

---

Секция  
**«ЖИЗНЬ ИЗВЕСТНЫХ ТРАНСПОРТНИКОВ  
В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ ЛИТЕРАТУРЫ»**

---

656.025:94(476)

*О. П. КИЗЛЯК, Т. Г. СЕРГЕЕВА*

*Санкт-Петербургский государственный университет путей сообщения,  
Российская Федерация*

**О ВКЛАДЕ Б. П. БЕЩЕВА В РАЗВИТИЕ  
ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
(ПО МАТЕРИАЛАМ КНИГИ ВЯЧЕСЛАВА РОЗУМА  
«ВЕЛИКИЙ ИЗ ВЕЛИКОГО»)**

Трудно переоценить вклад Бориса Павловича Бещева в развитие отечественного железнодорожного транспорта как одной из ведущих отраслей страны. Годы работы Б. П. Бещева на посту министра с 1948 по 1977 – это наиболее результативный период реконструкции железнодорожного транспорта, внедрения во все отрасли хозяйства новейших достижений научно-технического прогресса и превращения его в мощную транспортную систему. Вот только некоторые конкретные факты.

Под непосредственным руководством министра Бещева проводилась коренная реконструкция путевого хозяйства [1]. Большая часть сети (115 тыс. км) была переведена на «тяжелый» балласт, а с 1956 года началась массовая укладка железобетонных шпал, тяжелых типов рельсов Р65 и Р75. Планомерно шло строительство новых линий в Сибири, Средней Азии, на Севере, на Кавказе и в других регионах страны. Всего за годы его работы министром эксплуатационная длина сети дорог СССР увеличилась на 23,5 тыс. км, а развернутая длина, с учетом вторых и третьих путей, – на 40 тыс. км. Полным ходом шла электрификация железных дорог на постоянном, а затем и переменном токе с ежегодным приростом от 2 до 8 тыс. км. К 1977 году было электрифицировано 39,7 тыс. км стальных магистралей.

В 1958–1959 годах была проведена коренная реорганизация на сети, в ходе которой вместо 56 железных дорог в СССР появилось 26 крупных магистралей. Эта реорганизация значительно повысила управляемость на сети, в результате чего увеличилась скорость движения пассажирских и грузовых поездов, сократились сроки грузовых перевозок. Осуществлена грандиозная программа обновления подвижного состава. Вместо двухосных вагонов, платформ и цистерн грузоподъемностью в 16,5–18 т ежегодно десятками тысяч единиц поставлялся четырехосный подвижной состав грузоподъемностью в 60–70 т, а затем шести- и восьмиосный – в два раза большей грузоподъемности. Вместо паровозов на дороги ежегодно поставлялось до

тысячи и более отечественных и закупаемых у чехословацких фирм электровозов и тепловозов, в отдельные годы до 1100–1180 секций тепловозов и 450–480 электровозов. Для сравнения, ОАО «РЖД» в 2021 году были закуплены 535 новых локомотивов. В структуре закупок – 277 единиц электровозов и 258 тепловозов, в том числе 46 новых локомотивов серии 3ТЭ25К2М, разработанных для эксплуатации в тяжелых климатических условиях и на участках со сложным профилем пути, прежде всего, на восточном полигоне железных дорог.

В отрасли был создан парк специального подвижного состава для перевозки зерна, муки, цемента, а также хопперов, думпкаров, вагонов и секций рефрижераторов, двухъярусных платформ для легковых автомобилей и др. Быстрыми темпами велось оборудование железных дорог автоблокировкой, диспетчерской централизацией, поездной и станционной радиосвязью [2]. Именно в «эпоху Бещева» были приняты многие технические решения, которые определили сегодняшний облик железных дорог. В том числе созданы предпосылки для скоростного движения. Ещё в 1970-х годах строились локомотивы, развивавшие скорость до 140 км/ч и выше. Появился даже вагон-локомотив с реактивным двигателем, достигший во время испытаний скорости 249 км/ч. Благодаря этим и многим другим начинаниям Б. П. Бещева за период его руководства отраслью перевозки в стране выросли в 8 раз. К 1977 году 53 % мирового грузооборота приходилось на железные дороги СССР, составлявшие 11 % от общей мировой протяженности сети. Великим железнодорожником мира, философом звенящих рельсов, назвал его Почетный генеральный секретарь Международного конгресса железных дорог Гай Пьер де Фонгаллан в 1985 году.

Действительно, размах отраслевых преобразований и экономический эффект от их реализации впечатляет. Поневоле задаёшься вопросом: разве не была поистине колоссальной деятельность Бориса Павловича, прошедшего путь от ученика телеграфиста до министра путей сообщения СССР? Какими же личностными качествами обладал человек, деятельность которого на посту министра была признана как «значительный вклад в развитие мировой транспортной системы». Для ответа на эти вопросы автор книги писатель-краевед Вячеслав Розум приглашает вернуться в далекое прошлое, когда в 1903 году в селе Великое Ярославской губернии, в семье рабочего прядильно-ткацкой фабрики родился мальчик. У него было трудное детство. Когда исполнилось пять лет, умер отец, еще через три года – мать. Так Борис оказался на попечении старших братьев – Александра и Сергея. В годы гражданской войны первого призвали в Красную Армию. В одном из боев он погиб. Средний брат, Сергей, после смерти отца трудился рабочим на фабрике, расположенной в соседнем селе Гаврилов-Ям. В 1919 году, как вспоминал в своей автобиографии Борис Павлович, «вместе с братом переехал в Поволжье, куда Сергей перевелся по службе надсмотрщиком теле-

графа на станцию Батраки Самаро-Златоустовской железной дороги». В настоящее время это станция Октябрьск Куйбышевской дороги, одноименный город и районный центр области. Переезд братьев был связан с голодом в Ярославской области.

Оба брата устраиваются трудиться на телеграф. Бориса вначале берут учеником, затем переводят в монтеры. Но расторопный 16-летний паренек быстро освоил более сложную работу, став надсмотрщиком. Благодаря сформированным еще с детства таким качествам, как доброжелательность, культура общения, выдержка и спокойствие, безупречный внешний вид, Борис быстро завоевал авторитет у сослуживцев [3]. Комсорг Сызранского узла, председатель железнодорожного клуба на станции Батраки, а затем и в Самаре – все говорит о том, что у Бещева с самого начала трудовой деятельности проявились организаторские способности руководителя.

Одновременно он продолжает усиленно готовить себя к профессиональной деятельности железнодорожника. В 1930 году заканчивает трехмесячные подготовительные курсы при Самарском ВТУЗе. Затем поступает в ЛИИЖТ (сегодня – Петербургский государственный университет путей сообщения) на факультет «Эксплуатация железных дорог». Особо интересны два момента учебы. Во-первых, студента трижды премировали за хорошую учебу. Премии составляли 150, 250 и 300 руб., причем последняя была присуждена Бещеву как победителю межвузовского соревнования. Диплом он защитил на «отлично». Во-вторых, кафедра «Станции и узлы», ректорат ЛИИЖТа настойчиво добивались от руководства Октябрьской дороги, на которую должны были направить выпускника вуза, оставить его на преподавательской работе в институте. Приказом от 2 сентября 1935 года Б. П. Бещев был даже зачислен кандидатом в аспиранты.

Заслуживает внимания характеристика, данная профессором П. Я. Гордеенко, являвшимся руководителем дипломного проекта студента: «Задача решена правильно и вполне самостоятельно. Способен системно и упорно работать. Хорошо излагает свои мысли. При защите проекта получил оценку «отлично». Дисциплинирован, инициативен. Может выработать из себя отличного педагога и исследовательского работника» [4]. Но при распределении комиссия решает отправить молодого инженера укреплять одно из самых слабых звеньев – переработку вагонопотоков на крупнейшей в отрасли сортировочной станции Ховрино.

Ховринские парки на стыке Московской окружной и Октябрьской дорог в 1935 году были постоянно забиты сотнями вагонов, цистерн, платформ с оборудованием, материалами, топливом и другими грузами. Шла бурная индустриализация страны. Вместе с коллегами Б. П. Бещев энергично внедряет новую технологию, предусматривавшую прием на станцию всех поступающих поездов только на сортировочных горках с совмещением сразу двух процессов: расформирования и формирования. Для этого потребова-

лось провести кропотливую организационную работу наладить по телефону до поступления поездов в Ховрино сбор информации с соседних станций о номерах вагонов и пунктах их назначений. Переработка грузопотока значительно ускорилась, парки «очистились». В итоге «слабое звено» на Октябрьской дороге было усилено. Передовой опыт сортировочной станции Ховрино распространили на другие магистрали страны. Бещева тогда наградили именными часами наркома Л. М. Кагановича, значком «Ударнику Сталинского призыва», а в конце 1936 года направили в НКПС старшим ревизором-диспетчером Центра управления движением.

В августе 1937 года Б. П. Бещев – уже заместитель начальника Южного распорядительного отдела Главного управления движения. В том же году его отметили высшей отраслевой наградой – знаком «Почетному железнодорожнику». Укреплять другое отстающее звено НКПС – Орджоникидзевскую дорогу, которая не справлялась с планом перевозок, Б. П. Бещева направили в ноябре 1937 года. Он стал начальником этой дороги. О том, что и это «слабое звено» окрепло через два года напряженного труда, свидетельствует первый орден Ленина, полученный Борисом Павловичем в 1939 году. А вскоре его вновь приглашают в НКПС, но уже в более высоком ранге – особоуполномоченным наркомата, направляют на Октябрьскую дорогу, затем назначают ее начальником. Здесь предстояло развязать тугий узел транспортных проблем при обеспечении перевозками частей Красной Армии, попавших в сложное положение из-за грубых просчетов в подготовке к войне с Финляндией. Пропускная способность местных линий была в два раза меньше требуемой; в ожидании дальнейшего продвижения и выгрузки простаивали десятки тысяч вагонов. Тогда для подавления трех тысяч дзотов и дотов линии Маннергейма потребовалась срочная доставка сотен орудий большого калибра, другой военной техники, снарядов, теплого обмундирования. А морозы доходили до  $-45^{\circ}\text{C}$ . В сложных прифронтовых условиях железнодорожники Октябрьской дороги под руководством Б. П. Бещева в сжатые сроки доставили всё необходимое для воинских частей. Артиллерия большого калибра прямой наводкой стала разрушать неприятельские доты. Поражение Финляндии стало очевидным, и она согласилась на предложенные условия мира. Граница от Ленинграда отодвинулась на десятки километров.

Накануне Великой Отечественной войны, в мае 1941 года, Б. П. Бещева снова переводят в наркомат начальником Управления дорог северо-западного направления, а на заседании Совета Народных Комиссаров утверждают членом коллегии НКПС. С первых же дней войны характер работы железнодорожного транспорта резко изменился. 22 июня 1941 года нарком Л. М. Каганович издал приказ о введении на 44 дорогах особого графика движения, предусматривавшего первоочередное продвижение воинских эшелонов. Необходимо было срочно доставлять войска, боевую технику, снаряжение, продовольствие и многое другое. При вынужденном

отходе частей Красной Армии из западных районов предписывалось эвакуировать людей, ценное имущество, промышленное оборудование, подвижной состав. Всё, что не могло быть вывезено, подлежало уничтожению. Как член коллегии наркомата Б. П. Бещев был назначен уполномоченным НКПС сначала по Северному фронту, а затем по стратегически важному Ленинградскому с местом пребывания в городе на Неве. Под его руководством велась большая работа по обеспечению перевозок. Для восстановления подвругавшихся ежедневным бомбардировкам линий, станций и узлов из числа железнодорожников Октябрьской были скомплектованы 13 восстановительных поездов, 21 поезд-летучка для ремонта путей, 15 поездов-летучек для ремонта линий связи, 19 пожарных и 1 мостовой поезд.

Тяжелыми и смертельно опасными были трудовые будни железнодорожников. Только в 1941 года, с июля по декабрь, на дороге погибли 1222 и были ранены 1315 железнодорожников. Но люди не жалели сил для обеспечения фронта, организованно проводили эвакуацию. В результате за два месяца до полной блокады из Ленинграда были вывезены сотни тысяч жителей, оборудование десятков фабрик и заводов, учреждений культуры и учебных заведений. Продолжали этот героический труд железнодорожники Октябрьской под руководством Б. П. Бещева и во время блокады. Вместе с портовиками и водниками Ладожской флотилии с 12 сентября 1941 года начала действовать железнодорожно-водно-железнодорожная транспортная линия (предшественница Дороги жизни) по доставке в Ленинград всего необходимого с Большой земли. За умелую организацию воинских и эвакуационных перевозок в этот сложный период Б. П. Бещев был награжден медалью «За оборону Ленинграда».

Осенью 1941 года нарком Л. М. Каганович отзывает Б. П. Бещева из Ленинграда и назначает его первым заместителем начальника Оперативно-эксплуатационного управления НКПС. В июле 1942 года Борис Павлович прибыл на стратегически важную Куйбышевскую дорогу, связывающую центр страны с Сибирью, Уралом и Средней Азией. Более 5 млн вагонов было переработано куйбышевскими железнодорожниками под погрузкой и разгрузкой в тот период, тысяча вагонов ежедневно следовала через дорогу транзитом. Орден Трудового Красного Знамени – так оценили вклад Бориса Павловича в Победу за период руководства Куйбышевской дорогой. Десятки тысяч его подчиненных были награждены медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». Многих железнодорожников наградили орденами, а четверем из них: А. П. Жарковой, Н. Р. Колобову, В. Т. Осипову, А. Ф. Леснину – были присвоены звания Героев Социалистического Труда.

В самом начале завершающего года войны Б. П. Бещев – уже в ранге заместителя наркома путей сообщения, начальника Центрального Управления движением. Работа транспорта тогда осложнялась увеличившимся объемом воинских перевозок и их дальностью. Театр военных действий переместил-

ся далеко на Запад. Для обеспечения перевозками наступающих армий и возрождающихся районов страны Б. П. Бещев ввел на дорогах ступенчатую маршрутизацию перевозок. Метод превращения сборных поездов из одиночных вагонов в маршруты дальнего следования без промежуточных сортировок почти в шесть раз ускорил доставку грузов. К концу войны три тысячи поездов ежемесячно отправлялись ступенчатыми маршрутами. За счет рационального использования подвижного состава экономилось время, росли объемы перевозок.

С марта 1946 года Б. П. Бещев – первый заместитель министра путей сообщения, а с 5 июня 1948 года – министр. Совет Народных Комиссаров присваивает Б. П. Бещеву звание генерала-директора путей сообщения.

В период становления Б. П. Бещева как министра в стране был популярен сталинский лозунг «Кадры решают все!». Борис Павлович всегда внимательно и серьезно подходил к кадрам, их подготовке, подбору и воспитанию. Например, выпуск инженеров только в ЛИИЖТе за 29 лет увеличился в 2,5 раза. Главными принципами подбора и расстановки кадров Б. П. Бещев всегда считал порядочность, компетентность, стремление к быстрому освоению своих обязанностей и повышению уровня знаний. Борис Павлович и сам постоянно работал над собой, анализировал состояние эксплуатации и содержания железнодорожного транспорта. Своими выводами и стоящими перед отраслью задачами делился с миллионами работников отрасли. Им опубликовано несколько книг, множество статей. Вот одна из таких цитат: «Полностью удовлетворять требования населения в пассажирских перевозках, особенно в предвыходные и выходные дни». При прочтении данного высказывания создается впечатление, что это написано не шестьдесят с лишним лет назад, а сегодня.

В 1961 году, в период «оттепели» в международных отношениях между Востоком и Западом, делегация советских железнодорожников во главе с Б. П. Бещевым посетила США и познакомилась с состоянием и эксплуатацией железнодорожного транспорта в этой передовой капиталистической стране. Вот что писал Борис Павлович в докладной записке в Совет Министров СССР по возвращении: «В области эксплуатационной работы наши железные дороги стоят на более высоком уровне по сравнению с дорогами США».

Говоря о феномене личности Б. П. Бещева, следует отметить, насколько высок был авторитет Бориса Павловича. Любовь и уважение к себе он снимал у миллионов железнодорожников. В отрасли реализовывалась огромная социальная программа: строились школы, поликлиники и больницы, детские сады, магазины, столовые, клубы. Одного только жилья в год вводили до 2,5 млн м<sup>2</sup>. Известно, что министр Бещев в юности был отличным форвардом и впоследствии поддерживал развитие футбола. На каждой дороге и в отделениях сооружались спортивные залы. Его трудовой путь был отмечен Звездой Героя Социалистического Труда, семью орденами Ленина, многими отечественными и медалями и наградами, а также и наградами иностранных государств.

Действительно, фигура Б. П. Бещева является знаковой для советской эпохи. Но эта эпоха закончилась. Наступила другая. В силу множества обстоятельств отечественный железнодорожный транспорт не очень далеко ушел от того времени, когда Борис Павлович оставил свой пост. Так, участковая скорость в 2018–2022 гг. осталась на уровне 1970-х годов и составила около 40 км/ч.

Думается, многие стороны деятельности Б. П. Бещева заслуживают более детального рассмотрения. После него осталось множество идей. Ещё полвека назад он заявлял о необходимости развития железнодорожной сети в Сибири и на Дальнем Востоке. Стальные скрепы – самые надёжные для государства. Он предлагал возобновить строительство Заполярного Транссиба: дороги Салехард – Надым – Уренгой – Игарка – Норильск – Якутск, которую начинали при Сталине и прервали с его смертью. Сегодня эти идеи вновь актуальны, многие из них вошли в Транспортную стратегию Российской Федерации. Идеи Б. П. Бещева также не устарели со временем. Как будто сегодня им сказано: «Повышение рентабельности дорог может быть достигнуто как путём снижения себестоимости перевозок, так и увеличения доходов. В частности, необходимо повысить качество коммерческой работы и контролировать поступления от пассажирских перевозок». А ведь рынка тогда ещё и в помине не было, господствовала плановая экономика. Но министр смотрел далеко вперед.

Именем Б. П. Бещева назван Ярославский электровозоремонтный завод. В родном ПГУПСе (ЛИИЖТ) его именем назван учебный центр «Организации движения». Ежегодно проводится Международный футбольный турнир ветеранов «Мемориал Б. П. Бещева» в Москве и футбольный турнир памяти Б. П. Бещева в селе Великом. По его инициативе в Москве построен стадион «Локомотив». В железнодорожных музеях, музее Ярославского электровозоремонтного завода имеются стенды, рассказывающие о многогранной деятельности Б. П. Бещева. Достойный сын России, Б. П. Бещев (1903–1981) оставил яркий след в истории не только железнодорожной отрасли, но и государства.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Розум, В. И. Великий из Великого. К 100-летию со дня рождения Б. П. Бещева / В. И. Розум. – Ярославль : Верхняя Волга, 2003. – 218 с.

2 Участковая скорость на сети РЖД снизилась до 38,2 км/ч [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/uchastkovaya-skorost-na-seti-rzhd-snizilas-do-38-2-km-ch/>. – Дата доступа : 28.04.2023.

3 Грузовые перевозки [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=270207&amp;ysclid=lih9c2okkh6\\_63535434](https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=270207&amp;ysclid=lih9c2okkh6_63535434). – Дата доступа : 27.04.2023.

4 Бещев Борис Павлович [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=10777](https://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=10777). – Дата доступа : 11.04.2023.