

**Федеральное агентство железнодорожного транспорта  
Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры  
«Центральный музей железнодорожного транспорта  
Российской Федерации»**

**Онлайн-выставка  
Нарком путей сообщения  
А.И. Емшанов:  
к 130-летию со дня рождения**



**Руководитель проекта: В.И. Мителенко  
Научный руководитель: Л.М. Ласточкина  
Куратор выставки: Д.Д. Сапаров  
Подбор материалов из фондов: И.Я. Утешева, Д.Д. Сапаров  
Корректор: И.Я. Утешева  
Компьютерный дизайн онлайн-выставки: А.Ю. Кылосов**



**Санкт-Петербург  
2021 г.**

Александр Иванович Емшанов родился 13 августа 1891 г. на станции Европейская Крестовоздвиженской волости в Пермской губернии в семье железнодорожного рабочего. В 1905 г. окончил двухклассное железнодорожное училище при станции Бисер Пермской железной дороги, после чего сдал экстерном экзамены за программу 8 классов гимназии. В этом же году А.И. Емшанов поступил на физико-математический факультет Пермского университета, однако участие в первой русской революции 1905-1907 гг. не позволило ему завершить обучение. Тяга к знаниям сочеталась со стремлением узнать работу железнодорожного транспорта изнутри, почему параллельно с учёбой в университете он начал трудовую деятельность в качестве рабочего службы пути Пермской железной дороги, с 1905 г. – телеграфистом на станции Пермь-II.



Портрет А.И. Емшанова.  
Художники –  
Л.И. Вайшля,  
С.И. Смирнов.  
Холст, масло. 1995 г.



Станция Европейская Уральской  
Горнозаводской железной дороги.  
Фотография. 1890 г.



Станция Пермь-II Уральской  
Горнозаводской железной дороги.  
Фотография. 1890 г.



Путеводитель по Каме,  
Вятке, Белой и Уральским  
железным дорогам.  
Пермь, 1911 г.



Станция Архиповка Уральской  
Горнозаводской железной дороги.  
Фотография. 1890 г.



Альбом фотографий. Виды  
Пермь-Котласской железной дороги.  
Фотографии 1897 г.  
Пермь, 1911 г.

В 1907-1915 гг. работал на различных должностях на Пермской железной дороге: помощник начальника поста Вятского участка, помощник начальника станции Кукуштан, запасной агент IV отделения Пермской железной дороги. В 1911 г. А.И. Емшанов экстерном сдал экзамен на звание народного учителя и, хотя преподавать ему не пришлось, знания пригодились в дальнейшей работе на железнодорожном транспорте. С началом Первой мировой войны 1914-1918 гг. на фронт призван не был, с января 1915 г. назначен на должность начальника разъезда.



Бюллетень № 3 от 26 сентября 1905 г. первого Всероссийского делегатского съезда железнодорожных служащих.



Строительство каменной трубы на 60 в. у станции Григорьевки Пермь-Котласской железной дороги. 1897 г.



Делегаты I-го Всероссийского делегатского съезда железнодорожных служащих. Фотография. 1905 г.



Строительство моста через реку Данилиху перегона Пермь – Замянки Пермь-Котласской железной дороги. Фотография. 1897 г.



Разработка выемки вручную в пределах города. 1897 г.



Земляные работы на пикете № 8 Пермь-Котласской железной дороги. Фотография. 1897 г.



Строительство спуска к реке Каме у Кафедрального собора. Перегон Пермь – Замянки Пермь-Котласской железной дороги. Фотография. 1897 г.

После Февральской революции 1917 г. А.И. Емшанов был избран заместителем председателя Главного дорожного комитета профсоюзов Пермской железной дороги, вступил в РСДРП (б). Временное правительство не смогло решить насущные проблемы железнодорожного транспорта: падали перевозки грузов, аварийное состояние подвижного состава, изношенность пути создавали невероятные трудности в работе железных дорог. К июлю 1917 г. было создано 8 железнодорожных районов РСДРП (б): в Москве, Петрограде, Саратове, Екатеринославе, Перми, Харькове, Уфе, Ивано-Вознесенске.



*Боевой отряд железнодорожников станции Верецагино Пермской железной дороги по борьбе с А.И. Колчаком. Фотография. 1918 г.*

*Товарный паровоз типа 1-5-0 серии Ел-534. Завод американской паровозостроительной компании (АЛКО). 1917 г.*



*Александр Иванович Емшанов – первый начальник Пермской (ныне – Свердловской) железной дороги. Фотография. 1919 г.*

В 1918 г. Александра Ивановича назначают начальником и комиссаром Пермской дороги, которая стала благодаря его усилиям одной из лучших на сети железных дорог страны. Им был составлен «Краткий очерк о деятельности Пермской железной дороги за 1918 г.», опубликованный в журнале «Вестник путей сообщения». В неспокойное время Гражданской войны в России по распоряжению Емшанова на Пермской железной дороге формировались отряды из железнодорожников для помощи Красной Армии в боевых действиях против белых отрядов А.В. Колчака. В июне 1918 г. Емшанов назначен комиссаром службы движения и одновременно начальником Пермской железной дороги, а через месяц – комиссаром всего Уральского округа путей сообщения. После освобождения Урала от отрядов А.В. Колчака по инициативе А.И. Емшанова в короткие сроки осуществляется восстановление пришедшего в упадок железнодорожного хозяйства.



*Приказ № 239 от 9.07.1920 г. начальника Пермской железной дороги А.И. Емшанова «Объявление благодарности командиру 1-й передвижной рабочей дружины по ремонту вагонов тов. Михрякову и его сотрудникам».*



*Портрет Л.Д. Троцкого –  
народного комиссара  
путей сообщения  
(20.03.1920 – 10.12.1920).  
Художник – Л.И. Вайшля.  
Холст, масло. 1995 г.*

28 мая 1920 г. Совет Труда и Оборона РСФСР своим постановлением образовывает Основную транспортную Комиссию (ОТК), председателем которой назначается Л.Д. Троцкий, а А.И. Емшанов становится ее членом, а с января 1921 г. возглавит её.



*Коммунистический субботник  
на станции Тагил  
Пермской железной дороги  
по ремонту железнодорожных путей.  
Фотография. 1 мая 1920 г.*



*Здание Управления Пермской  
(ныне – Свердловской) железной дороги.  
Фотография. 1928 г.*

10 декабря 1920 г. Александр Иванович был назначен народным комиссаром путей сообщения РСФСР. По его настоянию было принято постановление Совета Труда и Оборона «Об объявлении недели добровольной явки трудовых дезертиров транспортного фронта и об освобождении от наказания провинившихся в нарушении трудовой дисциплины». В конце декабря 1920 г. на VIII съезде Советов принято историческое решение о комплексном восстановлении железнодорожного транспорта после окончания войны. Положение транспорта было критическим: на 19 железнодорожных линиях юга России с 24 декабря было прекращено движение поездов ввиду острого недостатка топлива; за декабрь 1920 г. на 20 % понизилась погрузка продовольственных грузов; не хватало рабочих рук.



*Модель крытого товарного вагона  
«нормального» типа. 1890-е гг.*



*Съезд учащихся железнодорожных школ  
Пермского района г. Перми. Фотография. 1924 г.*

С 15 апреля 1921 г. наркомом путей сообщения назначен Ф.Э. Дзержинский, а А.И. Емшанов стал его первым заместителем и сразу же принял активное участие в работе комиссии по оказанию помощи голодающим Поволжья. В конце марта 1922 г. произошла реорганизация коллегии НКПС, и А.И. Емшанов был освобожден от должности заместителя наркома и снова назначен начальником Пермской железной дороги, роль которой возрастала в связи с перевозкой продовольствия из Сибири.



Портрет Ф.Э. Дзержинского – народного комиссара путей сообщения (14.04.1921 – 02.02.1924). Художник – С.И. Смирнов. Холст, масло. 1995 г.



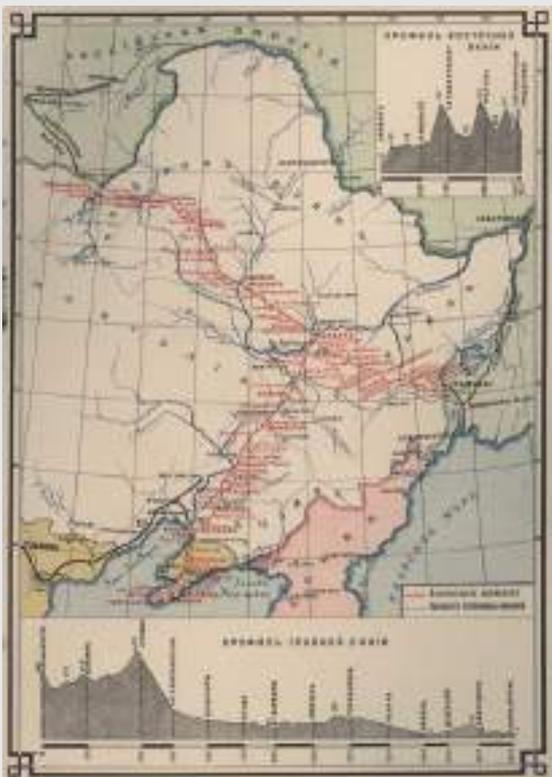
Папка Народному комиссару путей сообщения Ф.Э. Дзержинскому от Правления и Управления Московско-Киево-Воронежской железной дороги. 1923 г.



Грамота Ф.Э. Дзержинскому о занесении его на Союзную Красную доску. 1923 г.



Народный комиссар путей сообщения Ф.Э. Дзержинский в рабочем кабинете. Фотография. 1921 г.



Карта Китайской Восточной железной дороги. 1903 г.

В 1923-1924 гг. Александр Иванович был представителем Коллегии НКПС в Российской железнодорожной миссии за границей, где вместе с руководителем миссии профессором Ю.В. Ломоносовым проделал большую работу по закупке локомотивов и оборудования, необходимых для возрождения железнодорожного транспорта после Гражданской войны. По возвращении в Россию вернулся к работе в должности начальника Пермской железной дороги, а в 1926 г. назначен управляющим Китайско-Восточной железной дороги. 10 октября 1929 г. начался вооружённый конфликт на КВЖД, связанный с вторжением китайских войск Чжан Сюэляном в Маньчжурию. Вскоре противник был разбит и 22 декабря 1932 г. был подписан Хабаровский протокол, окончательно закрепивший на КВЖД принцип совместного управления дорогой СССР и Китаем.



Альбом фототипий. Сооружение Китайской Восточной железной дороги 1897-1903.



Каменная церковь в г. Дальнем. Фотография. 1903 г.



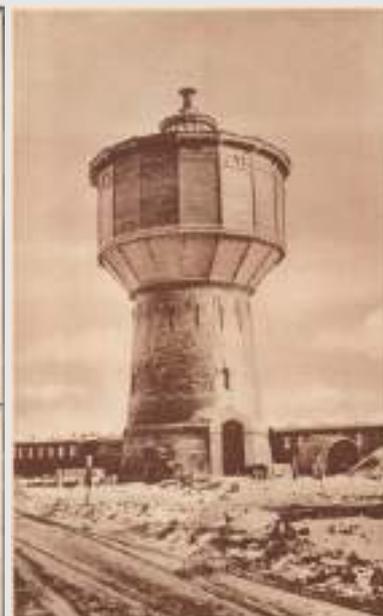
Мост через реку Сунгари у г. Харбина. Фотография. 1903 г.



Пассажирский паровоз типа 2-3-0 серии X. Фотография. 1903 г.



Выемка на 901 версте Китайской Восточной железной дороги. Фотография. 1905 г.



План города Харбина и его окрестностей. 1903 г.



Паровозное здание с мастерскими на станции Харбин. Фотография. 1903 г.

Железнодорожная станция Порт-Артур у подножия горы Перепелок. Фотография. 1905 г.



Здание Управления Китайской Восточной железной дороги. 1903 г.

С июня 1931 г. А.И. Емшанов назначен членом Президиума Госплана СССР по транспорту, принял активное участие в подготовке строительства железной дороги Москва – Донбасс, начальником которой он был назначен в 1934 г. 7 сентября 1936 г. снят как не справившийся со своими обязанностями с должности начальника дороги и отправлен в резерв Наркомата путей сообщения СССР.



*Модель моста через реку Красивая Меча у города Ефремов на железной дороге Москва – Донбасс. 1934 г.*



*Схема Московско-Донбасской железной дороги.  
Из альбома схем «Схемы железных дорог и водных путей сообщения СССР». 1943 г.*

14 января 1937 г. А.И. Емшанов был арестован, 25 ноября 1937 г. осуждён Военной коллегией Верховного суда СССР, приговорён к расстрелу, и спустя сутки приговор приведён в исполнение. 11 апреля 1956 г. определением Военной коллегии Верховного суда СССР полностью реабилитирован.