

## ЧУДЕС НА ДОРОГЕ НЕ БЫВАЕТ

**ПРЕДЫДУЩИЙ НАЧАЛЬНИК ОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МАЕВСКИЙ ИВАН НИКОЛАЕВИЧ ВОЗГЛАВЛЯЛ ДОРОГУ ПОЧТИ ДВА ГОДА — С 26 ФЕВРАЛЯ 1932 ГОДА ПО 15 ДЕКАБРЯ 1933-ГО. ЭТО БЫЛИ ГОДЫ, КОГДА СОСТОЯНИЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕЗКО УХУДИЛОСЬ, ОСОБЕННО НА ДОРОГАХ ТРАНССИБИРСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ: НА ПЕРМСКОЙ, ОМСКОЙ, ТОМСКОЙ ПОЕЗДА В ОТДЕЛЬНЫЕ ДНИ ОПАЗДЫВАЛИ ПО СУТКАМ. ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ ВЫХОДИЛИ ИЗ СТРОЯ СОТНЯМИ: ЗАМЕРЗАЛО ОТОПЛЕНИЕ, В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ БЫЛО ПЛОХОЕ СНАБЖЕНИЕ ТОПЛИВОМ, СОСТАВЫ ОТПРАВЛЯЛИСЬ С МЕСТА С ВЫБИТЫМИ СТЕКЛАМИ.**

Предыдущий начальник Омской железной дороги Маевский Иван Николаевич возглавлял дорогу почти два года — с 26 февраля 1932 года по 15 декабря 1933-го. Это были годы, когда состояние пассажирского транспорта резко ухудшилось, особенно на дорогах транссибирского направления: на Пермской, Омской, Томской поезда в отдельные дни опаздывали по суткам. Пассажирские вагоны выходили из строя сотнями: замерзло отопление, в пути следования было плохое снабжение топливом, составы

отправлялись с места с выбитыми стеклами. Главными виновными были признаны начальники дорог. «Терпеть этот позор и беспорядок нельзя дальше ни одного дня», — категорически звучал приказ народного комиссара путей сообщения А. Андреева. Маевского отстранили от должности, как «не обеспечившего руководства дорогой и не выполнившего регулировочных приказов НКПС, с переводом на низшую должность» (приказ от 15 декабря 1933 года №493/Ц). 4 января 1934 года к исполнению обязанностей начальника Омской железной дороги приступил Василий Иванович Базулин. Базулин принял Омскую дорогу в плачевном состоянии. Незадолго до его прихода ряд депо и участков дороги обследовал начальник политотдела Омской дороги Володин. В нескольких приказах по железной дороге, вышедших осенью и в начале зимы 1933 года, констатация фактов была однотонной: *«Ремонт паровозов поставлен из рук вон плохо: качество ремонта низкое, выпуск паровозов с большими недоделками превратился в систему. На холодной промывке норма простоев превышает в два с лишним раза, а на горячей более чем в три раза, процент больных паровозов чрезвычайно высок... Не выполняется задание по суточному пробегу паровозов. Безобразно увеличилось число случаев порчи паровозов в пути и недодачи паровозов под поезда. Депо и мастерские не охраняются, вследствие чего имеются частые случаи воровства. Бригады подобраны неудовлетворительно...».*

И так далее, и тому подобное. К отдельным должностным лицам были немедленно применены суровые меры. Как решал дорожные проблемы В.И.Базулин, сегодня можно только догадываться. Из почти целого года его деятельности на Омской дороге в нескольких архивах удалось найти всего четыре документа: три приказа наркома и один протокол заседания балансовой комиссии НКПС. Нет никаких сведений о его работе в других должностях, невозможно даже восстановить биографию.

Все остальные документы исчезли вместе с Василием Ивановичем. В 1934 году прошло всего четыре месяца, как Базулин возглавил дорогу, и

ему пришлось на балансовой комиссии НКПС отчитываться за деятельность Омской железной дороги в 1933 году, то есть еще до его назначения. В таких случаях применяют другой термин — «отдуваться». Ведь за чужие грехи отчитываться гораздо сложнее, чем за собственные. За столом — члены балансовой комиссии, представители Промбанка, НКПС, консультанты. Они внимательно выслушали доклад начальника дороги и 3 мая подписали протокол №30. Протокол засвидетельствовал только по эксплуатационной работе 10 «вопиющих фактов безобразий» (текст протокола приводится выборочно). *«1. В 1933 году Омская железная дорога работала крайне неудовлетворительно и не только не выполнила плановых заданий, но даже ухудшила выполнение большинства технико-производственных измерителей против 1932 г. 2. Неудовлетворительная перевозочная работа характеризуется невыполнением плана перевозок (82,5%). Тонно-километровая работа невыполнена на 8,5%. План среднесуточной погрузки выполнен на 82,6%. 3. Большая часть всех измерителей не выполнена... >...< Процент больных паровозов чрезвычайно высок...*

Не меньше претензий высказала комиссия и по капвложениям, и по финансовому хозяйству. Удовлетворение комиссии вызвало разве что качественное и своевременное представление баланса и отчета В. И. Базулиным. В итоге работа Омской железной дороги за 1933 год была признана неудовлетворительной, в связи с чем предписывалось начальнику дороги *«принять необходимые меры для решительной перестройки работы»*.

Пока Базулин отчитывался на балансовой комиссии в Москве, бригада НКПС с пристрастием проверила Карагандинскую линию Омской железной дороги и установила запущенность путевого хозяйства и неподготовленность линии для пропуска угольного потока. Были обнаружены и другие крупные дефекты. Приказом №123/Ц от 7 мая устанавливался ряд мероприятий, осуществление которых обеспечивало ликвидацию недочетов, наибольшую пропускную и провозную способности Карагандинской линии и безопасность движения поездов. Через три месяца та же бригада НКПС проверила выполнение этого приказа и установила, что Омская дорога так и не перестроила своей работы и не мобилизовала внимание всех работников на выполнение приказа. По всей видимости, у Базулина не было ни людей, ни средств, чтобы перестроиться. Как ни старался Базулин со своей командой выправить положение на Омской дороге, разумеется, с посильной помощью наркомата, быстро сделать это у него не получилось. 5 октября

появляется приказ наркома №285/Ц «О невыполнении сентябрьского плана погрузки С.-Златоустовской и Омской железными дорогами».

*В части Омской дороги отмечалось, что «несмотря на обеспеченность для полного выполнения сентябрьского плана погрузки вагонным парком (99%), выполнение плана погрузки составило лишь 76%. Срыв исполнения плана является результатом плохого руководства делом перевозок со стороны начальника дороги, начальника службы эксплуатации, крайней расхлябанностью дисциплины на станциях и депо. Приказываю: 1.*

*Предупредить начальника Омской дороги В. И. Базулина, что если он впредь не обеспечит выполнение задаваемых планов перевозок, в частности плана на октябрь, он будет отстранен от занимаемого поста.*

Чудес на дороге не бывает, в октябре план опять был сорван. 21 ноября 1934 года В. И. Базулина освободили от должности начальника Омской железной дороги и назначили начальником Центрального паровозного управления НКПС (приказ №ЦГЛ/313), а 8 июля 1935 года следует новое, последнее в его карьере назначение — начальником Центрального машиностроительного треста НКПС (приказ №ЦГЛ/181).

В 1936 году Василия Ивановича Базулина «за перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и I квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий» наградили орденом Ленина (постановление ЦИК СССР от 4 апреля 1936 г, №95/6700). Эта награда была последней в жизни Базулина. Через полгода его сняли с работы, арестовали и по приговору суда 7 февраля 1938 года расстреляли.

**Справка:**

*«Базулин Василий Иванович. Родился в 1895 году, с. Сталино (Донецкая область, Украина); русский, член ВКП(б), образование низшее, начальник треста паровозоремонтных заводов НКПС СССР, проживает в Москве: ул. Спартаковская, д.19, кв.20. Арестован 26.10.1937. Приговорен ВКВС СССР 7.02.1938 по обвинению в участии в контрреволюционной террористической организации. Расстрелян 7.02.1938. Реабилитирован 12.11.1955».*

