

Оригинальная статья / Original article

УДК 94(47)

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-1-173-186>

«Годы жизни – годы бед и побед...» (о трудовой биографии выдающегося руководителя железнодорожного транспорта СССР Николая Алексеевича Гундобина

Е.А. Головин¹✉, А.Н. Манжосов²

¹ Юго-Западный государственный университет
ул. 50 лет Октября, д. 94, г. Курск 305040, Российская Федерация

² Совет ветеранов Железнодорожного округа города Курска
ул. Станционная, д. 15, г. Курск, 305044, Российская Федерация

✉ e-mail: golovin007@mail.ru

Резюме

Актуальность. Подбор квалифицированных руководящих кадров для сферы государственного управления и организации производства в современных условиях является проблемой, требующей системного подхода. Десятилетия перманентного реформирования всех сфер общественной жизни только усугубили кризис менеджмента на всех уровнях административно-властных отношений. Попытки решения указанной проблемы через адаптивные образовательно-тренинговые методики не приносят ожидаемых результатов. Одной из причин складывающейся ситуации является отсутствие необходимого профессионального и жизненного опыта у лиц, замещающих руководящие должности. В этой связи опыт советской кадровой политики весьма поучителен и эффективен. Типичным примером успешного руководства такой стратегически важной отраслью государства, как железнодорожный транспорт, необходимо считать восстановленную авторами биографию первого заместителя министра путей сообщения СССР Н.А. Гундобина.

Цель исследования заключается в представлении типичного образа отраслевого руководителя государственного уровня середины – второй половины XX века на примере исторической реконструкции биографии бывшего первого заместителя министра путей сообщения СССР Н.А. Гундобина.

Задачи: выявить особенности управления отечественным железнодорожным транспортом в исследуемый период; раскрыть роль Н.А. Гундобина в организации железнодорожных перевозок и модернизации отрасли.

Методология. В основу исследования были положены принципы объективности и историзма. Исследовательские задачи решались авторами посредством историко-генетического, историко-биографического, историко-системного и ретроспективного методов.

Результаты. Анализ выявленной авторами источниковой базы предоставил возможность реконструировать исторический портрет Н.А. Гундобина, отразив его роль в организации железнодорожных перевозок, показав личные и деловые качества руководителя государственного уровня.

Выводы. Исключительный профессионализм, трудолюбие, ответственное отношение к делу и уважение к подчиненным стали ключевыми качествами личности Н.А. Гундобина, позволившими ему в течение нескольких десятилетий занимать руководящую должность в МПС СССР. Подобным характеристикам необходимо соответствовать современным управленцам, стремящимся принести реальную пользу российскому государству и его народу.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; движение поездов; подвижной состав; оборот локомотива; социалистическое соревнование.

Конфликт интересов: Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Головин Е.А., Манжосов А.Н. «Годы жизни – годы бед и побед...» (о трудовой биографии выдающегося руководителя железнодорожного транспорта СССР Николая Алексеевича Гундобина // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 1. С. 173–186. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-1-173-186>.

Поступила в редакцию 20.12.2024

Принята к публикации 22.01.2025

Опубликована 26.02.2025

"Years of life – years of troubles and victories..." (about the work biography of the outstanding head of the USSR railway transport Nikolai Alekseevich Gundobin)

Evgeny A. Golovin^{1✉}, Alexander N. Manzhosov²

¹ Southwest State University

50 let Oktyabrya Str. 94, Kursk 305040, Russian Federation

² Council of Veterans of the Kursk Railway District

15 Stationnaya Str., Kursk 305044, Russian Federation

✉ e-mail: golovin007@mail.ru

Abstract

The relevance. The selection of qualified management personnel for the field of public administration and production organization in modern conditions is a problem that requires a systematic approach. Decades of permanent reform of all spheres of public life have only aggravated the crisis of management at all levels of administrative and power relations. Attempts to solve this problem through adaptive educational and training methods do not bring the expected results. One of the reasons for the current situation is the lack of necessary professional and life experience among those who fill senior positions. In this regard, the experience of the Soviet personnel policy is very instructive and effective. A typical example of successful leadership of such a strategically important branch of the state as railway transport should be considered the biography of the First Deputy Minister of Railways of the USSR N.A. Gundobin, restored by the authors.

The purpose of the study is to present a typical image of an industry leader at the state level of the mid – second half of the twentieth century on the example of a historical reconstruction of the biography of the former First Deputy Minister of Railways of the USSR N.A. Gundobin.

Objectives: to identify the features of the management of domestic railway transport in the period under study; to reveal the role of N.A. Gundobin in the organization of railway transportation and modernization of the industry.

Methodology. The research was based on the principles of objectivity and historicism. The research tasks were solved by the authors through historical-genetic, historical-biographical, historical-systemic and retrospective methods.

Results. The analysis of the source base identified by the authors provided an opportunity to reconstruct the historical portrait of N.A. Gundobin, reflecting his role in the organization of railway transportation, showing the personal and business qualities of the head of the state level.

Conclusions. Exceptional professionalism, hard work, responsible attitude to business and respect for subordinates became the key qualities of N.A. Gundobin's personality, which allowed him to hold a senior position in the Ministry of Internal Affairs of the USSR for several decades. Such characteristics must be matched by modern managers who seek to bring real benefits to the Russian state and its people.

Keywords: railway transport; train traffic; rolling stock; loading and unloading volumes; locomotive turnover; socialist competition.

Conflict of interest: The Authors declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Golovin E.A., Manzhosov A.N. Years of life – years of troubles and victories..." (about the work biography of the outstanding head of the USSR railway transport Nikolai Alekseevich Gundobin). *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2025;15(1):173–186. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-1-173-186>.

Received 20.12.2024

Accepted 22.01.2025

Published 26.02.2025

Введение

14 декабря 2024 г. исполнилось 120 лет со дня рождения одного из организа-

торов и руководителей железнодорожного транспорта, первого заместителя министра путей сообщения СССР, Героя Социалистического труда Николая Алек-

сеевича Гундобина (1904–1980 гг.). Его трудовая биография – это яркий образец безупречной 57-летней работы, яркий пример служения железнодорожному транспорту.

Он родился в Курске в семье счетовода-ревизора материальной службы Управления Московско-Киево-Воронежской железной дороги. Сохраняя верность семейной традиции, в 1922 г. Николай Гундобин устроился работать списчиком вагонов на станции Курск-II Московско-Киево-Воронежской железной дороги.

С 1924 по 1930 г. Н.А. Гундобин трудился в должности заместителя начальника станций Рышково и Курск-II. В 1930–1932 гг. он дежурный по Западному парку¹, старший помощник и заместитель начальника объединенной станции Курск Московско-Курской железной дороги [1, л. 2]. Дальнейшее становление его профессиональной карьеры проходило за пределами родного региона.

Методология

Методология исследования базировалась на ключевых принципах научно-исторического знания – объективности и историзма. Для решения поставленных задач авторы использовали историко-генетический метод, позволивший показать становление профессиональной карьеры Н.А. Гундобина; историко-системный метод, используя который авторы представили механизм управления железнодорожными перевозками как сложную систему, связанную со множеством структурных элементов; биографический метод, обеспечивший отражение ключевых событий профессиональной деятельности Н.А. Гундобина; ретроспективный метод, оказавший помощь в восстановлении на основе исследованных источников

отдельных исторических фактов из его жизни.

Результаты и их обсуждение

В 1936 г. после завершения учебы в Военно-транспортной академии им. Сталина в Москве Н.А. Гундобин был направлен на работу в Наркомат путей сообщения старшим ревизором-диспетчером.

17 мая 1937 г. приказом № 103/Ц народного комиссара путей сообщения СССР на железных дорогах Советского Союза был введен институт ревизоров по безопасности движения поездов [2, л. 5]. Их главной задачей стала борьба за ликвидацию крушений и аварий, за обеспечение безаварийной работы линейных предприятий.

В соответствии с приказом НКПС № 103/Ц, Н.А. Гундобин летом 1937 г. был переведен в Читу на должность дорожного ревизора по безопасности движения Забайкальской железной дороги [1, л. 7]. Работая в трудных климатических условиях Забайкалья, молодой инженер Н.А. Гундобин проявил отличные организаторские способности.

Осенью 1938 г. состояние дел с перевозочным процессом грузов, оборотом паровозов и вагонов на дорогах Сибири и Дальнего Востока резко ухудшилось. Требовалась срочная замена руководства Забайкальской дороги.

15 сентября 1938 г., в соответствии с приказом народного комиссара путей сообщения СССР Л.М. Кагановича, Н.А. Гундобин вступил в должность начальника Забайкальской железной дороги. Коллектив дороги, возглавляемый новым начальником, с большими трудностями смог преодолеть отставание в ходе выполнения планов организации перевозок народно-хозяйственных грузов, особенно в зиму 1938–1939 г. Но с главными трудностями коллектив Забайкальской магистрали столкнулся летом 1939 г.

В середине мая 1939 г. в юго-восточных регионах союзной СССР Мон-

¹ Газета «Свободный путь» (орган парткома ВКП(б) Курского узла, поселкового Совета и станционного комитета профсоюза железнодорожников). 1930. 22 мая.

гольской Народной Республики развернулись ожесточенные бои с японскими захватчиками, вторгшимися на территорию МНР. Железнодорожная линия, соединявшая приграничную станцию Соловьевская с Транссибирской магистралью, имела весьма ограниченную пропускную способность. В это время в пустынные и полупустынные районы Монголии, помимо значительного числа воинских эшелонов, требовалось поставить и другие объемные грузы, в том числе пиленный лес и дрова. В них особенно нуждались части Красной армии. Но оперативно осуществлять такие перевозки на участке Чита – Соловьевская железнодорожники были не в состоянии. Для принятия срочных мер в Забайкалье был направлен И.В. Ковалев с чрезвычайным мандатом, подписанным Председателем Совнаркома СССР В.М. Молотовым.

В мае 1988 г. в интервью, данном заведующему отделом ИИ РАН, доктору исторических наук, профессору Г.А. Куманеву, генерал-лейтенант в отставке И.В. Ковалев вспоминал: «...В Читу мы попали в День железнодорожника. Но ни начальнику дороги Николаю Гундобину, ни нам было не до праздника. Гундобин объяснил, почему стоят эшелоны. Оказывается, Управление военных сообщений Генерального штаба выдало наряды всем начальникам эшелонов с указанием станции выгрузки: «Соловьевская». Эшелонов сотни, а на Соловьевской всего два выгрузочных пути, да и те без высоких платформ... Спрашиваю Гундобина о том, пробовали ли выгружать на других станциях Оловянинского отделения? Он ответил, что пробовал уговорить начальников эшелонов, но они отвечали, что они же не из артели «Пух-перо», и у них приказ – выгрузиться на Соловьевской, и они его выполняют, чего бы это не стоило.

Мы с Гундобиним взяли дрезину и поехали по железнодорожной ветке, по Оловянинскому отделению, на юг, через станции Моготуй, Оловянная, Борзя до советско-монгольской границы, до ко-

нечной станции Соловьевская. Это триста с лишним километров. Все они заставлены воинскими эшелонами. Здесь места на десятки километров безлесны и безводные. Люди в эшелонах томятся. Обед готовить не на чем. Лошадей напоить нечем.

На первой же станции мы разделились – он пошел к начальнику одного эшелона, я к соседнему. Решили, используя данные нам чрезвычайные полномочия и мандат Совнаркома, заставить старших командиров выгружать войска и следовать к Соловьевской своим ходом – пешим маршем или на авто, у кого что есть...

В тот же день мы с Гундобиним наметили еще несколько станций для выгрузки, с помощью железнодорожной связи распределяли по этим станциям стоявшие на перегонах эшелоны. Пробка начала понемногу рассасываться... Около двух месяцев провели мы в этих местах. Прием и выгрузка эшелонов с войсками и военными грузами вошли в четкий ритм» [3, с. 288].

Вскоре, для увеличения пропускной способности участков и оперативной доставки воинских грузов, начальник Забайкальской дороги Н.А. Гундобин возглавил строительство линии Соловьевская – Баин – Тумен для обеспечения действий армейской группы комкора Г.К. Жукова [4, с. 20]. За самоотверженную работу 23 ноября 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР начальник дороги Н.А. Гундобин был награжден орденом Трудового Красного Знамени¹.

24 августа 1942 г. приказом НКПС Н.А. Гундобин был переведен на более ответственный участок – начальником Свердловской железной дороги [2, л. 14].

24 января 1943 г., анализируя состояние работы железнодорожного транспорта, газета «Гудок» в передовой статье отмечала: «Главное сейчас – в укреплении дисциплины и организованности на железных дорогах. От того, насколько

¹ Гудок. 1939. 24 ноября.

крепка дисциплина, насколько высока организованность в труде, зависит современная доставка всего необходимого фронту и тылу, бесперебойное продвижение поездов».

В тот период успехи передовых паровозных бригад были связаны с согласованной работой движенцев, которые проявляли себя как настоящие организаторы движения поездов. По примеру свердловского диспетчера Еремина диспетчеры магистралей страны стали заключать договоры с паровозными и кондукторскими бригадами, работниками станций и диспетчерами соседних отделений и дорог. Развернувшееся на Свердловской дороге соревнование между диспетчерами и паровозниками за быстрейшее вождение поездов повысило показатели работы в зимних условиях.

20 января 1943 г. Н.А. Гундобин был переведен в Челябинск [1, л. 19], где он возглавил коллектив Южно-Уральской дороги [5, с. 121].

25 марта 1943 г. НКПС издал приказ № 264/Ц. В нем отмечалось, что ряд дорог добились выполнения и перевыполнения планов погрузки военно-снабженческих грузов, где железнодорожники «...поняли всю важность современной и полной доставки фронту боеприпасов, вооружения и продовольствия» [6, л. 206]. В числе лидеров этой работы были отмечены коллективы дорог им. Ф.Э. Дзержинского, Московско-Окружной, Южно-Уральской. Так, коллектив Южно-Уральской магистрали выполнил план централизованной погрузки воинских грузов на 176,6%. На дороге особенно четко было организовано продвижение поездов со сверхсрочными грузами. Их среднесуточный пробег доходил до 900–1000 км. Приказом НКПС № 264/Ц от 25 марта 1943 г. Н.А. Гундобин был награжден значком «Почетному железнодорожнику» [6, л. 206 об.].

Всесоюзное соревнование за усиление помощи фронту отражало огромный

патриотический подъем. В марте 1943 г. Н.А. Гундобин подписал приказ № 236/Н «О создании дорожной комиссии для координации мероприятий по оказанию помощи в восстановлении дорог, освобожденных от немецко-фашистских захватчиков». Дорожная газета «Призыв» обратилась к южно-уральским железнодорожникам: «Шире помощь освобожденным железным дорогам. Вагоны, инструмент и оборудование для дорог, освобожденных от врага» [5, с. 204].

В один из майских дней 1943 г. в Сталинграде был принят поезд с подарками, собранными уральскими транспортниками. Прибывший в подарок коллективу депо Сталинград-I паровоз был передан лучшей комсомольской бригаде [5, с. 204].

По итогам работы за апрель 1943 г. Южно-Уральская дорога завоевала переходящее Красное Знамя НКПС. Дорога смогла удержать это знамя и в мае 1943 г. В марте 1943 г. была учреждена «Дорожная книга отличников Великой Отечественной войны – железнодорожников ЮУЖД». В нее по решению Управления дороги, политотдела и дорпрофсожа заносились фамилии передовиков, показавших образцы трудового героизма.

Первыми в книгу были внесены фамилии машинистов П.А. Агафонова (инициатора создания паровозных колонн имени ГКО), А.М. Угрюмова, токарей С.Г. Баннова, А.И. Лабзина, диспетчера П.В. Каташинского и др. Только в 1943 г. в Книгу были внесены фамилии 1500 уральских железнодорожников [5, с. 205].

Машинист депо Курган И.П. Блинов еще до начала войны стал инициатором вождения тяжеловесных поездов. Его бригада ремонтировала паровоз своими силами, доведя его пробег до 120 тыс. км при норме в 40 тыс. км [5, с. 206]. И.П. Блинов ежемесячно совершал свыше 10 рейсов с поездами, вес которых превышал 6 тыс. тонн. Подобные успехи в вождении тяжеловесных поездов стали образцом для тысяч машинистов сети

железных дорог страны. 5 ноября 1943 г. И.П. Блинову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

19 мая 1943 г. газета «Гудок» опубликовала обращение рабочих, инженерно-технических работников и служащих Южно-Уральской дороги (начальник – Н.А. Гундобин) ко всем железнодорожникам страны. В обращении содержался призыв с новой силой развернуть социалистическое соревнование навстречу празднику – Всесоюзному дню железнодорожника. Обращение исходило от коллектива дороги, который во втором квартале 1943 г. значительно увеличил отправление и проследование поездов по графику. В апреле того же года было перевыполнено задание по основному показателю – обороту вагонов [7, с. 169].

Призыв южно-уральских железнодорожников был поддержан коллективами Ленинской, Юго-Восточной, им. Ф.Э. Дзержинского, Московско-Донбасской, Рязано-Уральской железных дорог. Между ними были заключены социалистические договоры на лучшую встречу традиционного праздника железнодорожников.

Но огромное напряжение, изматывающий ритм работы серьезно подорвали здоровье Н.А. Гундобина. 18 сентября 1944 г. в Челябинске была получена телеграмма № 283/9 следующего содержания: «Сообщаю приказ Народного комиссара путей сообщения т. Кагановича № 874 от 18 сентября: ввиду болезни тов. Гундобина назначить исполняющим обязанности начальника Южно-Уральской железной дороги начальника службы дорог Урала и Сибири генерал-директора службы движения III ранга А.И. Платонова и обязать его немедленно приступить к исполнению обязанностей начальника дороги...» [8, л. 29]

В начале октября 1944 г. Н.А. Гундобин был переведен на работу в Каширу в должности заместителя начальника Московско-Донбасской железной дороги. Позднее, в апреле 1945 г., он возглавил коллектив этой магистрали [8, л. 30].

Проанализируем основные показатели работы Московско-Донбасской железной дороги в период, когда ее руководителем был Н.А. Гундобин. Среднесуточная погрузка составляла 2299 вагонов, из них 1710 вагонов – каменного угля, 43 – различных руд. Среднесуточная выгрузка составляла 1693 вагона. Основным показателем перевозочного процесса – тонно-километры брутто исчислялись 12884 млн тонн. На Московско-Донбасской дороге работало 646 локомотивов (из них 366 грузовых). Среднесуточный пробег грузовых локомотивов достиг 183,5 км [9, л. 256]. Среднесуточный пробег грузовых вагонов составлял 76,9 км. В сфере эксплуатации на дороге трудилось 35258 человек. Среднемесячная зарплата на дороге составляла 539 руб. [9, л. 257]

В 1946 г. на сети дорог распространился опыт борьбы за ритмичность коллектива Московско-Донбасской дороги. На дороге был разработан и введен график ритмичной работы, который учитывал не только пропускную способность станций и перегонов, но и техническое развитие подъездных путей, величину погрузочно-выгрузочных фронтов, производительность выгрузочных механизмов. В примененном графике ритмичной работы расписание подачи вагонов на подъездные пути входило органической частью в график движения поездов, что обеспечивало ритмичную работу дороги и равномерную погрузку добытого угля в шахтах Подмосковского бассейна. Так, если общая погрузка за первую половину суток в процентах от суточной работы в 1946 г. составляла 28,2%, то к 1948 г. она уже составила 32,2%. Погрузка угля за первую половину суток в процентах от суточной работы с 30% в 1946 г. увеличилась до 38,4% [10, с. 237].

Такая ритмичная и равномерная работа дороги серьезно укрепила авторитет Н.А. Гундобина в глазах руководства Министерства путей сообщения СССР. 5 июня 1948 г. в связи с утверждением

Б.П. Бещева министром путей сообщения СССР Н.А. Гундобин был назначен начальником Главного управления движения и одновременно заместителем министра путей сообщения СССР.

Н.А. Гундобину предстояло руководство гигантского объема перевозок. Ведь пятилетний план 1946–1950 гг. предусматривал повышение производительности труда железнодорожников на 43% и снижение себестоимости перевозок более чем на 18%. Намечались серьезные перспективы в совершенствовании перевозочного процесса на железных дорогах, планировались изыскания путей роста накопления и использования имеющихся резервов.

25 июня 1951 г. Совет Министров СССР утвердил Н.А. Гундобина в должности первого заместителя Министра путей сообщения СССР. Постановление было подписано председателем СМ СССР И.В. Сталиным [8, л. 30].

Н.А. Гундобин придавал огромное значение развитию и внедрению новой техники и прогрессивных технологий на всех участках железнодорожного конвейера, всегда поддерживал любые начинания, связанные с механизацией и автоматизацией производственных процессов.

«Тандем министр Бещев и Гундобин действовал как хорошо отлаженный механизм. Если Борис Павлович [Бещев], главным образом, занимался проблемами отрасли на уровне ЦК КПСС и Правительства, то Николай Алексеевич руководил всей оперативной работой, всячески содействовал развитию научно-технического прогресса на транспорте», – указывал первый заместитель редактора газеты «Гудок» Н.В. Давыдов [13, с. 157].

В декабре 1957 г. Н.А. Гундобин, как первый заместитель министра, возглавил реорганизованный Научно-технический совет (НТС) МПС. Заместителем председателя Совета стал В.А. Самохвалов. Для практической работы и решения поставленных перед НТС задач в его составе были организованы 13 постоянно дей-

ствующих комиссий по отдельным отраслям железнодорожного хозяйства (эксплуатации и экономики, путевого хозяйства, мостов и тоннелей, энергетики, топлива и смазки и др.). К участию в их работе были привлечены более 400 специалистов отраслей транспорта, ученых, работников проектных учреждений [11, с. 157].

«Отдавая должное сложившейся системе распределения обязанностей между министром и другими руководителями МПС, нужно отметить, что ее эффективность во многом обеспечивалась высочайшей оперативностью, неумной энергией и требовательностью первого заместителя министра Николая Алексеевича Гундобина. Во многом именно он являлся основным организатором выполнения решений Коллегии министерства. Деловой «тандем» Бещев-Гундобин на протяжении их долгой совместной работы действовал последовательно и весьма результативно», – вспоминал бывший заместитель министра путей сообщения, дважды почетный железнодорожник С.А. Пашинин [12, с. 240].

Приведем выдержки из нескольких документов, подписанных Н.А. Гундобиным. Так, в справке МПС СССР о строительстве и восстановлении железнодорожных вокзалов в 1946–1952 гг., направленной в Совет Министров СССР 18 марта 1953 г., указывалось, что в период Великой Отечественной войны на сети железных дорог Советского Союза было разрушено 2573 вокзала, из них 90 больших и 2350 малых. К началу 1953 г. железнодорожниками были восстановлены 1304 вокзала, из них 74 больших и 1130 малых.

В справке Н.А. Гундобин указывал, что для нормального обеспечения пассажирских перевозок требовалось строительство 342 вокзалов и скорейшее восстановление 144 вокзалов, находящихся в аварийном состоянии [13, с. 285]. С присущей ему принципиальностью Н.А. Гундобин указывал, что МПС СССР не в

полном объеме выполнило Постановление Совета Министров СССР от 6 апреля 1949 г. «О восстановлении вокзалов на железных дорогах». Из запланированных к вводу в эксплуатацию в 1949–1952 годов 1864 вокзалов фактически было введено 595 [14, л. 33]. Н.А. Гундобин отметил, что руководством отрасли на 1953–1955 гг. были запланированы срочные работы по ремонту и вводу в эксплуатацию 49 больших и средних вокзалов на Кировской, Калининской, Октябрьской, Московско-Киевской, Юго-Западной и других железных дорогах.

12 марта 1952 г. под председательством Н.А. Гундобина было проведено заседание коллегии МПС СССР. На нем отмечалось, что железнодорожному транспорту страны удалось успешно реализовать выполнение Постановления Совета Министров СССР № 2164 от 25 июня 1951 г. «О неблагоприятном положении с безопасностью движения и мерах по укреплению дисциплины на железнодорожном транспорте» [13, с. 422]. Установленные правительством планы по суточной погрузке были выполнены на 102,7%, по грузообороту – на 110,2%, по пассажирским перевозкам – на 108,2% [15, л. 108].

На заседании коллегии Н.А. Гундобин подверг резкой критике руководство Южно-Донецкой, Северо-Донецкой, Московско-Курской, Рязано-Уральской, им. В.В. Куйбышева дорог за невыполнение годового плана погрузки. Подчеркивалось, что Забайкальская, Восточно-Сибирская, Приморская, Оренбургская и другие дороги систематически не выполняли задания по ускорению оборота вагонов.

В числе дорог, где серьезным недостатком в работе оставалось неудовлетворительное состояние по безопасности движения поездов, критически были отмечены Красноярская, им. В.В. Куйбышева, Оренбургская, Южно-Уральская и другие дороги [15, с. 282].

Коллегией министерства были намечены существенные мероприятия, направленные на устранение указанных недостатков в части выполнения регулировочных заданий по передаче порожних вагонов, по улучшению состояния пути и использованию локомотивного парка, по строжайшему соблюдению установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад [15, л. 110].

Особенно много сил и энергии Н.А. Гундобин отдавал делу перевода дорог на современные виды тяги – электро- и тепловозную, развитию нового локомотиво- и вагоностроения. Темпы реализации этой крупнейшей технической и организационно сложной проблемы характеризуются следующими цифрами. За 20 лет, с 1956 по 1977 гг., длина советских электрифицированных линий составила 39,7 тыс. км (28,6% эксплуатационной длины сети), а линий, переведенных на тепловозную тягу – 94 тыс. км (67,9% сети) [13, с. 235].

Н.А. Гундобин неоднократно лично присутствовал на открытии новых электрифицированных участков. Так, в 1959 г. он совместно с начальником Московской дороги Л.А. Карповым участвовал в пуске первого электропоезда на участке Рязань – Сасово (183 км) [16, с. 82].

Курские железнодорожники гордятся тем, что Курская дистанция электро-снабжения была организована по приказанию Н.А. Гундобина № Г-13351 от 21 мая 1959 г. В нем указывалось, что «для организации и обеспечения эксплуатации электрифицированного участка Орел – Курск Московско-Курско-Донбасской железной дороги... организовать на ст. Курск участок электроснабжения первого разряда» [17, с. 18]. Во втором полугодии 1959 г. было утверждено штатное расписание Курского участка в количестве 200 единиц.

Весьма актуальной стала докладная записка, направленная 20 декабря 1961 г. в Совет Министров СССР министерства-

ми путей сообщения и транспортного строительства за подписями Н.А. Гундобина и Е.Ф. Кожевникова. В ней указывалось, что в октябре 1958 г. началось широкое внедрение на железных дорогах электрической тяги по системе переменного тока. Внедрение этой системы давало значительную экономию меди и снижало общую себестоимость электрификации по сравнению с ранее применявшейся системой постоянного тока. В 1959 г. новая система была введена на линиях общей протяженностью 1220 км, а до 1965 г. на переменном токе было намечено электрифицировать еще 8400 км [18, с. 201]. В этом документе руководители МПС и транспортного строительства обосновали мероприятия по защите линий связи Министерства связи СССР и союзных республик [18, с. 203].

Министерство путей сообщения высоко оценивало результаты электрификации железных дорог на переменном токе. 14 ноября 1962 г. Н.А. Гундобин подписал представление в Комитет по Ленинским премиям в области науки и техники при Совете Министров СССР на соискание Ленинской премии работу коллектива во главе с Б.Н. Тихменевым, В.Б. Лапиным, Н.Ф. Пенкиным (всего 12 чел.) по теме «Разработка проблемы электрификации железных дорог СССР на переменном токе промышленной частоты» [19, л. 260]. В нем Н.А. Гундобин указывал, что общая сумма экономии капиталовложений при электрификации на переменном токе линий протяженностью 25 тыс. км достигнет к 1970 г. 375 млн руб., а дополнительная экономия топлива составит 290 тыс. тонн угля [18, с. 227].

В тот же день Н.А. Гундобиным были подписаны и ряд других представлений работ на соискание Ленинской премии: «Комплект новых высокопроизводительных машин для комплексной механизации путевых работ на железнодорожном транспорте» (авт. колл. П.Г. Белогорцев, К.А. Блохин, С.А. Пашинин и др.) [19, л. 266] и «Перевод подвижного

состава железных дорог СССР на роликовые подшипники» (авт. колл. В.В. Абашкин, В.Ф. Девятков, В.М. Чебаненко и др.) [18, с. 227]. Так, применение роликовых подшипников снижало сопротивление движению и соответственно расходы топлива или электроэнергии на тягу поездов локомотивом на 11%, в 7–10 раз уменьшало усилия на трогание с места поездов. Ежегодная экономия в парке грузовых вагонов составляла 2,34 млрд руб [11, с. 264].

Н.А. Гундобин всегда поддерживал ценные инициативы работников железных дорог страны, направленные на эффективное использование механизмов и внедрение новых технологий. Так, 19 января 1959 г. им был подписан приказ № 5/ЦЗ «О мерах по улучшению смазочного хозяйства и содержанию расхода осевого масла на железных дорогах». В этом приказе обобщалось и рекомендовалось к широкому распространению предложение теплотехника Д.И. Власова и машинистов паровозного депо Курск Г.Г. Мальцева и Н.В. Захарова, которые стали использовать каркасные полстера для тендерных букс паровозов серии Э. Это давало возможность ежемесячно экономить до 30–40% осевого масла.

В июле 1959 г. в паровозном депо Курск состоялось совещание с целью изучения и обобщения передового опыта по экономии осевого масла. В нем приняли участие работники Главного управления локомотивного хозяйства МПС СССР, работники локомотивной службы с 16 железных дорог. На совещании были заслушаны сообщения передовиков-новаторов Д.И. Власова, машинистов Н.В. Захарова и Г.Г. Мальцева. Вскоре после обнародования приказа № 5/ЦЗ машинисты Г.Г. Мальцев и Н.В. Захаров выезжали во многие депо Советского Союза с целью пропаганды опыта их работы по экономии осевого масла [20, с. 67].

7 марта 1960 г. в отчете о работе НТС, представленном министру путей

сообщения СССР Б.П. Бещеву, Н.А. Гундобин указывал, что в 1959 г. число рационализаторов и изобретателей на железнодорожном транспорте составляло 91 тыс. человек, от которых поступило около 144 тыс. предложений. Из этого числа было внедрено 120 тыс. предложений, а эффект от реализованных предложений составил 348 млн руб. (на 30% больше, чем в 1958 г.) [18, с. 150]. Значительно вырос экономический эффект от внедрения предложений на Московской, Казанской, Куйбышевской, Свердловской и других железных дорогах. Одной из важных заслуг Н.А. Гундобина было создание комплексной системы механизации путевых и погрузочно-выгрузочных работ.

13 января 1959 г. состоялось заседание Научно-технического совета МПС СССР, на котором был заслушан доклад И.Я. Аксенова «О проблемах автоматизации управления транспортным процессом» [18, с. 126].

Н.А. Гундобин одним из первых признавал, насколько мощным стимулом в работе транспорта станет применение вычислительной техники, ее влияние на совершенствование перевозочного процесса, более полное удовлетворение потребностей в перевозках народно-хозяйственных грузов и пассажиров. Н.А. Гундобин стал курировать это новое направление, которое еще не получало всеобщего внимания. Он постоянно оказывал поддержку начальнику Главного управления сигнализации и связи Н.М. Семенову в создании материально-технической базы первой очереди автоматической системы управления железнодорожным транспортом (АСУЖТ).

В 1969 г. при поддержке Н.А. Гундобина было создано управление вычислительной техники Главного управления сигнализации и связи во главе с В.Ф. Соколовым, И.В. Харлановичем и Л.К. Марковым [11, с. 311].

По воспоминаниям ветеранов МПС СССР, Н.А. Гундобин стал главным ру-

ководителем по разработке и внедрению комплексной автоматизированной системы управления железнодорожным транспортом [11, с. 381].

В Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) хранится отчет Научно-технического совета МПС от 15 февраля 1961 г., подписанный председателем НТС Н.А. Гундобиним. В нем отмечается, что в 1960 г. было проведено 17 пленарных заседаний НТС, на которых было рассмотрено 22 вопроса. Вот пример наиболее важных вопросов, имевших существенное значение для развития железнодорожного транспорта: а) распределение перевозок на перспективу по видам транспорта; б) предложения по снижению себестоимости строительства электрификации и улучшения качества железобетонных опор; в) о снижении стоимости проектирования, строительства и эксплуатации устройств СЦБ и связи; г) рассмотрение проектов электровоза Н-62 и тепловозов ТГ-105 и ТЭ-30 [18, с. 182].

В конце 1960-х – начале 1970-х гг., помимо значительного роста объемов перевозок, существенно менялась и их география. В этот период срочно требовалось наращивание пропускных способностей функционирующих и строящихся новых линий, таких как Средне-Сибирская магистраль, линии Абакан – Тайшет, Павлодар – Акмолинск, Кулунда – Барнаул. У руля этих масштабных преобразований дорог восточного и сибирского направлений стоял Н.А. Гундобин. Ведь за годы его работы на посту первого заместителя министра путей сообщения эксплуатационная длина железных дорог увеличилась на 23,5 тыс. км, а с учетом вторых и третьих путей – почти на 40 тыс. км [12, с. 237].

Под особым контролем Н.А. Гундобина всегда оставалась суточная передача вагонов по междорожным стыкам, оборот вагона, вес поездов и другие эксплуатационные показатели, которые характеризовали эффективность транспортного

конвейера. В этом направлении деятельности Н.А. Гундобину значительную помощь оказывал начальник Управления регулировки и организации работы вагонных парков – заместитель начальника Главного Управления движения МПС СССР (1968–1974), почетный железнодорожник А.Н. Григорьев.

Вспоминая о совместной работе Н.А. Гундобина и А.Н. Григорьева, министр путей сообщения СССР (1982–1991 гг.) Н.С. Конарев писал: «В вопросах регулировочной дисциплины и организации работы вагонных парков им не было равных. Государственный план погрузки часто выполнялся благодаря их настойчивости. Их отличало чувство высочайшей ответственности за порученную работу...» [20, с. 33].

Благодаря таким людям, как Н.А. Гундобин, успешно выполнялся всё возрастающий объем перевозок, объемы погрузки и выгрузки, повышение скоростей движения поездов и сокращение сроков доставки грузов потребителям.

Полезные инициативы, направленные на увеличение пропускной способности линий с трудным профилем, были проявлены коллективами Восточно-Сибирской и Львовской дорог. Весь комплекс мероприятий для повышения провозной способности на направлении Донбасс – Карпаты, который осуществили коллективы Донецкой, Приднестровской, Одесско-Кишиневской и Львовской дорог, был осуществлен под непосредственным контролем со стороны Н.А. Гундобина [11, с. 354]. Только за 1971–1975 гг. на железные дороги страны было поставлено 337 тыс. новых грузовых вагонов [21, с. 10]. Достаточно отметить, что за 27 лет работы Н.А. Гундобина на посту первого заместителя министра грузооборот вырос почти в 10 раз, что более чем в 8 раз превышало показатели послевоенного 1946 г.

После ухода на пенсию с должности первого заместителя министра путей сообщения СССР, с 21 марта 1978 г. по 3 июня 1980 г. Н.А. Гундобин работал в

Центральном научно-исследовательском институте технико-экономической информации МПС СССР (ЦНИИТЭИ) [22, л. 1].

За свой долголетний и безупречный труд на железнодорожном транспорте в августе 1959 г. Н.А. Гундобин был удостоен звания Героя Социалистического Труда, награжден четырьмя орденами Ленина, Октябрьской революции, Отечественной войны I ст., пятью орденами Трудового Красного Знамени и шестью медалями.

Но не менее важна оценка, которую о его деятельности давали работавшие вместе с ним руководители транспорта. Так, Н.С. Конарев писал: «В числе “звезд первой величины” надо отметить Героя Социалистического Труда Николая Алексеевича Гундобина. Он прошел трудовой путь от конторщика станции Курск до первого заместителя министра... Мне довелось в 1978 г. сменить его на посту первого заместителя министра путей сообщения... Я сохраняю память о его профессионализме, незаурядных организаторских способностях» [11, с. 176].

Бывшие заместители министра путей сообщения СССР Е.Ф. Рудой, С.А. Пашинин, А.Ф. Подпальный, В.Ф. Соснин отмечали, что Н.А. Гундобин был виднейшим организатором эффективной работы аппарата МПС, обладал безусловным авторитетом в вопросах организации перевозок, технической и технологической политики отрасли. Он всегда оставался требовательным, но справедливым руководителем.

С особой теплотой вспоминали о Н.А. Гундобине рядовые железнодорожники. Так, в 1990 г. одному из авторов этой статьи А.Н. Манжосову заместитель директора ЦНИИ технико-экономической информации МПС СССР, почетный железнодорожник А.Н. Глonti рассказывал, что летом 1974 г. Н.А. Гундобин проводил отпуск в Сухумском санатории. В вечернее время он часто любил прогуливаться по тропинке, примыкавшей к бере-

гу моря. Рядом пролегла железная дорога. На прогулке Николай Алексеевич часто встречался с обходчиком пути. Весело напевая грузинскую песенку, тот простукивал путейским молотком каждый рельсовый стык, внимательно осматривал крепления, рельсовые накладки и подкладки. Именно за его работой с неподдельным вниманием и наблюдал первый заместитель министра. Однажды он подошел к работавшему, поинтересовался его профессиональным стажем и пригласил путейца к себе на ужин. Озадаченный неожиданным приглашением, рабочий сообщил своему начальству. Правда, путеец неверно запомнил фамилию неожиданного знакомого и назвал ее со значительными искажениями. Но в руководстве Сухумской дистанции пути быстро сообразили, что речь идет о высоком московском госте – первом заместителе министра путей сообщения Н.А. Гундобине.

Вечером в номере санатория надолго засиделись руководитель министерства и рядовой путеец. Николай Алексеевич не скрывал восторга от работы путевого обходчика... Вскоре по ходатайству Н.А. Гундобина он был награжден знаком “Почетному железнодорожнику”. К сожалению, А.Н. Глonti так и не вспомнил фамилию этого работника-путейца Сухумской дистанции пути.

Железнодорожники старшего поколения всегда тепло отзываются о Н.А. Гундобине как об опытном специалисте, отдавшем всего себя без остатка преданному служению профессии желез-

нодорожника. В Курске в память о выдающемся земляке в районе железнодорожного узла в мае 2017 г. безымянный проезд был наименован проездом им. Николая Гундобина. 2 августа 2017 г. на территории станции Курск был открыт памятный знак Н.А. Гундобину. На доме по ул. Ломоносова, 52, где он жил с 1907 по 1932 г., установлена мемориальная доска. К 120-летию со дня рождения Николая Алексеевича по инициативе курских железнодорожников и ветеранской общности она была заменена на новую – с портретом юбиляра. В ее открытии приняли участие внук и правнук знаменитого земляка, прибывшие из столицы почтить память деда на его малой родине.

Выводы

Исключительный профессионализм, трудолюбие, ответственное отношение к делу и уважение к подчиненным стали ключевыми качествами личности Н.А. Гундобина, позволившими ему в течение нескольких десятилетий занимать руководящую должность в МПС СССР. Подобным характеристикам необходимо соответствовать современным управленцам, стремящимся принести реальную пользу российскому государству и его народу. Сохранение светлой памяти о Н.А. Гундобине на курской земле является не только данью уважения знаменитому земляку, но и ориентиром в вопросах морального стимулирования добросовестного труда работников транспортной отрасли.

Список литературы

1. ЦА МПС РФ (Центральный архив МПС РФ). Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 5236.
2. РГАЭ (Российский государственный архив экономики). Ф. 1884. Оп. 40. Д. 744.
3. Куманев Г.А. Говорят сталинские наркомы. Смоленск: Русич, 2005. 632 с.
4. Троицкий Л.Ф. Нарком огненных лет. М.: Путь-пресс, 2002. 240 с.
5. Уральский исток Транссиба: История Южно-Уральской железной дороги / ред.-сост. А.Л. Казаков. Челябинск: Автограф, 2004. 408 с.
6. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 1-спр. Д. 209.

7. Куманев Г.А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). М.: АН СССР, 1963. 324 с.
8. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 121. Л. 4040.
9. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 2615.
10. Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М.: Трансжелдориздат, 1954. 285 с.
11. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945–1991 гг. / под ред. Г.М. Фадеева. М.: [Б. и], 2004. 631 с.
12. Министры и наркомы путей сообщения / МПС РФ. М.: Транспорт, 1995. 272 с.
13. Железнодорожный транспорт СССР (1946–1955 гг.): сборник документов / гл. ред. Г.М. Фадеев. М.: Транспорт, 1994. 432 с.
14. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 12168.
15. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 28. Д. 862.
16. Электрифицированные железные дороги России (1929–2004 гг.) / под общ. ред. П.М. Шилкина. М.: Интекст, 2004. 336 с.
17. Энергия в движение / сост. С.В. Белкин, В.Г. Семеновский. Курск: [Б. и], 2009. 120 с.
18. Железнодорожный транспорт СССР. 1956–1970 гг.: сборник документов / гл. ред. Н.Е. Аксененко. М.: Эгра, 1998. 552 с.
19. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 16547.
20. Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения 1945–1996 гг. Кн. 3 / А.Н. Манжосов, В.К. Гладких, Н.П. Манжосов [и др.] Курск: Курскинформпечать, 1997. 240 с.
21. Гундобин Н.А. Важный этап развития железнодорожного транспорта // Железнодорожный транспорт. 1976. № 2. С. 8–15.
22. РГАЭ. Ф. 364. Оп. 5. Д. 239.

References

1. RGAE (Russian State Archive of Economics). F. 1884. Op. 40. D. 744. (In Russ.)
2. TSA MPS RF (Central Archive of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation). F. 1. Op. 18-LD. D. 5236. (In Russ.)
3. Kumanev G.A. Stalin's people's commissars say. Smolensk: Rusich, 2005. 632 p. (In Russ.)
4. Troitskii L.F. People's commissar of the fiery years. Moscow: Put'-press; 2002. 240 p. (In Russ.)
5. Kazakov A.L. (ed.) The Ural Source of the Transsib: the history of the South Ural railway; Chelyabinsk: Avtograf; 2004. 408 p. (In Russ.)
6. TSA MPS RF. F. 1. Op. 1-spr. D. 209. (In Russ.)
7. Kumanev G.A. Soviet railway workers during the Great Patriotic War (1941–1945). Moscow: AN SSSR, 1963. 324 s. (In Russ.)
8. RGAE. F. 1884. Op. 121. L. 4040. (In Russ.)
9. RGAE. F. 1884. Op. 49. D. 2615. (In Russ.)
10. Naporko A.G. Essays on the development of railway transport in the USSR. Moscow: Transzheldorizdat; 1954. 285 p. (In Russ.)
11. Fadeev G.M. (ed.) The history of railway transport of the Soviet Union. Vol. 3: 1945–1991. Moscow; 2004. 631 p. (In Russ.)
12. Ministers and people's commissars of railways. Moscow: Transport; 1995. 272 p. (In Russ.)

13. Fadeev G.M. (ed.) Railway transport of the USSR (1946-1955): collection of documents; Moscow: Transport; 1994. 432 p. (In Russ.)
14. RGAE. F. 1884. Op. 31. D. 12168. (In Russ.)
15. RGAE. F. 1884. Op. 28. D. 862. (In Russ.)
16. Shilkin P.M. (ed.) Electrified railways of Russia (1929-2004). Moscow: Intekst; 2004. 336 p. (In Russ.)
17. Belkin S.V., Semenovskii V.G. Energy in motion. Kursk; 2009. 120 p. (In Russ.)
18. Aksenenko N.E. Railway transport of the USSR. 1956-1970 Collection of documents. Moscow: Egra; 1998. 552 p. (In Russ.)
19. RGAE. F. 1884. Op. 31. D. 16547. (In Russ.)
20. Manzhosov A.N., Gladkikh V.K., Manzhosov N.P., et al. The stages of a long journey. From the history of the labor traditions of the railway workers of the Kursk division 1945-1996, Book 3. Kursk: Kursinformpechat'; 1997. 240 p. (In Russ.)
21. Gundobin N.A. An important stage in the development of railway transport. *Zheleznodorozhnyi transport = Railway transport*. 1976;(2):8-15. (In Russ.)
22. RGAE. F. 364. Op. 5. D. 239. (In Russ.)

Информация об авторах / Information about the Authors

Головин Евгений Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры конституционного права, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: golovin007@mail.ru, ORCID: 0000-0003-0199-7423

Evgeny A. Golovin, Candidate of Sciences (Historical), Associate Professor of the Department of Constitutional Law, Southwest State University, Kursk, Russian Federation, e-mail: golovin007@mail.ru, ORCID: 0000-0003-0199-7423

Манжосов Александр Николаевич, кандидат исторических наук, кандидат медицинских наук, Совет ветеранов Железнодорожного округа, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: zhdadmkursk@yandex.ru

Alexander N. Manzhosov, Candidate of Sciences (Historical), Candidate of Sciences (Medical), Council of Veterans of the Railway District, Kursk, Russian Federation, e-mail: zhdadmkursk@yandex.ru