз. Из-за этого образовался разрыв в наших представлениях о прошлом. Вчера были одни герои, се-



годня – уже другие. Отсюда и варварское отношение к памятникам – их сносят, уродуют. Хотя, например, во Франции бережно хранят все, к какой бы эпохе они ни относились.

А у нас уже выросло поколение, не знающее своей истории. Многие не помнят даже, когда началась Великая Отечественная война. А про Бородино расскажут лишь лермонтовское стихотворение, которое заставили выучить на уроке литературы. Недавно спросили у школьников, кто такой Ленин, они ответили: «Это какой-то «крутой», раз лежит в Мавзолее». Но дети и не будут ничего знать, если учить их по учебникам, в которых о Сталине рассказывается как об «эффективном менеджере XX столетия», а репрессии называются «издержками».

Год истории совпал со 175-летием железных дорог России. Я считаю, что это символично. Но мы ведь тоже знаем не всю историю транспорта. До нас она дошла с «белыми страницами», с вычеркнутыми из неё именами, прилаженная и парадная. Может быть, пришло время написать её без прикрас, такой, какая она есть? При этом, разумеется, не отступая от исторических фактов и документов.

Глава Фонда исторической перспективы Наталия Нарочницкая заметила, что «История – это кузница мировоззрения человека и питомник его идеалов». Но если питомника не будет, где черпать идеалы?

Сергей Мигральян,
почётный железнодорожник

Воспоминания очевидцев, хранящиеся в архиве Октябрьской железной дороги, позволяют составить более полное представление о работе Ленинградского узла в годы блокады.

С 29 августа 1941 года железнодорожная инфраструктура Ленинграда оказалась изолированной от транспортной системы страны. Общая протяжённость главных путей внутри блокадного кольца составила 622 км. Важнейшей задачей, стоящей перед 20-тысячным отрядом железнодорожников, стал подвоз продовольствия и военных грузов от Ладожского озера. Главной железнодорожной коммуникацией в блокадном Ленинграде выпало быть 56-километровой слабенькой Ириновской ветке.

Начиная с сентября железнодорожные объекты регулярно подвергались бомбёжкам и артобстрелам. Всего за время блокады было уничтожено и разрушено 285 км путей, 106 паровозов, 640 вагонов. Повреждения получили все вокзалы. Одним из самых трагических эпизодов стал артобстрел станции Ржевка 30 марта 1942 года, когда там находились вагоны с боеприпасами. Станция была стёрта с лица земли, 25 человек погибли.

Дело осложнял и начавшийся уже в начале осени голод. Об остроте этой проблемы даёт представление свидетельство врача Узловой больницы Матвеевой-Матюшкиной: «Напротив больницы, по ту сторону железной дороги, находилось обширное овощехранилище. Туда стали совершаться целые походы не только наших работников, но и из города. Опорожнились сточные колодцы, куда сваливались овощные отбросы, смешанные с землей, вплоть до нечистот. Из этой полугустой вонищей массы после промывки пеки лепешки, содержавшие в минимальном количестве крахмалистые вещества и в большой мере всякое загрязнение. Их ели в большом количестве, утоляя голод, и даже находили вкусными».

Качество медицинской помощи резко ухудшилось. На узле остался лишь один работающий стационар на 150 коек. Приёмы в поликлиниках сводились к выдаче огромного количества больничных листов, средняя длительность пребывания на которых составляла 30 – 40 дней.

Врач Кональский описывает следующую картину приёма: «Темно, холодно. Пальцы рук застывают от мороза, ноги плохо повинуются. Не снимая тёплых пальто и шапок, надеваем белые халаты. Начинаем приём больных. Появляется очередь людей, истощённых, отёкших, фантастически одетых, с длинными палками в руках. Срочно отбираем наиболее нуждающихся в лечении. Больные невнимательно слушают врачей, руки им не повинуются, они мучительно долго раздеваются, а в это время другие больные ожидают за дверью в холодной зале, громко выражают своё нетерпение, делая попытки пройти в кабинет». В январе – марте 1942 года умерли 2964 железнодорожника.

Ощущался большой недостаток рабочих рук. Часть железнодорожников, несмотря на бронь, забрали в армию. Например, на Ленинград-Витебском вагонном участке из 481 человека на фронт ушли 35, кроме того, эвакуировался 21 и остался на оккупированной земле 103 человека.

Из 8 паровозных депо 6 прекратили работу. Основной проблемой для паровозников была нехватка топлива. Уголь кончился. Как вспоминает уполномоченный ГКО по продовольственному снабжению Ленинграда Дмитрий Павлов, нередко

Блокада

В огненном кольце

Катастрофы начала войны не сломили ленинградских железнодорожников



Главной задачей транспортников стал подвоз продовольствия для блокадного города

«поездные бригады шли в лес рубить деревья, заправляя паровозы сырыми, мёрзлыми дровами, которые не горели, а шипели. Лишённые тяги поезда стояли или двигались при помощи двух паровозов со скоростью 10–12 километров в час». Обычным явлением стала остановка поезда в пути для нагона пара.

В этих тяжелейших условиях многие железнодорожники проявляли героический характер. Заместитель начальника Ленинград-Финляндского отделения движения Александр Августынок приводит такой пример. На 6-й хлебозавод надо было срочно подвезти вагоны с мукой, стоявшие

ный. А 10 января городской комитет ВКП (б) опубликовал письмо «К железнодорожникам Ленинградского узла». В нём констатировалась неудовлетворительная работа железной дороги и предлагалось: «Возьмитесь за дело выправления работы транспорта, как подобает советским патриотам, и своим честным и самоотверженным трудом организуйте бесперебойную и быструю доставку грузов в Ленинград!»

Для изучения обстановки на основных станциях при горьком была создана комиссия. В конце января в Ленинград прибыла группа специалистов-железнодорожников

Машинист прибывшего паровоза едва держался

на ногах, его помощник находился без сознания,

кочегар скончался в пути следования от истощения

на станции Ленинград-сортировочный-Московский. В это время с участка прибыл паровоз. Машинист Шадринский едва держался на ногах, его помощник находился без сознания, кочегар скончался в пути от истощения. Паровозный диспетчер Вaleyко подошёл к локомотиву: «Механик, может, подадим состав вдвоём? Ждут этих вагонов, очень ждут!» Машинист едва заметно кивнул головой, Valeyко поднялся на паровоз. Мука на хлебозавод была доставлена.

Но, несмотря на героизм, к концу 1941 года железнодорожный узел Ленинграда оказался почти парализованным. Регулярное пассажирское движение прекратилось, грузовое не справлялось с потребностями. Газета «Ленинградская правда» напечатала выступление председателя Ленгорисполкома Петра Попкова, где, в частности, говорилось: «К сожалению, раскишши, забывших о своей ответственности перед трудящимися города людей среди железнодорожников, особенно в управлении Октябрьской дороги и её отделениях, оказалось немало».

В конце декабря группа руководящих работников дороги была вызвана в Смоль-

в количестве 250 человек. Тысячи мобилизованных жителей города были выведены на расчистку путей и заготовку дров.

3 марта 1942 года начальником Октябрьской дороги был назначен Борис Саламбеков – высококлассный энергичный специалист и исключительно авторитарный руководитель. Вскоре он совершил обход пешком линии от Финляндского вокзала до станции Ладожское Озеро. Начальник санитарно-врачебной службы Сазонтов вспоминал: «По пути можно было видеть большое количество свежих трупов и давно лежавших под растаявшим снегом. Тут были женщины, дети, старики, одетые, раздетые, в причудливых позах. Тут же валялись разбитые чемоданы, корзины, обрывки одежды, детские игрушки, оторванные руки, ноги. На станции Рахья в лесочке – груда беспорядочно набросанных трупов. На станции Борисова Грива при посадке в машины многие эвакуирующиеся из-за слабости отеснялись более сильными и снова становились в очередь. Часть из них тут же умирали и валялись весь день, пока кто-нибудь не относил их в сторону».

Цифры и факты

Миллион за рельсы

Капиталистам правительство давало премии

Для первых железных дорог в России рельсы завозились из-за границы. Для того чтобы начать производство рельсов в стране, правительство принимало разные меры: запрещало при строительстве использовать рельсы иностранного производства, вводило высокие заградительные пошлины и давало русским рельсопрокатным заводам правительственные заказы и премии.

Первые отечественные рельсы были прокатаны в 1843 году на Выксунских заводах. А спустя два года началось валовое их производство на заводе Гута-Банкова в Домброве (Польша). Затем они стали выпускаться и на уральских заводах. Однако производство рельсов прочно установилось лишь на Нижнетагильском заводе Демидова. Прокаткой рельсов занялся и Путиловский завод, но в 1866 году производство прекратил и возобновил лишь в начале 70-х годов после получения крупного правительственного заказа. Затем



В Нижнем Тагиле и сегодня катают рельсы

рельсы начали изготавливать Брянский рельсопрокатный завод и ряд других отечественных предприятий.

До 1893 года, когда правительство прекратило выдачу премий, заводам было выплачено свыше 23 млн руб. И это, не считая заказов по повышенным ценам. Кстати, в 90-х годах позапрошлого столетия ежегодно выпускалось около 10 млн пудов рельсов.

Светлана Чиркина

Великие инженеры

Прочная красота

Владимир Шухов проектировал паровозные депо и мосты для магистралей

Знаменитая московская Шуховская радиомачта стоит в одном ряду с такими памятниками инженерной мысли, как Парижская Эйфелева башня или лондонский Тауэр-бридж. Не случайно её создателю Владимиру Шухову царь Николай II присвоил звание «Первый инженер Российской империи».

А начал свою карьеру Владимир Григорьевич с работы на железной дороге. Окончив в 1876 году Московское техническое училище, он принял участие в поездке, целью которой был сбор информации о последних технических достижениях США. Изучил и организацию американского железнодорожного транспорта.

А после возвращения в Петербург Шухова пригласили на должность проектировщика паровозных депо на железнодорожной линии Варшава – Вена. Для неё он придумал конструкцию водонапорных башен с паровым поршневым насосом и транспортабельным котлом самоварного



Ажурная радиомачта украшает столицу

типа. Рассказывал, что котёл не случайно имеет такой вид: «Жена жаловалась на даче, что самовар долго не закипает. Пришлось сделать ей самовар с кипятильными трубами. Вот он-то и стал прообразом вертикального котла».

С весны 1942 года началось возрождение деятельности узла. В частности, были усилены дисциплина и политиковоспитательная работа, восстановлена деятельность партийных и комсомольских ячеек, образованы новые. Ввели институт политруксов паровозов, которые жили вместе с поездными бригадами в турных вагонах. Политотделы наладили политическую учёбу. Первым был проработан в коллективах первомайский приказ Сталина. Во всех подразделениях назначены агитаторы. Возобновили работу четыре клуба.

Большую роль сыграли также принятые правительством в марте и апреле 1942 года решения по повышению заработной платы железнодорожников.

С мая 1942 года в стране развернулось Всесоюзное социалистическое соревнование с присуждением победителям красных знамён. На Ленинградском узле стали десятикратно подводиться его итоги. Активно пропагандировались и стимулировались различные формы ударного труда – стахановское движение, лунинский метод, сталинские вахты, рационализаторство.

Для решения топливной проблемы с начала лета 1942 года был организован мощный лесозаготовительный участок в районе Всеволожка, у разъезда Каменка, с новой семикилометровой веткой. В районе станции Мельничный Ручей создали подсобное хозяйство, обеспечив всех работников землёй под огороды.

На Ириновской линии развернулись строительно-ремонтные работы. Рядом со станцией Ладожское Озеро было построено ещё четыре станции. 27 июля 1942-го эта группа сооружений была преобразована в Ладожский железнодорожный узел, ставший, по выражению Августынюка, «сердцем легендарной Дороги жизни». Если в октябре 1941 года здесь было погружено 848 вагонов, то в октябре следующего – 9599.

В условиях наступивших холодов железнодорожный узел ударотал уже стабильно. А в январе 1943 года блокада была прорвана. В жизни ленинградских железнодорожников начался новый этап.

Андрей Гурьев,
кандидат исторических наук

Андрей Стрельцов