

Как Лазарь Каганович стал крестным отцом красноярской «железки»



В лютые крещенские морозы 1936 года, не дожидаясь февральской оттепели с буранами и метелями, на Красноярское отделение Восточно-Сибирской железной дороги прибыл ровесник строительства Транссиба нарком путей сообщения Союза ССР Лазарь Каганович (1893-1991). Одной из причин, которая побудила главу ведомства к непростой командировке, стала приостановка приема поездов на стыковых участках сибирских железных дорог, особенно в районе Томской магистрали. Ознакомившись с положением дел и сумев нанести «политический удар размагниченным кадрам», 24 января Каганович выступил на заседании городского партийно-хозяйственного актива в Красноярске, чтобы «огнем большевистской критики вскрыть все недостатки»:

— Вы разрываете единую сеть на части, извольте открыть ворота!

Высокому столичному гостю вторил секретарь горкома ВКП (б) Максим Степанов:

— Железнодорожный транспорт пошел в гору, а Красноярский узел — позорное пятно на этом фоне.

«За лучшую дорогу Союза!»

Со времен Дзержинского железные дороги не получали столь эффективного, говоря нынешним языком, управленца, простого сапожника без какого-либо систематического образования. Каганович мгновенно понял и причину того, почему Томская и Восточно-Сибирская магистрали не могут своевременно обеспечить передачу грузов друг другу.

Один из существенных недостатков был чисто географический, но все-таки со столичным душком: недопонимание аппаратом центрального ведомства нужд и особенностей удаленных сибирских дорог. Наркомпуть тут же подготовил приказ об увеличении капитальных вложений в их развитие, распорядившись поддержать восточные магистрали запасными частями и материалами и выделить 25 тысяч охотничьих ружей «для развития охоты и улучшения самоснабжения мясом».

Более того, почти сразу же после поездки на заседании Совнаркома Каганович доказал необходимость разделения двух дорог, Восточно-Сибирской и Томской, и создания самостоятельной магистрали — Красноярской, фактически став ее крестным отцом. Совместное постановление Центрального Комитета ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров Союза ССР вышло 27 февраля 1936 года. Эту дату наряду с 1 января 1899 года, временем открытия рельсового сообщения Енисейской губернии с Европейской Россией, также можно считать отправной.

В своих границах по главному ходу от Мариинска до Тайшета магистраль начнет существование уже с 1 апреля 1936 года. Безусловно, при создании новой структуры учтут и факт недавнего появления на карте еще одного административно-территориального образования — огромного Красноярского края — и его роли в экономической жизни страны.

Не удивительно, что в регионе с воодушевлением восприняли известие о создании одноименной дороги. Газета «Красноярский рабочий» 9 марта 1936 года вышла с «шапкой» «За лучшую дорогу Союза!», сообщив читателям о помощи Красноярской магистрали со стороны крайкома ВКП(б) и крайисполкома по подбору 25 ответственных работников и размещению в городе на Енисее управленческих кадров, набираемых из Иркутска и Москвы.

Второстепенное, а теперь главное

Через две недели в краевой партийной газете появится интервью первого начальника Красноярской железной дороги Ария Мирского (Кобахидзе), в недавнем прошлом уполномоченного Наркомпути на Московско-Курской магистрали и слушателя Военно-транспортной академии.

В регионе с чисто сырьевой направленностью создавался крупный хозяйственный субъект, магистраль транзитная, но с заявкой на значительные объемы погрузки, «дорога больших возможностей», какой виделась она Мирскому. С первых дней своего руководства новый начальник абсолютно точно определил и характер будущих перевозок с Ачинско-Минусинского участка: «Увеличится пропускная и провозная способность станции Ужур, которая превратится в крупную базу отправки хлеба, угля, лиственницы из южных леспромхозов».

— Сравнительно небольшая протяженность дороги (от Мариинска до Тайшета), удобное центральное положение Красноярска, в котором разместится управление, позволяют максимально приблизить руководство к производственным линейным единицам, — подчеркивал Мирский.

Но главная особенность переходного периода при создании Красноярской магистрали виделась ее начальнику в перераспределении основных капиталовложений. «Если, например, — утверждал Арий Константинович, — для Томской дороги Ужур или Боготол являлись станциями второстепенного значения, для нас они приобретают первостепенное значение. Туда мы будем направлять значительные капиталовложения».

Более того, Ужур и Боготол становились еще и центрами новых компактных отделений — Ужурского и Боготольского наряду с еще двумя — Иланским и Красноярским. Они комплектовались кадрами практически вместе со службами дороги.

Мост для «большого Красноярска»

Нарком путей сообщения СССР Лазарь Каганович учел также «пожелания трудящихся», которые в письменном виде он получил в ходе визита в Красноярск. Суть этих просьб, исходивших, конечно, от городских властей, сводилась к необходимости строительства

второго железнодорожного моста через Енисей, который бы органично вписывался в планы «большого Красноярска», существовавшие уже тогда, в годы первых довоенных пятилеток, то есть задолго до создания нынешней корпорации «Красноярск-2020». Специализированная машинно-путевая станция № 48 должна была частично снять проблему укладки рельсошпальной решетки на будущем искусственном сооружении через великую сибирскую реку.

Второй мост через Енисей начнут строить в 1936 году, и уже через год стратегический объект Транссиба будет успешно сдан в строй — характерный пример ускорения социалистического транспортного строительства и предельного уплотнения календарного графика работ.

Андрей НИКОЛЬСКИЙ

Фото автора

КСТАТИ

Всего несколько месяцев возглавлял Красноярскую дорогу ее первый начальник Арий Мирский — в сентябре 1936 года его арестуют. Трудности роста молодой магистрали, неизбежные в период организационно-хозяйственного становления, во внимание не примут, поскольку не это станет решающим фактором, а личная его связь с троцкистско-зиновьевским блоком.

«Машинист революции внимательно следил, чтобы в пути не было перекосов вправо и влево, — с особых, железнодорожных позиций оценивал ситуацию в стране и на транспорте нарком путей сообщения СССР Лазарь Каганович, имея в виду генсека Иосифа Сталина, главного рулевого. — Он выбрасывал гнилые шпалы и негодные рельсы — правых и левых оппортунистов и троцкистов».