

ВОЗВРАЩЁННОЕ ИМЯ

В 2006 ГОДУ В СЕРИИ «БИБЛИОТЕКА ЮВЖД» ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ НАЧАЛЬНИКА МАГИСТРАЛИ АНАТОЛИЯ ВОЛОДЬКО БЫЛА ИЗДАНА КНИГА «ДОРОГА. РЕГИОН. РОССИЯ». ПРЕКРАСНО ОФОРМЛЕННАЯ, С МАССОЙ ИНТЕРЕСНЫХ ДОКУМЕНТОВ КАК МИНУВШЕГО, ТАК И НАСТОЯЩЕГО ВРЕМЕНИ, ОНА СТАЛА СОБЫТИЕМ В КУЛЬТУРНОЙ ЖИЗНИ ЦЕНТРАЛЬНОГО ЧЕРНОЗЕМЬЯ. В КНИГЕ ШИРОКО ИСПОЛЬЗОВАНЫ МАТЕРИАЛЫ МУЗЕЯ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, СОТРУДНИКИ КОТОРОГО ПРОДЕЛАЛИ БОЛЬШУЮ РАБОТУ ПО ВОССОЗДАНИЮ ИЗ ТЬМЫ ДЕСЯТИЛЕТИЙ КАРТИН БЫТИЯ ЮГОВОСТОЧНИКОВ, ПОИСКУ СВИДЕТЕЛЬСТВ ИХ ТРУДА НА БЛАГО СТРАНЫ.

19.03.2009

Жизнь и смерть начальника дороги Маевского.

В 2006 году в серии «Библиотека ЮВЖД» под общей редакцией начальника магистрали Анатолия Володько была издана книга «Дорога. Регион. Россия». Прекрасно оформленная, с массой интересных документов как минувшего, так и настоящего времени, она стала событием в культурной жизни Центрального Черноземья. В книге широко использованы материалы музея истории железной дороги, сотрудники которого проделали большую работу по воссозданию из тьмы десятилетий картин бытия юговосточников, поиску свидетельств их труда на благо страны. Привлекает внимание галерея портретов первых лиц, которые возглавляли магистраль, начиная с 70-х годов позапрошлого столетия. Приводятся вкратце их биографические данные. В этом ряду – около четырех десятков человек. Но, увы, не каждая именная справка сопровождается портретом. Отсутствуют девять изображений. За время, которое прошло после выхода книги, в столичных архивах удалось найти ряд фотографий, дотоле пребывавших под спудом, узнать подробности жизни этих людей. Один из них – руководитель, который в издании назван так: «Маевский И.Н.».

Строки биографии

Иван Николаевич Маевский родился в 1890 году в Мариуполе бывшей Екатеринославской губернии в семье рабочего-каменотеса. Трудиться по найму начал с 11 лет (рыбный завод, кефирное заведение и другие).

Работая летом, собирал кое-какие средства, зимой учился (таким образом платил за учебу в городском училище).

Весной 1906 года, после окончания училища, стал ремонтным рабочим на одном из участков пути станции Мариуполь Екатерининской железной дороги. Затем, с 1908 по 1913-й – костыльщик.

В год празднования 300-летия Дома Романовых ушел на военную службу.

Ратный хлеб вкушал в лейб-гвардии гренадерском полку (Санкт-Петербург, а впоследствии Юго-Западный фронт, действующая армия). За несколько месяцев рядовой Маевский дорос до старшего унтер-офицера.

Человек он был смысленный, дисциплинированный, с несомненными качествами лидера. Неслучайно поэтому, что во время Февральской революции выбран в полковых комитетах – председателем хозяйственного и членом строевого.

В конце марта 1917-го, вместе с делегацией еще четырех уполномоченных полка, был командирован в Санкт-Петербург для «отвоза присяги Временному правительству».

В автобиографии, составленной 20 июня 1933 года, Иван Маевский так описал события той эпохальной поры: «Во время моего пребывания в городе на Неве из заграничной ссылки прибывали старые партийные работники. Лично я присутствовал при встрече т. Ленина. Бывал часто на митингах, быстро понял различие между партиями и кто чьи интересы защищает. В мае 1917 года вступил в партию большевиков». Через короткое время, вернувшись в свою войсковую часть, занялся разъяснением целей и задач партии («полк быстро стал известен как большевистский»).

Как явствует из автобиографии, в начале июня на фронт прибыл военный и морской министр Александр Керенский. На корпусном митинге полк выразил ему недоверие. Через пару недель полк был переброшен в Галицию, на запад Украины, ближе к фронту. Поступил приказ идти в наступление. Со стороны полкового комитета последовал решительный отказ. Как следствие – полк был расформирован, его активисты подвергнуты аресту с тем, чтобы предать военно-полевому суду.

Перебросили поначалу в Каменец-Подольск, а оттуда в Киев. Суд длился месяц – с 3 сентября по 3 октября.

Иван Маевский написал: «В день приговора суда была организована широчайшая манифестация. В здание судебных постановлений зашли с развернутыми знаменами большевики. Под давлением существующего настроения и особенно работы Киевского комитета большевиков приговор суда был оправдательный. После суда участники процесса возвращены в основной полк».

1918-й – время, когда Иван Маевский вернулся на железнодорожный транспорт. Он был назначен комиссаром на станцию Курск Московско-Курской магистрали. Потом – та же должность в Нижнем Новгороде. После этого – Москва, Омск, Царицын и Владикавказ (вплоть до середины 1924 года). Ему доверяли самые сложные участки работы – особоуполномоченный Совета труда и обороны по проведению военного положения на железной дороге, начальник лесных заготовок Сибири, начальник линейного отдела Северо-Кавказского округа путей сообщения и прочие.

Воронеж явился новой точкой в карьерном росте молодого руководителя.

Пять лет на Юго-Восточной

Итак, время работы Ивана Маевского на Юго-Восточной – 1924-1929 годы (до отъезда на учебу в Транспортную академию в Ленинграде). Об этом свидетельствует его регистрационный бланк члена ВКП(б), заполненный 19 июня 1936 года. Взамен партийного билета старого образца № 0315130 был выдан новый – № 0909268. Первичная парторганизация – управление Северо-Кавказской железной дороги, горком ВКП(б) – Орджоникидзевский, автономная область – Северо-Осетинская.

Конкретно: с июня 1924 по июнь 1929 года он работал заместителем председателя правления ЮВЖД, а следом – с июня по декабрь 1929-го – непосредственно председателем.

К числу злободневных вопросов, за решение которых взялся, относилась безаварийность движения. И хотя в одном из приказов НКПС наша дорога, наравне с пятью другими, ставилась в пример отрасли, «ЧП» фиксировались регулярно: сходы, аварии.

Причина происшествий – разрывы товарных поездов, которые происходили вследствие того, что паровозы мощные, а стяжки вагонов оставались те же самые.

Из общего числа «негатива» 35 процентов падало на разрывы из-за стяжек, однако 60 процентов – на незнание работниками правил технической эксплуатации.

Ему пришлось закрывать проблему непрофессионализма подчиненных, укрепления путевого хозяйства, улучшения качества оздоровления подвижного состава.

В своей статье «9-й год Советской эры», которая была опубликована в «Вестнике Юго-Восточных железных дорог» (№3 за 1925 год), Иван Николаевич проанализировал работу ряда отраслей страны в разный период времени. Чтобы дать характеристику работоспособности железнодорожного транспорта, привел следующие цифры: если в 1913 году перевозки (в миллионах пудов) хлеба, дров, леса, нефти, угля и прочих составляли соответственно 1115, 524, 743, 354, 1608 и 3707, то в 1925/1926-м – 1045, 650, 550, 310, 1055 и 2490.

По его мнению, «предположено и увеличение рабочей силы на 21 процент для всей цензовой промышленности». И далее: «Наши враги были убеждены, что с задачей хозяйственного строительства мы не справимся, и нужно отметить, у них были некоторые, и довольно серьезные, основания надеяться на это, но они просчитались в одном: недооценили творческих сил рабочего класса и крестьянства...»

Во второй половине 20-х годов Юго-Восточные железные дороги имели 3341 километр «общего протяжения» и только – широкая колея. Из них эксплуатировались – 3303 (98, 86 процента).

Состав паровозного и вагонного парка был таков. Паровозов – 569, из них здоровых – 469 (то есть сказывался недостаток локомотивов). Из Центра его порой компенсировали другими паровозами. В сутки пропуск – 2300-2400 вагонов. Вагонный парк состоял примерно из 21 тысячи вагонов (больных – более 10 процентов).

Было осуществлено переустройство стоек в депо Таловая, Новохоперск и Балашов для мощных паровозов и установка там же большого диаметра поворотных кругов. Эта работа дала возможность перевести весь

Новохоперский участок на паровозы серии Э. Налицо двойная выгода – экономическая, благодаря применению мощных типов паровозов, и практическая – серия О для других участков.

Установка нового пролетного строения на мосту через реку Черная Калитва с переукладкой устоев большей высоты без перерыва движения. Устройство нового водомерного здания на станциях Журавка, Чир и Сталинград. Развитие станций Козлов и Глубокое, возможность свободного пропуска 100-вагонных составов.

Кроме производственных, о которых говорилось выше, Ивана Маевского волновали вопросы социального звучания. Например, дорожная поликлиника на станции Воронеж была построена именно при этом руководителе. В государственном архиве Воронежской области хранятся личные документы Николая Троицкого (около 200 папок).

После окончания вуза в Ленинграде молодой зодчий стал трудиться на Юго-Восточной. В одной из папок – его служебная записка с положительной резолюцией Ивана Маевского на проектирование и строительство здания для штаба ЮВЖД.

Красный след карандаша, оставленный на бумаге в 1929 году, по-прежнему ярок и принадлежит человеку, который благословил возведение в Воронеже шедевра архитектуры, являющегося ныне визитной карточкой города.

Архивно-следственного дела не найдено...

В Транспортной академии Иван Николаевич учился почти полтора года, потом, с начала 1931 и до середины 1936 года, возглавлял в ранге заместителя и директора три дороги – Южную, Омскую и Северо-Кавказскую.

В частности, на Омской магистрали в короткий срок добился заметного улучшения эксплуатационных показателей поездной работы (машинисты депо Барабинск увеличили техническую скорость более чем на 10 километров в час и водили поезда весом две тысячи тонн). Годы первой пятилетки ознаменовались укладкой второго пути на линии Челябинск – Омск.

Постановлением Центрального исполнительного комитета СССР в апреле 1936-го был награжден орденом Ленина («за перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и первого квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта и его предприятий»). Но прошел всего год, и карьера, а вскоре и жизнь Ивана Николаевича резко оборвались.

Руководителей СКЖД Я. Лившица и Я. Розенталя объявили врагами народа. Вослед потянули тех, кто так или иначе связан с ними по службе или лично. В ближайшем ряду находился как раз Иван Маевский.

10 марта 1937 года вышло постановление Совета народных комиссаров «Об изменении в составе Совета при народном комиссаре путей сообщения», в котором говорилось: «Исключить из Совета М.А. Розенцвейга, А.Е. Фуфрянского, А.М. Арнольдова, В.С. Шатова, А.В. Уткина, А.И. Килалова, И.Н. Маевского и А.К. Аматуни». В этом списке взор останавливается не только на фамилии человека, о котором идет речь, но и другой.

Это – Арон Маркович Арнольдов (Шейнфайн), который был начальником Юго-Восточной железной дороги с начала 1936 по начало 1937 года. Фигура трагического масштаба, как и многие тогда. Ему было предъявлено обвинение в руководстве контрреволюционной троцкистской группой на железнодорожном транспорте. Расстрелян в 1938 году.

Иван Маевский был включен в сталинский список «Орджоникидзевский край», подписанный 28 апреля 1937 года (к осуждению по 1-й, «смертной», категории). Приговорен ВК ВС СССР 13 февраля 1938 года по обвинению в шпионаже. Расстрелян в тот же день. Реабилитация этого незаурядного человека произошла почти через два десятка лет – 31 марта 1956-го. К сожалению, до сих пор его архивно-следственного дела не найдено.