

Оригинальная статья / Original article

УДК 94(47)

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2024-14-6-215-224>

О региональном этапе в биографии первого заместителя министра путей сообщения СССР Н.А. Гундобина

Р.В. Коровин¹✉, 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: rvkorovin@yandex.ru

Резюме

Актуальность. Роль железнодорожного транспорта в современных условиях повышается в связи с активизацией экономических и геополитических процессов, требующих постоянной мобильности людских и материальных ресурсов. В этой связи опыт функционирования советских железных дорог становится востребованным не только производителями, но и представителями гуманитарного знания. Любая модернизация производственных технологий невозможна без деятельного и творческого участия в ней человека труда. Поэтому изучение человеческого фактора в отечественной истории продолжает актуализироваться. Использование в исследовании вновь выявленных источников личного происхождения позволяет раскрыть ранее неизвестные стороны жизни исторической персоналии, что особенно важно в создании полноценных портретов государственных деятелей, внесших существенный вклад в развитие страны, к числу которых необходимо отнести Н.А. Гундобина.

Цель исследования состоит в комплексном рассмотрении на основе вновь выявленных исторических источников начального этапа биографии бывшего первого заместителя Министра путей сообщения СССР Н.А. Гундобина.

Задачи: раскрыть специфику функционирования железнодорожного транспорта в рассматриваемый период; охарактеризовать основные факторы личностного и профессионального становления Н.А. Гундобина.

Методология. В качестве методологической основы работы применялись принципы объективности и историзма. Для решения поставленных задач авторы использовали историко-генетический, историко-системный, биографический, ретроспективный методы.

Результаты. Изучение и обобщение архивных и мемуарных источников позволило восстановить события начального этапа личностного становления и профессиональной деятельности одного из выдающихся организаторов железнодорожного транспорта в СССР Н.А. Гундобина.

Выводы. Семейные традиции и прохождение всех ступеней карьерного роста от рядовых транспортных профессий при ответственном отношении к порученному делу позволили Н.А. Гундобину на протяжении практически 30 лет занимать высокую руководящую должность в системе МПС СССР, что свидетельствует об исключительных организаторских способностях и трудолюбии человека, столь длительное время обеспечивавшего функционирование стратегически важной для страны отрасли.

Ключевые слова: железная дорога; Министерство путей сообщения; заместитель министра; транспорт; трудовая деятельность.

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

Для цитирования: Коровин Р.В., Манжосов А.Н. О региональном этапе в биографии первого заместителя министра путей сообщения СССР Н.А. Гундобина // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2024. Т. 14, № 6. С. 215–224. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2024-14-6-215-224>

Поступила в редакцию 15.10.2024

Принята к публикации 20.11.2024

Опубликована 23.12.2024

© Коровин Р.В., Манжосов А.Н., 2024

About the regional stage in the biography of the first deputy minister of railways of the USSR N.A. Gundobin

Roman V. Korovin^{1✉}, Alexander N. Manzhosov²

¹Southwest State University
50 let Oktyabrya Str. 94, Kursk 305040, Russian Federation

²Veterans Council of the Kursk Railway District
15 Stantsionnaya Str., Kursk 305044, Russian Federation

✉ e-mail: rvkorovin@yandex.ru

Abstract

Relevance. The role of railway transport in modern conditions is increasing due to the intensification of economic and geopolitical processes that require constant mobility of human and material resources. In this regard, the experience of the functioning of Soviet railways is becoming in demand not only by production workers, but also by representatives of humanitarian knowledge. Any modernization of production technologies is impossible without the active and creative participation of a labor person in it. Therefore, the study of the human factor in Russian history continues to be updated. The use of newly identified sources of personal origin in the study allows us to reveal previously unknown aspects of the life of historical personalities, which is especially important in creating full-fledged portraits of statesmen who made a significant contribution to the development of the country, among which N.A. Gundobin should be included.

The purpose of the study is to comprehensively examine, on the basis of newly identified historical sources, the initial stage of the biography of the former First Deputy Minister of Railways of the USSR N.A. Gundobin.

Objectives: to reveal the specifics of the functioning of railway transport in the period under review; to characterize the main factors of N.A. Gundobin's personal and professional development.

Methodology. The principles of objectivity and historicism were used as the methodological basis of the work. To solve the tasks set, the authors used historical-genetic, historical-systemic, biographical, and retrospective methods.

Results. The study and generalization of archival and memoir sources allowed us to reconstruct the events of the initial stage of personal formation and professional activity of one of the outstanding organizers of railway transport in the USSR, N.A. Gundobin.

Conclusions. Family traditions and the passage of all stages of career growth from ordinary transport professions with a responsible attitude to the assigned task allowed N.A. Gundobin to hold a high leadership position in the Ministry of Internal Affairs of the USSR for almost 30 years, which testifies to the exceptional organizational abilities and hard work of a person who for so long ensured the functioning of an industry strategically important for the country.

Keywords: Kursk station; Ministry of Railways; Deputy Minister; transport; labor activity.

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

For citation: Korovin R.V., Manzhosov A.N. About the regional stage in the biography of the first deputy minister of railways of the USSR N.A. Gundobin. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law.* 2024;14(6):215–224. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2024-14-6-215-224>

Received 15.10.2024

Accepted 20.11.2024

Published 23.12.2024

Введение

Курская земля – родина многих выдающихся железнодорожников, которые внесли значительный вклад в становление и развитие отечественного транспор-

та. В их числе один из руководителей строительства железной дороги Санкт-Петербург – Москва (1843–1851), русский инженер и ученый в области мостостроения Д.И. Журавский (1821–1891) [1,

с. 22–23]; заведующий кафедрой и декан механического факультета Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, доктор технических наук (1947), профессор П.А. Слитиков (1903–1972)¹; руководители управлений Министерства путей сообщения СССР, почетные железнодорожники – заместитель начальника Главного управления движения МПС, начальник управления регулировки и организации работы вагонных парков А.Н. Григоров (1916–2000) [2, л. 4-5; 3, л. 1-4]; заместитель заведующего транспортным отделом ЦК КПСС (1952–1962), начальник Главного управления учебных заведений МПС СССР С.А. Аристов (1904–2000) [4, л. 1–4]; начальник отдела ремонта паровозов Главного управления паровозного хозяйства МПС (1945–1955) П.И. Смушков (1905–1978) [6, л. 1–4] и другие командиры транспорта. На самую большую роль в развитии и реконструкции железных дорог Советского Союза, массовом переводе транспорта на электрическую и тепловую тягу, внедрении систем автоматизированного управления движением поездов в 1950–1970-е гг. сыграл первый заместитель министра путей сообщения Н.А. Гундобин (1904–1980). Отмечая деятельность Н.А. Гундобина в развитии железнодорожного транспорта, министр путей сообщения СССР (1982–1991) Н.С. Конарев писал: «В числе “звезд первой величины” надо отметить... Николая Алексеевича Гундобина (1904–1980 гг.). Он прошел путь от конторщика и запасного агента по движению станции Курск до первого заместителя министра. В трудные военные годы он возглавлял коллективы Забайкальской (сентябрь 1938 – август 1942), Свердловской (август 1942 – январь 1943), Южно-Уральской (август 1943 – сентябрь 1944) дорог [6, с. 121]. Позднее, в 1944–1945 гг. он работал заместителем начальника, а в июне 1945 – сентябре 1948 гг. – началь-

ником Московско-Донбасской магистрали. В должности первого заместителя министра путей сообщения Н.А. Гундобин работал почти 27 лет (июнь 1951 – январь 1978), был удостоен звания Героя Социалистического Труда. Мне довелось сменить Н.А. Гундобина в 1978 г. на посту первого заместителя министра. Я сохранил память о его высоком профессионализме, незаурядных организаторских способностях» [7, с. 176].

Методология

Методология исследования базировалась на ключевых принципах научно-исторического знания – объективности и историзма. Для решения поставленных задач авторы использовали историко-генетический метод, позволивший отразить жизненный путь Н.А. Гундобина от семейных корней до профессионального становления; историко-системный метод, обеспечивший возможность представить отечественный железнодорожный транспорт как сложную систему, состоящую из взаимосвязанных и взаимодействующих элементов; биографический метод, содействовавший последовательному выявлению ключевых событий из жизни объекта исследования; ретроспективный метод, способствовавший восстановлению на основе исследованных источников отдельных исторических фактов.

Результаты и их обсуждение

К сожалению, о жизни и профессиональной деятельности Н.А. Гундобина историками написано до обидного мало. Местными краеведами практически не изучался ранний период жизни своего земляка Николая Алексеевича Гундобина.

Но благодаря подготовке Календаря знаменитых и памятных дат Курской области на 2024 г. [8] заместителю директора Государственного архива Курской области, кандидату исторических наук О.Н. Аргунову удалось обнаружить ранее не изученные документы и материалы о

¹ Большая Курская Энциклопедия. Т. 1, кн. 3. Курск: Курск. гор. тип., 2009. С. 49.

семье, родных и годах детства Николая Гундобина.

О.Н. Аргунов установил точную дату рождения Н.А. Гундобина. Это 1 декабря (14 декабря по н. ст.) 1904 г. [9, л. 53 об. – 54]. Ранее в краеведческой литературе эта дата указывалась ошибочно как 18 ноября¹.

Н.А. Гундобин родился в Курске, в семье ревизора материальной службы Управления Московско-Киево-Воронежской железной дороги (МКВ ж. д.), располагавшегося в Курске, Алексея Михайловича Гундобина (1856-1926).

По записям, приводимым в метрической книге Покровской церкви города Курска о крещении 4 декабря младенца Николая, его отец происходил из мещан Могилевской губернии, а мать – Александра Дмитриевна (в девичестве Райская) из богатой купеческой семьи. В то время, когда родился сын Николай, семья имела сносный материальный достаток. А.М. Гундобину выплачивалось годовое содержание в размере 2325 руб. (т.е. более 190 рублей в месяц) [11, с. 5].

В семье воспитывалось пять детей – старшая сестра Софья (1899 г.р.), дочь от первой жены – М.П. Гундобиной; Валентина (1903 г.р.), Николай (1904 г.р.), Владимир (1908 г.р.) и самая младшая сестра – Тамара (1910 г.р.) [11, л. 234 об.; 12, л. 53 об.–54; 13, л. 175 об.; 14, л. 76 об.].

На всех детей, кроме Валентины Алексеевны, в Государственном архиве Курской области его сотрудники обнаружили исторические записи о рождении и крещении детей в Покровской церкви.

В одну из юбилейных дат младшей сестры Николая Алексеевича – Т.А. Сугак (Гундобиной) – курская газета «Городские известия» опубликовала её воспоминания. Приведем отрывки из них: «...Мама была моложе отца на 25 лет. До знакомства с ней он пережил трагедию: у него умер трехлетний сын, а в 1902 г. от чахотки ушла из жизни его первая жена

[Мария Петровна Гундобина]. Наша мать – Александра Дмитриевна происходила из купеческой семьи, у которой в Киеве был свой магазин.

...Семья жила в достатке. Был даже приходящий садовник. Мама занималась воспитанием пятерых детей. Родители воспитывали их в строгости. Особенно придирчиво за учёбой следили отец и мать.

...В семье была замечательная традиция: каждое воскресенье в доме собирались гости. Одни декламировали, другой пел, а родители аккомпанировали. Отец хорошо играл на скрипке, а мама – на фортепиано... Сейчас в доме бережно хранятся вещи, напоминающие о том времени [воспоминания Т. Сугак – 2010 года. – *Авт.*]. Старинный обеденный стол с фигурными ножками, украшенными резьбой... Его подарили отцу друзья, когда он завершил строительство дома [1907 г. – *Авт.*]. Зеркало в роскошной деревянной раме с особо прочным стеклом... Его покупали на свадьбу Александры Дмитриевны, которая в 18 лет решилась открыть свою мастерскую для пошива дамских шляпок, но вместо этого вскоре вышла замуж...»² [15, с. 403].

В документах Государственного архива Курской области сохранились и сведения о недвижимой собственности Гундобиных. Так, в общем списке плательщиков государственного инвентарного налога по имуществу IV части гор. Курска за 1902 г. значится первая супруга Алексея Михайловича – М.П. Гундобина [17, л. 16 об. – 17]. В заявлении, направленном А.М. Гундобиным в квартальное по налогу присутствие, выражена просьба о разрешении ему на постройку домовладения [17, л. 73–74].

В материалах городского по квартирному вопросу присутствия за январь 1913 и январь 1915 г. имеются заявления, написанные лично А.М. Гундобиным. Они свидетельствуют о том, что в 1901 г. семьей Гундобиных был приобретён за

¹ Большая Курская Энциклопедия. Т. 1, кн. 1. Курск, 2007. 216 с.

² Городские известия. 2010. 3 апреля.

105 руб. земельный участок у купца Н. Пуговишника, предназначавшийся под строительство дома по ул. 2-я Мещанская, 50 (ныне ул. Ломоносова, 52). Позднее этот участок был заложен в Московском земельном банке за 1500 руб. [18, л. 208–211; 19, л. 112–113]

Прежде чем перейти к характеристике юношеских лет Н.А. Гундобина и начала его трудовой деятельности, сообщим о судьбе его родителей и близких. Отец – А.М. Гундобин умер в 1926 г. и был захоронен на Всехсвятском (Херсонском) кладбище Курска. Александра Дмитриевна пережила мужа на 45 лет и скончалась от болезни 29 сентября 1971 г. в возрасте 90 лет. Была захоронена рядом с могилой мужа. Старшая сестра – Софья Алексеевна в 1932 г. переехала в Ленинград, пережила блокаду и была захоронена в городе на Неве.

Со слов родных Николая Алексеевича, Валентина Алексеевна долгие годы проживала в Москве.

Брат – Владимир Алексеевич, работник станции Курск Московско-Киево-Воронежской дороги, в послевоенные годы тяжело болел. 26 сентября 1952 г. он скончался в Курске и был захоронен рядом с могилой отца [20, с. 64]. Тамара Алексеевна Сугак (Гундобина), окончив трёхгодичную медицинскую школу, до войны работала лаборантом на станции переливания крови. Участница Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.), ст. лейтенант медицинской службы, была отмечена боевыми наградами. После демобилизации в сентябре 1946 г. возвратилась в Курск и до ухода на пенсию работала на станции переливания крови, заготавливая кровезамещающие жидкости. Т.А. Сугак в возрасте 104 лет умерла в Курске 9 мая 2014 г. [15, с. 405–406]

Свою трудовую деятельность Н.А. Гундобин начал в 1921 г. курьером губернского продовольственного комитета в Курске, когда ему ещё не исполнилось 17 лет. В 1922 г. началась его трудовая биография рабочего-железнодорожника.

До 1924 г. он работал конторщиком, списчиком вагонов на ст. Курск-II Московско-Киево-Воронежской железной дороги [21, л. 37–37об.].

Документы Ямского райкома РКСМ г. Курска позволили установить, что в 1922 г. Н.А. Гундобин вступил в члены российского комсомола. На учёте он состоял в ячейке тяги МКВ жел. дороги, которая в 1923 г. объединилась с ячейкой школы ученичества [22, л. 42, 78 об.]. Его первым и главным комсомольским поручением стала работа пионерским вожатым в 9-м отряде пионеров [22, л. 91]. В июле 1923 г. произошло слияние детских отрядов с Ямской организацией РКСМ. Выступая на собрании, член райкома РКСМ А.В. Снимщиков отметил роль комсомола в важной задаче воспитания юных пионеров [22, л. 6].

В 1958 г., в дни подготовки к 40-летию Курской областной комсомольской организации, ветеран КПСС А.В. Снимщиков (1904–1980) вспоминал: «Начальниками дружин райком комсомола назначил лучших комсомольцев. В свою очередь, пионеры предложили на посты вожатых наиболее авторитетных ребят. Первыми вожатыми отрядов были – Серёжа Аристов – ныне работник отдела транспорта ЦК КПСС, Коля Гундобин – первый заместитель министра путей сообщения и др.» [23, с. 169].

В 1924 г. на одном из городских собраний комсомольского актива Николай Гундобин встретился с учащимся Курского землеустроительного техникума Леонидом Брежневым. Это учебное заведение находилось на улице Херсонской, неподалеку от дома Гундобиных. Молодые люди подружились и часто гуляли по улицам вечернего города, проводя время в спорах о делах комсомола.

Много лет позднее, вспоминая о Николае Алексеевиче, Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев в мемуарах «Целина» отметил его организаторский талант как руководителя транспортной системы Советского Союза: «Я связался с

заместителем министра путей сообщения СССР Н.А. Гундобиным и рассказал ему об остроте проблемы [заклучавшейся в трудностях с перевозками хлеба по железной дороге. – *Авт.*]. Он в ту пору находился на Целине, возглавляя главный диспетчерский пункт в Целинограде. Днем и ночью он следил за продвижением грузов, за оборотом вагонов с хлебом.

На все просьбы руководителя ЦК компартии Казахстана он откликался достаточно быстро, оперативно разрешая все трудности и проблемы» [24, с. 140, 146–147.

В 1924 г. Н.А. Гундобин был переведен на работу помощником начальника станции Рышково МКВ железной дороги, с 1928 г. он трудится в должности помощника начальника Курска МКВ железной дороги, а с 1929 г. – заместителем начальника этой же станции.

19 мая 1930 г. узловая газета «Свободный путь» опубликовала приказ № 1 начальника станции Курск А.В. Гайдука о слиянии всех служб Курского железнодорожного узла в единую хозяйственную единицу, именуемую объединенной станцией Курск.

В связи с ликвидацией в 1929 г. Московско-Киево-Воронежской железной дороги и передачей ее участков в распоряжение руководства Западной железной дороги все службы Западной дороги в пределах станции Курск (в т.ч. станции Курск-II, Курск-Город и пост Кривец) были переданы с имуществом и личным составом в ведение начальника станции Курск Московско-Курской железной дороги. Согласно п. 8 приказа № 1 А.В. Гайдука, состоялось назначение Н.А. Гундобина дежурным по станции Курск Западного направления.

Как позднее вспоминал начальник бюро по рационализации и изобретательству Курского железнодорожного узла С.И. Супрун (1898–1973), к достоинствам территориального руководства деятельностью всех служб узла можно было отнести то, что руководители отдельных

служб тяги, движения, пути и связи, находясь под единым руководством, имели больше контактов, лучше понимали друг друга, ликвидируя трудности в работе. Это создавало возможность для более слаженной работы.

В то же время все службы узла потеряли прямое квалифицированное отраслевое руководство со стороны дирекции дороги. В результате заметно снизилась дисциплина работников станции, которую длительное время пришлось восстанавливать после упразднения не оправдавшей себя системы руководства узлом.

После ликвидации территориального централизованного управления производством всех служб железнодорожного узла через начальника станции руководство отраслевыми службами было передано в ведение 2-го Орловского эксплуатационного района.

В 1930 г. Н.А. Гундобин был переведен на должность заместителя начальника станции Курск. На этой должности стали проявляться его организаторские способности как железнодорожника-движенца.

В государственном архиве общественно-политической истории Курской области сохранился интересный документ. Это протокол заседания бюро ячейки ВКП(б) № 4 службы движения ст. Курск от 11 марта 1931 г. На заседании бюро ячейки был заслушан отчет заместителя начальника станции Н.А. Гундобина о работе коллектива по выполнению партийных решений о перестройке работы железнодорожного транспорта.

Обсудив сообщение Н.А. Гундобина о выполнении указаний ноябрьского (1930 г.) Пленума ЦК ВКП(б) по активизации работы транспорта, бюро ячейки приняло постановление, в котором указывалось:

«← начальнику ст. Курск [И.А. Платонову] до 20 марта 1931 г. закончить перестройку руководящего состава и передовых работников на основе принятых ячейкой решений;

– создать маневровые “треугольники” из машиниста, составителя и сцепщика, требуя от них выполнения всех измерителей маневровой работы;

– поставить вопрос перед начальником дороги о принятии решительных мер к диспетчерам, дающим неверные сведения о местах нахождения составов и местах их назначения;

– за все случаи нарушения специализации и маршрутизации поездов принимать самые решительные меры, вплоть до придания [виновных] суду» [25, л. 26].

С 15 октября 1931 г. по 5 января 1932 г. Н.А. Гундобин закончил в Ленинграде курсы по подготовке старших инструкторов противовоздушной обороны на отделении ПВО транспорта, получил звание старшего инструктора ПВО.

Весной 1932 г. приказом директора Московско-Курской железной дороги А.С. Андрейчика Н.А. Гундобин был переведен в Орёл на должность заместителя начальника Орловского узла [26, л. 13].

Но после отъезда из Курска на долгие годы Н.А. Гундобин бережно сохранил теплые отношения с теми, с кем в молодые годы был близко связан по работе в коллективе ст. Курск. В их числе были З.Ф. Анненков, в предвоенные годы занимавший должность начальника 6-го Курского отделения движения железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского; П.А. Шубин – начальник станции Курск (1939–1958), Герой Социалистического Труда (ноябрь 1943); И.П. Буднов – заместитель начальника Курского отделения движения по грузовой работе.

14 августа 1933 г. начальник станции Орёл А.И. Зайцев в характеристике на Н.А. Гундобина указал: «Гов. Гундобин Николай Алексеевич работает на станции Орёл в должности заместителя начальника станции с 1932 года. Проявил себя хорошим организатором, настойчив, требователен, дисциплинирован. Активно участвует в профсоюзной и массовой работе... Добился выполнения заданий измерителей и хороших показателей по

всем видам работы... Имеет большое стремление повысить свою квалификацию. Трижды премирован за ударную работу в [дорожных] конкурсах...».

16 августа 1933 г. председатель месткома службы движения ст. Орёл П.В. Казанцев подтвердил выводы А.И. Зайцева о том, что Н.А. Гундобин «проявил себя активным участником профсоюзной работы в борьбе за выполнение и перевыполнение измерителей... Как ударник трижды премирован за получение первенства в проводимых на дороге конкурсах» [26].

И еще несколько важных деталей биографии Н.А. Гундобина, связанных с родным городом. 11 ноября 1929 г. Курская городская партийная организация приняла его кандидатом в члены партии с двухлетним кандидатским стажем.

С Курском связан самый важный эпизод личной жизни Н. Гундобина. В 1932 г. Николай Алексеевич и Зоя Антоновна Карпенко (1910 г. р.), багажный кассир ст. Курск стали мужем и женой, на полвека связав свои судьбы.

Отметим, что родители Зои Антоновны А.С. и М.А. Карпенко также проживали в закурной части города Курска, где жила семья Гундобиных. В 1933 г. в Курске родилась у них дочь Маргарита, а в г. Чите, где работал Н.А. Гундобин дорожным ревизором НКПС по безопасности движения Забайкальской дороги, родился сын Вячеслав.

Их дети продолжали семейные традиции, выбрав профессию железнодорожника. М.Н. Лобачёва (Гундобина) работала в Главном управлении электрификации и энергетического хозяйства МПС СССР, В.Н. Гундобин – на предприятиях Московской железной дороги. Он рано ушёл из жизни, возглавляя Московско-Ярославское отделение МЖД.

Завершая изложение биографии выдающегося руководителя транспортной системы Советского Союза, первого заместителя министра путей сообщений (1951–1978) Н.А. Гундобина, приведём

цитату из книги «Самые знаменитые железнодорожники России»: «Эффективность системы распределения обязанностей между министром путей сообщения Б.П. Бещевым и другими руководителями МПС во многом обеспечивалась высочайшей оперативностью, неумной энергией и требовательностью первого заместителя министра Николая Алексеевича Гундобина. Именно он являлся основным организатором выполнения решений коллегии и указаний министра. Деловой “тандем” Бещев – Гундобин на протяжении их тридцатилетней совместной работы действовал последовательно и весьма результативно» [27, с. 298].

Огромный вклад Н.А. Гундобина был высоко оценен руководством страны. В августе 1959 г. он был удостоен звания Героя Социалистического Труда, награжден 4 орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Отечественной войны I ст. (1945 г.), пятью орденами Трудового Красного знамени, знаком «Почетному железнодорожнику» (25 марта 1943 г.) [28, л. 1-4].

Н.А. Гундобин ушел из жизни 3 июля 1980 г. и был похоронен рядом с могилой сына Вячеслава на Введенском кладбище Москвы.

В Курске бережно сохраняют память о своем выдающемся земляке. 2 августа 2000 г. на доме по ул. Ломоносова, 52, в

котором с 1907 по 1932 г. жил Н.А. Гундобин, была установлена мемориальная доска. Решением Курского городского собрания № 365-5-ос от 23 мая 2017 г. его имя было присвоено проезду в Железнодорожном округе города Курска [29, с. 118]. 2 августа 2017 г. на проезде был открыт памятник видному руководителю железнодорожного транспорта. В музее истории Курского железнодорожного узла большой раздел посвящен жизнедеятельности Н.А. Гундобина.

Выводы

Семейные традиции и прохождение всех ступеней карьерного роста от рядовых транспортных профессий при ответственном отношении к порученному делу позволили Н.А. Гундобину на протяжении практически 30 лет занимать высокую руководящую должность в системе МПС СССР, что свидетельствует об исключительных организаторских способностях и трудолюбии человека, длительное время обеспечивавшего функционирование стратегически важной для страны отрасли. Представленный в статье материал о становлении личности будущего государственного деятеля заслуживает внимания организаторов профориентационной и гражданско-патриотической работы с современной молодежью.

Список литературы

1. Аргунов О.Н., Гончаров А.С., Манжосов А.Н. «Мосты, построенные под его руководством, оказались необычайно прочными...» // События и люди в документах курских архивов. Вып. XX / под ред. В.Л. Богданова. Курск: ООО Центр рекламы «Лощман», 2021. С. 22–38.
2. ЦА МПС РФ (Центральный архив Министерства путей сообщения РФ). Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 5220
3. Архив Управления Московской железной дороги. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 101.
4. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Т. 11. Д. 3951.
5. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 7026.
6. Уральский исток Транссиба: История Южно-уральской ж.д. / ред.-сост. А.Л. Казаков. Челябинск: Автограф, 2004. 408 с.
7. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3. 1945-1991. М.: Академкнига, 2004. 631 с.

8. Календарь знаменательных и памятных дат Курской области на 2024 год / под ред. Э.А. Кудрявцева / Архивное управление Курской области. Курск, 2023. 97 с.
9. ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. 217. Оп. 3. Д. 414.
10. Справочная книга по личному составу служащих Московско-Киево-Воронежской железной дороги на 1917 год. М.: Тип. Ливенсона, 1916. 76 с.
11. ГАКО. Ф. 217. Оп. 3. Д. 445.
12. ГАКО. Ф. 217. Оп. 3. Д. 447.
13. ГАКО. Ф. 217. Оп. 3. Д. 448.
14. ГАКО. Ф. 217. Оп. 3. Д. 449.
15. Славные дочери Отчизны. Кн. вторая / под ред. проф. А.Ю. Друговской. Курск: Курск. гор. тип., 2010. 458 с.
16. ГАКО. Ф. 184. Оп. 1. Д. 9799.
17. ГАКО. Ф. 143. Оп. 1. Д. 149.
18. ГАКО. Ф. 143. Оп. 1. Д. 259.
19. ГАКО. Ф. 143. Оп. 1. Д. 292.
20. Бугров Ю.А. Курский некрополь. Изд. 2-е. Курск: ЮМЭКС, 2003. 74 с.
21. ГАКО. Ф. Р-307. Оп. 3. Д. 148.
22. ГАОПИКО (Государственный архив общественно-политической истории Курской области). Ф. П-1672. Оп. 1. Д. 2.
23. В боях и в труде. Из истории Курской областной комсомольской организации (Воспоминания, статьи, очерки, документы). Курск: Курск. кн. изд-во, 1959. 322 с.
24. Брежнев Л.И. Целина. Пермь: Перм. кн. изд-во, 1979. 170 с.
25. ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 7.
26. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 27. Д. 9864.
27. Самые знаменитые железнодорожники / сост.: Т.Л. Пашкова, В.А. Михайлов. М.: Вече, 2004. 480 с.
28. ЦА МПС РФ. Ф. 1. Оп. 18-ЛД. Д. 5236.
29. Административно-территориальное деление и улицы города Курска / ред. колл.: В.Л. Богданов (гл. ред.). Изд. 2-е, испр. и доп. Курск: ИП Афанасьева Е.А., 2018. 202 с.

References

1. Argunov O.N., Goncharov A.S., Manzhosov A.N. "The bridges built under his leadership turned out to be extremely durable..." In: Bogdanova V.L. (ed.) *Sobytiya i lyudi v dokumentakh kurskikh arkhivov = Events and people in the documents of the Kursk archives*. Issue XX. Kurск: ООО Tsentr reklamy «Lotsman»; 2021. P. 22–38. (In Russ.)
2. TSA MPS RF (Central Archive of the Ministry of Railways RF). F. 1. Op. 18-LD. D. 5220. (In Russ.)
3. Archive of the Moscow Railway Administration. F. 1. Op. 18-LD. D. 101. (In Russ.)
4. TSA MPS RF. F. 1. Op. 18-LD. T. 11. D. 3951. (In Russ.)
5. TSA MPS RF. F. 1. Op. 18-LD. D. 7026. (In Russ.)
6. Kazakov A.L. (ed.) *The Ural source of the Transsib: The History of the South Ural Railway*. Chelyabinsk: Avtograf; 2004. 408 p. (In Russ.)
7. *The history of railway transport in the Soviet Union*. Vol. 3. 1945–1991. Moscow: Akademykniga; 2004. 631 p. (In Russ.)
8. Kudryavtseva E.A. (ed.) *Calendar of significant and memorable dates of the Kursk region for 2024*. Kurск: Arkhivnoe upravlenie Kurskoi oblasti; 2023. 97 p. (In Russ.)
9. ГАКО (The State Archive of the Kursk region). F. 217. Op. 3. D. 414. (In Russ.)

10. A reference book on the personnel of employees of the Moscow-Kiev-Voronezh Railway in 1917. Moscow: Tip. Livensona; 1916. 76 p. (In Russ.)
11. GAKO. F. 217. Op. 3. D. 445. (In Russ.)
12. GAKO. F. 217. Op. 3. D. 447. (In Russ.)
13. GAKO. F. 217. Op. 3. D. 448. (In Russ.)
14. GAKO. F. 217. Op. 3. D. 449. (In Russ.)
15. Drugovskaya A.YU. (ed.) Glorious daughters of the Motherland. Book Two. Kursk: Kursk. gor. tip.; 2010. 458 p. (In Russ.)
16. GAKO. F. 184. Op. 1. D. 9799. (In Russ.)
17. GAKO. F. 143. Op. 1. D. 149. (In Russ.)
18. GAKO. F. 143. Op. 1. D. 259. (In Russ.)
19. GAKO. F. 143. Op. 1. D. 292. (In Russ.)
20. Bugrov Yu.A. Kursk Necropolis. Izd. 2-e. Kursk: YUMEKS; 2003. 74 p. (In Russ.)
21. GAKO. F. R-307. Op. 3. D. 148. (In Russ.)
22. GAOPIKO (The State Archive of the Socio-Political History of the Kursk region). F. P-1672. Op. 1. D. 2. (In Russ.)
23. In battle and in labor. From the history of the Kursk regional Komsomol organization (Memoirs, articles, essays, documents). Kursk: Kursk. kn. izd-vo; 1959. 322 p. (In Russ.)
24. Brezhnev L.I. Virgin land. Perm': Perm. kn. izd-vo; 1979. 170 p. (In Russ.)
25. GAOPIKO. F. P-1324. Op. 1. D. 7. (In Russ.)
26. TSA MPS RF. F. 1. Op. 27. D. 9864. (In Russ.)
27. Pashkova T.L., Mikhailov V.A. The most famous railway workers. Moscow: Veche; 2004. 480 p. (In Russ.)
28. TSA MPS RF. F. 1. Op. 18-LD. D. 5236. (In Russ.)
29. Bogdanov V.L. (ed.) Administrative-territorial division and streets of the city of Kursk. 2nd ed. Kursk: IP Afanas'eva E.A.; 2018. 202 p. (In Russ.)

Информация об авторах / Information about the Authors

Коровин Роман Валерьевич, аспирант кафедры конституционного права, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация,
e-mail: rvkorovin@yandex.ru

Roman V. Korovin, Post-Graduate Student of the Department of Constitutional Law, Southwest State University, Kursk, Russian Federation,
e-mail: rvkorovin@yandex.ru

Манжосов Александр Николаевич, кандидат исторических наук, кандидат медицинских наук, Совет ветеранов Железнодорожного округа, г. Курск, Российская Федерация, 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