

Перегон первого высокоскоростного электропоезда «Сапсан» из порта Усть-Луга до депо Металлострой тепловозом ТЭП 70БС №001, названным именем Бориса Саламбекова. 2008 год.



БОРИС САЛАМБЕКОВ. ДЕЙСТВИЕ В ТРЕХ АКТАХ



Борис Саламбеков в Ленинграде. 1943 год.

Михаил БОБРЫШЕВ

В Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации (ЦМЖТ РФ) рассказали о жизненном пути легендарного начальника Октябрьской железной дороги Бориса Саламбекова.

Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации — один из старейших научно-технических музеев страны. Он был основан при первом транспортном музее России — Институте Корпуса инженеров путей сообщения. В законе Российской империи от 20 ноября 1809 года «Об управлении водными и сухопутными сообщениями» указано: «В особой зале хранимы будут модели всем важным в России и других землях сооружениям, существующим или только предназначенным, равно как и машинам, при Гидравлических работах употребляемых». Музей был организован для учебных целей и имел несколько кабинетов: модельный и механический, строительно-рабочих инструментов, физический, геодезический, минералогический, образцов строительных материалов.

К сегодняшнему дню в фондах музея хранится более 72 тысяч предметов, от-

ражающих историю развития российских железных дорог за весь период их существования. «Технический Эрмитаж», — так говорят о Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации. Сами музейщики с этим не спорят, делая лишь одну важную ремарку: «Техника — техникой, но впереди нее всегда находится человек, его устремления и любовь к делу».

Об одном из таких героев и пойдет речь в материале. В феврале, 7 числа, исполнилось 83 года с тех пор, как в Ленинград, на Финляндский вокзал, прибыл первый поезд с Большой земли. Состав доставил продовольствие и стал символом надежды для жителей блокадного города. Среди тех, кто тогда встречал долгожданный поезд, был начальник Октябрьской дороги Борис Саламбеков, легендарная фигура в истории отечественного транспорта, человек, олицетворивший железнодорожный подвиг блокадного Ленинграда.

ДО ВОЙНЫ...

Борис Саламбеков родился 25 декабря 1907 года в Тифлисе. Трудовую деятельность начал в 16 лет, служил помощником в инспекции Наркомата финансов Грузии. В 1926 году окончил промышленно-экономический техникум и стал работать в

Тифлиском паровозном депо Закавказской железной дороги, где получил права помощника машиниста паровоза.

В 1930 году Борис Саламбеков приехал поступать в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) им. Рудзутака. С тех пор до конца жизни он считал себя ленинградцем. В городе на Неве прошла его студенческая молодость. Обучался на механическом факультете. За время обучения прошел три производственные практики в паровозных депо Кировской, Закавказской и Октябрьской железных дорог, занимался научно-исследовательской работой. В 1935 году с отличием окончил ЛИИЖТ. Подлинник документа о высшем образовании №215021 от 1935 года хранится в музее и свидетельствует о присвоении Саламбекову квалификации инженера по «Паровозному хозяйству».

Затем Борис Константинович был направлен в депо Ленинград-Пассажирский-Московский Октябрьской железной дороги. После четырех месяцев работы в качестве инженера технического бюро перешел на должность мастера, а уже в конце 1937 года, когда ему было 30 лет, стал начальником локомотивного депо. Под его руководством была разработана технология, позволившая в два раза ускорить процесс ремонта паровозов.

«В эти годы коллектив депо значительно улучшил работу за счет внедрения технологии поточного метода ремонта паровозов на основе предварительной подготовки деталей и организации взаимозаменяемости изнашиваемых узлов и деталей», — отмечал в автобиографии Борис Константинович. 9 октября 1938 года по приказу наркома путей сообщения Лазаря Кагановича за внедрение новаторского

метода Саламбеков был награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Как подчеркивали сослуживцы, с молодых лет Саламбеков был привержен строгой дисциплине и порядку во всем. Многие биографы отмечают, что его деятельность отличалась высокой культурой производства, сопровождалась поощрением отличившихся в работе сотрудников премиями и благодарностями. Главному бухгалтеру депо он отдал распоряжение покупать абонементы для передовиков в лучшие театры города и даже распорядился отвезти их на спектакли и обратно на деповской машине.

В 1939 году Бориса Саламбекова назначили заместителем начальника Октябрьской железной дороги.

...ВО ВРЕМЯ...

А потом наступил 1941 год...

Вражеская авиация наносила массированные удары по главному ходу Октябрьской железной дороги между Ленинградом и Москвой с целью парализовать движение. 9 июля в 7 часов 15 минут упала первая бомба на перегоне Леонтьево — Вышний Волочек. Для организации работ по ликвидации последствий налетов и обеспечения технического прикрытия, как отмечалось в газете «Гудок» (статья «Легендарный Саламбеков», вышедшая в 2023 году, — Ред.), была создана Южная группа управления дорогой в Бологое, которую возглавил Борис Саламбеков. Железнодорожники совместно с военными транспортными комендатурами организовывали срочные перевозки для фронта, эвакуацию людей, промышленных предприятий, музеев и библиотек.

8 сентября 1941 года немцы захватили Шлиссельбург. Сухопутная связь города со страной прекратилась полно-

стью. Началась блокада Ленинграда. Железнодорожники, как и все ленинградцы, мужественно переносили лишения, сутками не оставляя паровозов, рабочих мест на станциях и в депо.

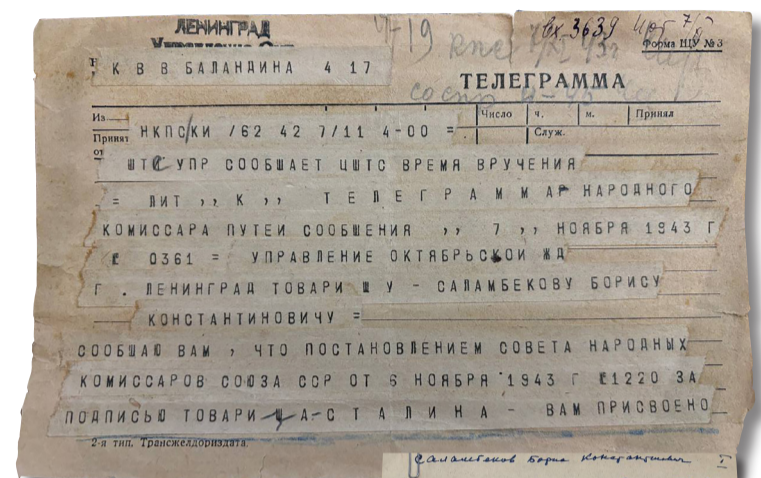
О героизме Бориса Саламбекова ходили легенды. В конце июля 1941 года на станции Краснянка Октябрьской железной дороги вражеский бомбардировщик поджег состав с боеприпасами. Находившийся в это время на станции Борис Константинович сам подвез паровоз к эшелону, где бушевала пламя и рвались снаряды. Прицепив к паровозу оставшиеся целинные вагоны, он вывел их на соседнюю станцию.

В сентябре 1941 года Южная группа управления получила задание в сжатые сроки пропустить из района Валдая через Бологое в сторону Калинин 100 эшелонов с войсками и техникой. Эшелоны благополучно прошли Бологое, но в районе станции Спирово подверглись бомбардировке авиации противника. Две тысячи килограммовые бомбы замедленного действия попали в земляное полотно. Их подрыв обернулся бы катастрофой, а обезвреживание заняло бы очень много времени и могло привлечь внимание противника к составам, сделав их легкой мишенью. Саламбеков, осмотрев место попадания бомб, принял крайне рискованное решение пропустить поезда над бомбами.

Отдать такой приказ машинистам у него не было морального права, поэтому он сам сел в первый паровоз и провел его над бомбами. Вдохновленные примером начальника, машинисты повторили его подвиг. В феврале 1942 года Борис Саламбеков стал начальником Октябрьской железной дороги. «Это было трудное время для нашей страны и Ленинграда, который находился во вражеской блокаде под бесконечными фашистскими бомбардировками и беспрепятными артиллерийскими



В 1944 году Саламбеков трудился начальником Октябрьской железной дороги.

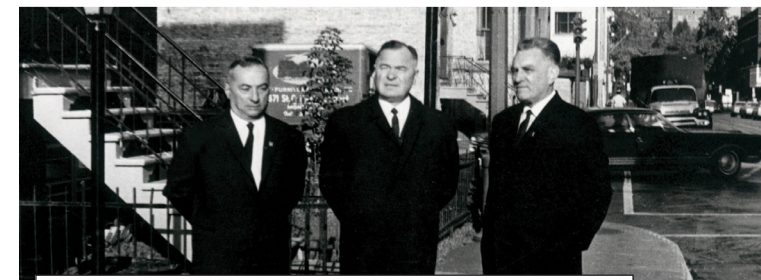


В музее бережно хранят документы, связанные с судьбой выдающегося железнодорожника. Это телеграмма о присвоении ему нового звания и рукописная автобиография.

обстрелами в условиях голода, холода и дистрофии его жителей. Много сделал коллектив дороги для борьбы с врагом», — вспоминал Борис Саламбеков.

В сентябре 1942 года под его руководством был разработан проект железнодорожной переправы по льду через Шлиссельбургскую губу Ладожского озера. Рассказывая о своей встрече с начальником Октябрьской железной дороги на станции Ладожское озеро, писатель Александр Чаковский отмечал жесткость и требовательность Саламбекова. Когда в вагоны загружались грузы с Большой земли, шофер одной из машин ушел греться, оставив автомобиль без присмотра. Продукты растащили... Саламбеков пришел в ярость и резко отчитал водителя. Тот в свое оправдание смог лишь сказать, что очень замерз. В ответ услышал: «Ручки отморозил?! А теперь по твоей милости люди умирать будут!».

Эти воспоминания приводил «МК в Питере» (статья «Дорога по рельсам истории: на пути железнодорожника Саламбекова горел не только зеленый, но и красный свет», вышедшая в 2022 году, — Ред.). 12 января 1943 года началась наступательная операция войск Ленинградского и Волховского фронтов. 18 января блокада Ленинграда была прорвана. В этот день Государственный Комитет Оборон (ГКО) принял решение о строительстве железной дороги от станции Шлиссельбург к Поляны. На выполнение задания давалось 20 суток. Постановление ГКО было выполнено. Трасса проходила в нескольких киломе-



Борис Саламбеков (на фото слева) во время заграничной поездки. 1960-е годы.

трах от вражеских позиций и подвергался постоянным бомбардировкам. Движение осуществлялось только по ночам. Для увеличения пропускной способности единственной железнодорожной ветки, связывающей город с Большой землей, Саламбеков ввел «пакетный» метод движения поездов. Для его организации была применена «живая блокировка»: сигналы на перегоне, разбитом на блок-участки, подавались вручную сигнальщиками.

5 ноября 1943 года Президиум Верховного Совета СССР присвоил Саламбекову звание Героя Социалистического Труда.

В фондах ЦМЖТ РФ хранится подлинная телеграмма НКПС от 7 ноября 1943 года, адресованная Саламбекову и сообщавшая, что Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР за подписью Иосифа Сталина ему присвоено звание «генерал-директор тяги II ранга».

4 января 1944 года началась Ленинградско-Новгородская операция, в ходе которой советские войска полностью освободили город от блокады. Железнодорожники с честью выдержали испытания войны. 21 тысяча работников Октябрьской железной дороги были награждены медалями «За оборону Ленинграда».

...И ПОСЛЕ

В феврале 1946 года Борис Константинович был избран депутатом Верховного Совета СССР. В июне 1946-го — назначен начальником только что созданного Северо-Западного округа, а ноябрь 1947 года — начальником Приволжского округа железных дорог. 25 мая 1949 г. постановлением НКПС Борис Саламбекову присвоено звание «генерал-директор тяги I ранга».

В 1950 году в связи с «ленинградским делом» Саламбеков освобожден от должности начальника Приволжского округа и назначен главным инженером Фаянского отделения Московско-Киевской железной дороги. В феврале 1954 года, уже после смерти Сталина, Борис Константинович получил назначение в Омск на должность первого заместителя начальника Омской железной дороги, а через три года ее возглавил. В Управление Омской железной дороги он часто оставался на ночь, держа включенной радию, чтобы всегда быть в курсе поздней обстановки на дороге.

Работа в Омске совпала с масштабной реконструкцией транссибирского пути, его переводом на шебеночный балласт, подчеркивал «Гудок» (статья «Борис Саламбеков — дока тяги», вышедшая в 2002 году, — Ред.). В это же время началось освоение целинных степей Казахстана. Непрерывно по дороге шли эшелоны с техникой, строительными материалами. Возникли трудности с предоставлением «окон» для ремонтных работ. Тут помог опыт Саламбекова, приобретенный при эксплуатации Дороги жизни. Омские железнодорожники стали прокладывать временные многокилометровые обходы поэтапно, чтобы сконцентрировать в одном месте путейскую технику и людей.



Вдова Бориса Саламбекова Нина Ефимовна и куратор выставки «Генерал-директор тяги» Людмила Ласточкина. Фото сделано в 2007 году в ЦМЖТ РФ.

Умер Борис Константинович 1 июля 1978 года: его сердце не выдержало пятого инфаркта. Похоронен на Кунцевском кладбище в Москве. В 2003 году «в целях увековечения памяти Б.К. Саламбекова» по поручению министра путей сообщения Геннадия Фадеева новой модификации пассажирского тепловоза ОАО «Коломенский завод» присвоили серию — ТЭП70 БС. По предложению представителей Коломенского завода на тепловозе помещена надпись: «ТЭП70 БС им. Б.К. Саламбекова».

Дело Саламбекова продолжается. Это удивительно, но транспортровка первого высокоскоростного электропоезда «Сапсан» от порта Усть-Луга до депо Металлострой осуществлялась тепловозом ТЭП 70БС № 001. В 2013 году в депо Санкт-Петербургский — Пассажирский — Московский завод к 70-летию полного освобождения Ленинграда от вражеской блокады был открыт памятник Борису Константиновичу.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации бережно хранит память о великом железнодорожнике. — В музее создан личный фонд Саламбекова, насчитывающий свыше 160 единиц хранения: документы и фотографии, автобиография — рассказывает директор музея Владимир Мителенко. — Вещественные свидетельства, собранные и сохраненные самим Борисом Константиновичем, позволяют прикоснуться к героической истории военных лет, отдавая долг памяти беспримерному мужеству всех железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. В феврале 2023 года к 80-летию открытия Дороги Победы состоялась межмузейная историко-документальная выставка «Стальной путь блокадного Ленинграда». Выставка развернулась на нескольких площадках: в музее-заповеднике «Прорыв блокады Ленинграда» в Кировске, в Музее истории города Шлиссельбурга, в Санкт-Петербургском государственном университете. В рамках проекта была создана инсталляция, изображающая рабочее место начальника Октябрьской железной дороги в 1942-1946 годах Бориса Саламбекова. Впервые широкой публике были продемонстрированы альбомы фотографий: «Управление военно-восстановительных и заградительных работ Ленинградского фронта. 1943 г.», «48-я паровозная колонна Особого резерва НКПС», переданные в музей участниками строительства железной дороги.