

ОТКРОВЕННО

Никто не забыт

Вот и встретили мы очередной День Победы. Всё было как всегда: и военный парад на Красной площади, и встречи на Поклонной горе, и праздничный салют. Только осталась на душе печаль – с каждым годом всё меньше остаётся тех, кто воевал с фашистами. Они уходят к тем, кто давно уже покоится в сырой земле.

Помним ли мы имена своих героев-железнодорожников? Например, машиниста, который погиб, совершая 26-й рейс с грузами для блокадного Ленинграда по «коридору смерти», который насквозь простреливался вражескими орудиями? Его тело нашли в тендере разбитого паровоза. Героя звали Александром Ивановым.

Героизм в то время был делом обыденным, потому что жизнь людей была подчинена одной цели: «Всё для фронта, всё для Победы!» Бригада машиниста Мельникова десять дней не сходил с паровоза, под обстрелами и бомбёжками доставляя к фронту боеприпасы и подкрепление. А смена паровозной бригады Туршина длилась 61 час – её некому было сменить. Да и сам он, пока мог стоять на ногах, не ушёл с паровоза. Так делали все. Машинист Дейнеко простоял у реверса 106 часов, а Шипенин не покидал паровозной будки 113 часов!

Как жаль, что мы мало знаем о своих героях. Как и о том нецеликом вкладе, который внесли железнодорожники в Победу над фашизмом. Об этом очень мало написано книг. И с каждым днём сделать это всё труднее – уходят ветераны. Уходят, увы, навсегда...

Так, в подмосковной деревне сегодня жив только один – мой отец, которому уже 90 лет. На параде он не был и до Поклонной горы добраться не смог, потому что уже не ходит. Но поздравить его с 9 Мая пришли сразу два генерала и военный квартет. И это тронуло его до глубины души – такого внимания в прежние годы он не видел.

Но о всех ли вспомнили, всех ли навестили? Мне попала в руки газета, а в ней письмо ровесника моего отца, тоже воевавшего под Сталинградом. Строки



полны горечи: крыша дома, в котором он живёт, давно прогнила и вот-вот рухнет ему на голову. Об этом ещё два года назад рассказывало телевидение, и местные власти пообещали улучшить его жилищные условия. Но, говорят, обещанного три года ждут. Вот и он ждёт, но боится, что не дождётся, не доживёт.

По сердцу ударило это письмо. До чего же бесцердечные эти чиновники! Дали слово – и тут же забыли. Бросили ветерана войны умирать в разваливающемся доме. За что воевал он? Разве за такую жизнь?

К счастью, в компании «РЖД» к ветеранам относятся другое – доброе и уважительное. Я думаю, что на сети железных дорог нет ни одного участника Великой Отечественной войны, кто бы не получил поздравление к празднику или подарок. Железнодорожники помогают им и в быту – с ремонтом, покраской, топливом на зиму. И, что радует, забота о стариках им не в тягость. Это, считают, святое дело, как и память об ушедших героях.

«Никто не забыт, ничто не забыто!» – был когда-то в стране хороший девиз. Вот только червь сомнения точит душу: а действительно ли никто не забыт?

Наталья Будина,
почётный железнодорожник

Негромкая дата

Холодная доставка

Ровно полтора века назад в нашей стране построили специальный вагон-ледник

Такой подвижной состав для перевозки мяса, птицы, рыбы, масла, фруктов стали использовать вначале на Московско-Казанской и Рязано-Уральской железных дорогах. В вагоне-леднике доставляли даже устриц из Севастополя к царскому столу в Санкт-Петербурге.

Первые вагоны-ледники были примитивны и могли лишь немного снизить температуру внутри грузовой камеры. Обычно в вагоне подвешивались или устанавливались на поддонах мясные туши или иной скоропортящийся товар, а в специальные карманы над грузом засыпался лёд. При таянии лёд снижал температуру до +1–3 градусов.

Со временем инженеры модифицировали конструкцию ледников. От простого охлаждения льдом перешли к льдосоляной смеси. Меняя соотношение соли и льда, можно было снизить температуру до минус 21 градуса. Баки для загрузки льда располагались в вагоне под крышей, у боковых и торцевых стенок вагона. Груз размещался на инвентарных поддонах. Для слива из кузова растаявшей жидкости в полу были сделаны автоматические клапаны, периодически открывавшиеся под весом воды.

Для обеспечения вагонов льдосоляной смесью вдоль маршрута их следования через каждые 250–300 км устраивались льдопункты и льдозаводы. Обычно на тех станциях, где

производилась смена или экипировка паровозов. Для приёма груза, требующего охлаждения или заморозки, на станциях были построены холодильные камеры и склады. Охлаждённая рыба в вагоне-леднике могла перевозиться на значительные расстояния, поскольку сохранялась в нём до 12 суток.

К 1907 году общий парк вагонов-ледников в России оценивался в 2 тыс. штук. Значительное их количество было занято для перевозки сливочного масла из Сибири в центральную часть страны и в Европу. А с 1964 года строительство вагонов-ледников прекратили. На смену им пришли вагоны-рефрижераторы с холодильными установками.

Андрей Стрельцов

Наука

Акции без спекуляции

Профессор Чупров первым исследовал экономику железнодорожного транспорта



ФОТО: АНЖИВ ЧУПРОВ

В этом году исполняется 170 лет со дня рождения профессора Московского университета Александра Ивановича Чупрова, который вошёл в историю не только как один из общественных и научных деятелей XIX века, внёсший огромный вклад в развитие политической экономики, истории экономической мысли и экономической статистики, но и как основатель экономики железнодорожного транспорта.

Научно-исследовательская деятельность в сфере транспорта до 1870-х годов была сконцентрирована на вопросах проектирования и строительства железных дорог, а также организации эксплуатационной работы. Специальной экономической дисциплины в отраслевой науке не существовало.

Александр Чупров первым занялся тем, что его современники называли «экономической наукой по железнодорожному транспорту». В 1875 году он защитил магистерскую диссертацию «Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношение к интересам страны». Второй том этой работы под названием «Условия, определяющие движение и сборы по железным дорогам, валовой доход и его факторы. Количество товарных грузов» успешно прошёл защиту в качестве докторской диссертации в 1878 году. Публикация двухтомника сразу выдвинула Чупрова в число авторитетных экспертов, и он был приглашён в комиссию графа Эдуарда Баранова по исследованию железнодорожного дела в России и к участию в разработке «Общего устава российских железных дорог».

Помимо упомянутого двухтомника, перу Чупрова принадлежат написанная в соавторстве с Михаилом Мусницким книга «Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов» (1890) и большое количество статей экономической публицистики, собранной впоследствии в сборник «Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874–1895 гг.».

Профессор Чупров был сторонником не только государственного регулирования транспорта, но и выкупа частных дорог в казну, а также дальнейшей государственной эксплуатации железных дорог.

В своей статье «О порядке управления казёнными железными дорогами», полемизируя с Сергеем Витте, упрекавшим казённые железные дороги в излишней бюрократизированности (см. «Гудок» от 18.04.2012), он пишет, что в условиях государственного управления железными дорогами устраняются «те слабые стороны, из-за которых долгое время не только практически заинтересованные люди, но и представители экономической теории восставали против государственных предприятий». А именно бюрократический способ ведения дел. Впрочем, почему они устраняются, не объясняет. В статье «О способах государственного вмешательства в железнодорожные тарифы» (1887) Чупров пишет, что «важен самый принцип, приведённый в новом законе, важно признание тарифов не предметом частного усмотрения отдельных компаний, как было доселе, а государственного интереса. Нашей стране принадлежит честь проведения в жизнь нового начала



Железные дороги двигали вперёд экономику страны

железнодорожной политики, начала давно всеми одобряемого, но не применяющегося вследствие противодействия со стороны заинтересованных лиц».

Александр Иванович выступал в защиту гарантированного процента на капитал для железнодорожных обществ, мотивируя это помимо прочего тем, что, когда государство потребует от частных дорог снизить тарифы, гарантированный доход на капитал позволит железнодорожным компаниям избежать убытков. Но сегодня мы знаем, к каким негативным последствиям привели государственные гарантии в этой сфере.

Социалистические, «народнические» взгляды Чупрова приводили иногда к довольно странным выводам. Так, он считал, что правительство должно в любую минуту, например при повышении цены акций железнодорожных компаний, иметь право выкупить их по номинальной цене.

Никакое «искусство железнодорожных управлений не создаст грузов там, где не даёт их страна»

Аргументы были следующие: «Данная форма выкупа неизбежно приведёт к тому, что железнодорожные акции потеряют способность безгранично подниматься в своей стоимости. Зная, что государство может в любой момент выкупить акции по номинальной цене, никто не согласится заплатить за них завышенные суммы», и это «оттолкнёт от железнодорожного дела значительную часть спекулянтов».

Двухтомник русского учёного про железнодорожное хозяйство привлёк внимание Карла Маркса, который использовал его идеи о транспорте как о ещё одной отрасли народного хозяйства во втором томе «Капитала». Да и Владимир Ленин во время своей работы над книгой «Развитие капитализма в России» использовал труд, вышедший под редакцией Чупрова, «Влияние урожая и хлебных цен на некоторые стороны русского народного хозяйства».

Примечательно, что сам учёный не был марксистом, но именно его упоминание Марксом и Лениным сделало возможным изучение и издание его трудов в советские годы.

Анализируя издержки железнодорожных обществ, Александр Чупров первым описал эффект масштаба: «По особым условиям, в которые поставлен труд и капитал в этой отрасли, меновая стоимость их услуг имеет постоянную тенденцию к понижению при всяком увеличении спроса. Чем больше возрастает потребность общества в дешёвом провозе, тем дешевле он в действительности становится», а «увеличение спроса ведёт здесь не к возрастанию издержек (как в земледелии), а к их уменьшению».

Кроме того, учёный исследовал эластичность спроса на железнодорожные перевозки в зависимости от цены и сделал

революционный вывод, что он гораздо менее эластичен, то есть меньше зависит от стоимости, чем в других отраслях. Чупров писал, что «понижение цен, производимое уменьшением провозной платы, не всегда сопровождается приращением спроса на товар, но, если бы даже и произошла прибавка спроса, перевозка на железной дороге может возрасти лишь в том случае, если за этой прибавкой последует расширение производства». Он констатирует, что строгой пропорциональности между размерами провозной платы и размерами движения не существует, и делает вывод о том, что железные дороги, несмотря на всё своё техническое могущество, «несмотря на полную власть над провозными ценами, не в силах переделывать данных им условий движения». Никакое «искусство железнодорожных управлений не создаст грузов там, где не даёт их страна».

В течение четверти века учёный возглавлял кафедру политической экономики в Императорском Московском университете. Лекции его были так популярны, что на них ходили студенты других факультетов, самая большая аудитория, вмещавшая 500 слушателей, при этом была забита до отказа. В мемуарах многие называют его «самым популярным и самым либеральным профессором на факультете» (слово «либеральный» в те времена имело несколько иной смысл, чем сегодня; оно приблизительно означало либерала в политике и социал-демократа в экономике). Слава Чупрова была сравнима разве что со славой легендарного профессора Тимофея Грановского. Вот как пишет о нём его ученик: «При громе аплодисментов в Большую словесную аудиторию, полную настолько, что негде было упасть яблоку, вошёл Чупров», а затем «пятьсот человек хлопали ладонями, стучали ногами, кричали протяжно, громко, весело, бежали к кафедре, лезли через скамьи. Чупрова вынесли на руках, и все завидовали студенту, которого учёный незначай задел каблукон по голове». Из приведённой цитаты ясно, почему Чупрова называли «Грановским 80-х годов».

Но осенью 1899 года он прекратил преподавание, выехал за границу для лечения и больше оттуда уже не возвращался. Умер Чупров в феврале 1908 года в Мюнхене, тело его перевезли в Москву, он был похоронен на Ваганьковском кладбище. Огромное количество людей, организаций и различных общественных групп откликнулись на его смерть. Один из современников – писатель Борис Глинский вспоминал: «Во всех письмах, телеграммах, статьях звучит один общий мотив: Россия лишилась одного из лучших своих сынов, который был её украшением, славой и гордостью».

На венке, который возложили на его гроб профессора Московского университета, была сделана надпись, довольно редкая для характеристики учёного: «Духовному вождю».

Фарид Хусаинов,
кандидат экономических наук

Юбилей

Сохранить связь поколений

Ветеранам устроили интересную экскурсию

Необычным образом отметили 165-летие станции Санкт-Петербург-Главный на Октябрьской магистрали: на юбилей пригласили ветеранов железнодорожного узла и показали им все новшества, которые были внедрены за последние годы.

Напомним, что Санкт-Петербург-Главный в 1847 году стал первой внеклассной станцией Николаевской дороги. А сегодня Санкт-Петербург-Главный – это не только вокзал, но и обширное хозяйство. Причём многое здесь по-прежнему самое современное на сети. В частности, гордость путейцев – новый пост СЦБ, где вся информация для диспетчеров выводится на телеэкраны компьютерами. Ведь все системы автоблокировки на станции – цифровые, последнего поколения, рассчитанные на скоростное движение поездов.

К юбилею парк пассажирских локомотивов пополнился новым, восьмым по счёту, электровозом ЭП2К – эти машины пришли



на смену старым ЧС2. Всё это и многое другое показали ветеранам-железнодорожникам Санкт-Петербургского узла, завершив поход за столиками в ресторане.

– Мы очень волнуемся, как воспримут такое ветераны. А мы ведь потратились со-

лдно: экскурсия проводилась по удалённым друг от друга объектам. И перевозили ветеранов в специально выделенном комфортабельном составе, – сказал начальник станции СПб-Главный Андрей Лустов.

– Всё было правильно сделано. Мы почуствовали, что обо всех, кто здесь когда-то работал, помнят. Да и мы не хотим терять связь с железной дорогой, которой отдали всю жизнь, – одобрила инициативу председатель Совета ветеранов вагонного участка Северо-Западной ФПК Людмила Соломина. Сама она 23 года проработала проводницей и уже 20 лет ведёт общественную работу.

– Мне 94 года. Эта встреча открыла мне второе дыхание. Я увидел новое поколение железнодорожников, оно умнее нас, но мы хотим, чтобы они были ещё и патриотами своей страны. Не должна рваться связь поколений, – добавил ветеран войны Борис Свиридов, чья грудь увешана орденами и медалями.

Словом, праздник удался.

Андрей Лазарев
Санкт-Петербург