

И. М. МАРИНАШВИЛИ, А. Н. ЗАМКОВ

ЗАКАВКАЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

(К 90-летию первой линии)

*

ИЗДАТЕЛЬСТВО ЦК КП ГРУЗИИ
Тбилиси — 1963

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
От авторов	3
Введение	10
Немного истории	15
Первые успехи	29
Главное звено реконструкции	41
Военные годы	48
Послевоенные пятилетки	54
Семилетка в действии	80
Дальнейшие перспективы	95

168-10/64

Центральная
Научно-исслед. б-ка
МПС-СССР

11. Карт.

ЖУРНАЛЫ И ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ
СЭИ — ДОКУМЕНТЫ

ОТ АВТОРОВ

Авторы взяли на себя труд составить краткий очерк возникновения и развития Закавказской железной дороги, приурочив его к 90-летию первой железнодорожной линии, соединившей в октябре 1872 года город и порт Поты с центром Закавказья — городом Тбилиси (Тифлис).

Нужно отметить, что на протяжении четырех десятилетий не издавались материалы о развитии железных дорог в Закавказье. Имеющийся «Юбилейный» сборник статей был издан в 1921 году в связи с 50-летием открытия движения на участке Поты — Квирилы. Этот сборник сохранился лишь в нескольких экземплярах. Ряд статей был также напечатан в юбилейном номере журнала «Закавказский транспорт» за 1925 год, посвященном 100-летию железных дорог. Но все эти статьи носили слишком краткий и отрывочный характер. Кроме того материалы того времени, как и отдельные монографии, изданные позже, лишь отражали историю возникновения Закавказской дороги и ее дореволюционную деятельность. Что же касается развития железных дорог Грузии и Армении после установления советской власти с описанием подъема транспорта за годы довоенных пятилеток, героической борьбы закавказских железнодорожников во время Великой Отечественной войны и в период послевоенного восстановления — то такие материалы о Закавказской железной дороге не издавались.

Авторы данного очерка ставят задачу ознакомить общественность с той большой созидательной работой, которую вели и продолжают вести железнодорожники Закавказской магистрали.

Велика роль транспорта в создании материально-технической базы коммунизма. Творец научного коммунизма К. Маркс указывал, что вслед за добывающей, обрабатывающей промышленностью и земледелием транспорт составляет четвертую область материального производства во всех

общественно-экономических формациях, в том числе и в условиях социалистического общества. Основатель Коммунистической партии и Советского государства великий Ленин учил, что транспорт является материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, между различными районами страны, что он является одной из главнейших баз всей нашей экономики.

Коммунистическая партия и Советское правительство всегда уделяли огромное внимание развитию и неуклонному подъему транспорта. Новым ярким проявлением заботы о транспорте и его людях явилось созданное в Кремле в мае 1962 года по решению ЦК КПСС и Совета Министров СССР— Всесоюзное совещание работников железнодорожного транспорта.

Обратившись с речью к железнодорожникам, Первый секретарь ЦК КПСС и Председатель Совета Министров СССР товарищ Н. С. Хрушев так охарактеризовал значение этого совещания: «Вы представляете один из самых больших и хорошо организованных отрядов рабочего класса нашей страны. В ваших рядах насчитывается около трех с половиной миллионов человек. Но дело не только в количестве, а прежде всего, в значении железнодорожного транспорта для народного хозяйства. Поэтому Центральный Комитет партии и правительство решили созвать это совещание, чтобы посоветоваться с вами, как быстрее и успешнее выполнить задачи, поставленные перед транспортом новой Программой партии... Совещание несомненно сыграет большую роль в деле дальнейшего быстрого развития транспорта в период развернутого строительства коммунистического общества».

Развитие путей сообщения, особенно железнодорожных, в условиях огромных сухопутных пространств нашей Родины, было важнейшей проблемой на длительном историческом отрезке времени. Талантливый народ нашей страны, опережавший многие другие страны в различных отраслях знаний, был в первых рядах и в деле развития транспорта.

Отцом железнодорожной техники считают англичанина Георга Стефенсона, а первой железнодорожной линией с паровой тягой—Стоктон—Дарлингтонскую дорогу, протяжением 13,9 км, открытую 27 сентября 1825 года, где Г. Стефенсон был главным инженером и для которой он построил усовершенствованный паровоз «Локомошен».

Г. Стефенсон (род. в 1781 г., умер в 1848 г.) был замечательным человеком. Родившись в бедной семье кочегара парового насоса на угольных копях, он в детстве пас коров и мечтал сделаться кочегаром. В 14 лет он стал помощником

своего отца, а в 17 лет уже опередил его, получив назначение машиниста при насосе. Редкое трудолюбие, пылкий ум, настойчивость, терпение и скромность были неизменными достоинствами всей его жизни и причиной его блестящих успехов. В 20 лет он был еще неграмотным. Начав посещение вечерней школы, он стал упорно учиться и через 12 лет уже строил свой первый паровоз, обладая славой изобретателя и патентами на многие усовершенствования и изобретения. Создавая и совершенствуя «самодвижущуюся машину», Г. Стефенсон стремился постичь все вопросы, связанные с рельсовым транспортом. Выдающийся инженер—паровозостроитель—он стал не менее выдающимся, смелым и талантливым инженером-путейцем. Он открыл эру тоннельного строительства, взявшись за постройку Ливерпуль-Манчестерской железной дороги, где сам, без помощи технически образованных сотрудников, блестяще решал труднейшие вопросы. Он первым задумался и правильно решил вопросы профиля пути в экономической зависимости от преимущественного направления грузопотоков. Его баснословные способности соединялись в нем с необыкновенной наблюдательностью и поразительной памятью. Обладая многосторонними знаниями Стефенсон во всем знал чувство меры и никогда не стремился к недостижимому. Одним из первых он признал *perpetuum mobile* химерой.

Жизнь и деятельность этого выдающегося человека принесла ему заслуженную славу в техническом мире. Его блестящие успехи снискали ему имя первооткрывателя железных дорог и затмили достижения в других странах. Между тем исторические факты показывают, что родиной железнодорожного дела является не Англия, а Россия.

В 1633 году в верховьях р. Камы были обнаружены медные месторождения, для разработки которых был построен завод. При расчистке в 1722 году этого заброшенного рудника была найдена тележка, применявшаяся в горном деле.

В 1751—1752 гг. русский изобретатель—крестьянин Леонтий Шамшуренков сконструировал «самобеглую коляску», приводившуюся в движение мускульной силой человека.

В 1763—1765 гг. выдающийся русский изобретатель И. И. Ползунов впервые изобрел и построил паровую машину.

В 1764 году знаменитый русский гидротехник К. Д. Фролов построил на Кольвано-Вознесенских заводах (на Алтае) рельсовые пути для перевозки руды в вагонетках, которые приводились в движение канатной тягой от привода центрального водяного колеса.

В 1788 году на артиллерийском заводе в Петрозаводске по инициативе начальника Олонецких заводов Н. С. Ярцова была построена заводская чугунная дорога протяжением 173,5 м.

В 1806—1809 гг. выдающимся техником П. К. Фроловым (сыном К. Д. Фролова) на Змеиногорском руднике на Алтае была построена внутризаводская чугунная дорога на конной тяге протяжением 1,86 км, где впервые применено выпуклое очертание рельса. Это была первая в мире чугунная рельсовая дорога с инженерными сооружениями — выемками, насыпями, мостами и даже тоннелем. П. К. Фролов составил ряд проектов многокилометровых чугунных дорог, в которых была заложена идея магистрального транспорта. Эти проекты не имели себе равных ни в Англии, ни в США, ни в странах Западной Европы.

Приведение этих, далеко неполных, исторических фактов, не говоря о многочисленных статьях, проектах и планах, посвященных вопросу о необходимости строительства железных дорог в России, показывает, что в развитии железнодорожного дела русские люди шли своим самобытным путем и что идея строительства железных дорог, опередившая другие страны, явилась самостоятельным творчеством русского народа.

Известно, что первая в России железная дорога на паровой тяге протяжением 854 м была построена в 1834 г. на Нижне-Тагильском заводе. Строителями ее и создателями первого русского паровоза, были талантливые уральские мастера — крепостные Ефим Черепанов и его сын МIRON Черепанов. Хотя первый русский паровоз был создан позднее паровозов Стефенсона, но он не был заимствован и представлял совершенно оригинальную конструкцию и ряд таких новшеств (как, например, горизонтальное расположение цилиндров), которые впоследствии получили широкое распространение в мировой практике паровозостроения.

В задачу авторов не входит ознакомление читателя с историей строительства железных дорог в нашей стране. Упомянем только, что первая железная дорога общего пользования была построена в 1837 г. между Петербургом и Царским Селом протяжением 26 км. Это была увеселительная дорога и никакого экономического значения она не имела.

В 1851 году была закончена первая крупная магистраль протяжением 644,5 км между Петербургом и Москвой. Она строилась сразу двухпутной и по своим масштабам значительно превосходила железные дороги Западной Европы. Огромное экономическое значение ее — ясно читателю. Несмотря на трудные условия строительства по болотистым

местам и несмотря на отсутствие опыта, талант и новаторство русских инженеров (Мельникова, Журавского, Липина, Крафта) обеспечили удачное решение всех вопросов и отличное выполнение работ.

Необходимо отметить, что отечественное паровозостроение, начало которому было положено отцом и сыном Черепановыми, ко времени завершения Царкосельской дороги в 1837 году еще не было налажено. Поэтому паровозы и вагоны были завезены из-за границы. Это обстоятельство и послужило распространению в старой литературе об истории развития железнодорожного транспорта неправильного утверждения о якобы иностранном происхождении железных дорог в нашей стране.

Инженеры, руководившие постройкой дороги Петербург—Москва, и прежде всего П. П. Мельников, приложили все усилия для того, чтобы эту первую железнодорожную магистраль избавить от иностранной зависимости. В 1844 году Александровский металлический завод в Петербурге был приспособлен для производства паровозов и вагонов по отечественным чертежам и к открытию дороги завод выпустил значительное количество паровозов, товарных и пассажирских вагонов, обеспечивших нормальное движение по этой линии. Что же касается отечественного производства рельсов, то хотя к началу строительства дороги цехи чугунолитейного завода (Общества горных заводов) и были переоборудованы для проката рельсов, но произведенного количества (более 40 тысяч пудов рельсов) не хватило и пришлось заказать рельсы в Англии.

После первой магистральной линии Петербург — Москва строительство железных дорог пошло нарастающими темпами. К концу 1892 года железнодорожная сеть царской России насчитывала свыше 33 тысяч километров. В 1891 году было начато строительство Великой Сибирской магистрали — самой длинной железной дороги в мире (7416 км.). Последнее ее звено (участки Амурской дороги) было закончено в 1915 году.

Перед первой мировой войной (в 1913 году) Россия по протяжению железнодорожной сети занимала второе место в мире и первое место в Европе. Однако железные дороги дореволюционной России имели в общем слабое техническое оснащение, что обуславливалось экономической отсталостью страны, а «техническая чересполосица», затруднявшая использование пропускной способности, и запущенность хозяйства на многих линиях вызывалась капиталистическими порядками в стране, при которых царское правительство в

WWW.Ущерб казавшим железным дорогам потворствовало наживе владельцев частных железных дорог.

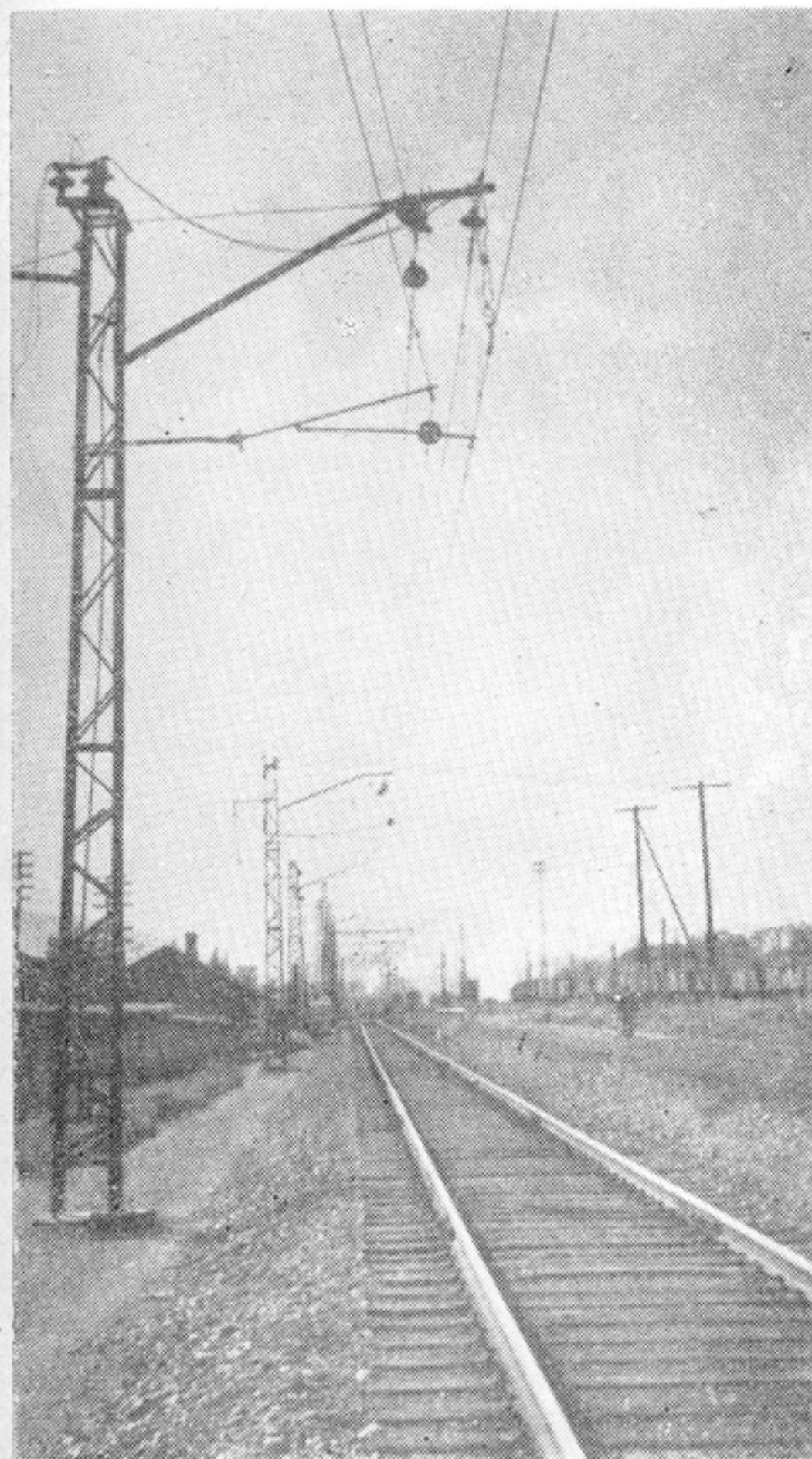
Хотя техническая мысль того времени в нашей стране значительно опережала зарубежную технику, а организация перевозок на базе возникшей у нас эксплуатационной науки служила мировым образцом и в целом развитие железнодорожного транспорта в царской России благодаря гению ее народа шло своим самостоятельным путем, — все же железнодорожный транспорт царской России был недостаточным и отсталым.

Только Советская власть и гигантская организаторская деятельность нашей Коммунистической партии обеспечили непрерывный подъем и такое развитие железнодорожного транспорта, которое превратило его в лучший в мире, самый первоклассный транспорт.

Данный очерк, посвященный 90-летию первой линии Закавказской железной дороги, был подготовлен к выходу в свет, когда последовало постановление Совета Министров Союза ССР об объединении Закавказской и Азербайджанской железных дорог в одну Закавказскую железную дорогу.

Поэтому читатели не найдут здесь сведений и материалов о развитии железнодорожных линий, пролегающих на территории братской Азербайджанской республики. Они встретят лишь упоминания о времени постройки отдельных линий быв. Азербайджанской дороги.

С участием и помощью работников быв. Азербайджанской железной дороги этот пробел будет в скором времени восполнен.



ВВЕДЕНИЕ

До 1955 года все железные дороги Закавказья были административно объединены под общим названием «Закавказская железная дорога». После выделения в самостоятельную Азербайджанской ж. д., железнодорожные линии Грузии и Армении составили отдельное подразделение, сохранившее наименование «Закавказская ж. д.».

Район пролегания Закавказской дороги славится своей несравненной красотой, воспетой А. С. Пушкиным, М. Ю. Лермонтовым, И. Г. Чавчавадзе, Ованесом Туманяном и другими знаменитыми поэтами и писателями. Прорезанный вдоль и поперек горными массивами и бурными реками, район этот изобилует также цветущими и плодородными равнинами, а в прибрежной полосе Черного моря он украшен субтропической природой. За несколько часов поездки по железной дороге происходит непрерывная смена картин: то грозные громады скал в полумраке узких ущелий, то покрытые густой растительностью причудливые горы отступая, раскрывают взору пассажира солнечные долины, а вот уже и море, мелькающее в просветах пальм, эвкалиптов, цитрусовых деревьев. Выйдя к морю, поезд мчит над пляжем и лишь тоннели на короткое время прерывают любованье чудесным морским видом. Но еще величественнее природа с нагорной стороны прибрежных участков. Кто из пассажиров не стоял перед трудно разрешимым вопросом — откуда лучше подойти к окну вагона: неописуемая по красоте разнообразная природа манит одинаково. Было время, когда в расписании предусматривалась удлиненная стоянка поездов на станциях, расположенных в непосредственной близости от моря. Выбежав на берег, пассажиры могли овежиться в прохладных волнах. Но теперь поезда значительно ускорили свой ход и останавливаются редко, и то лишь на самое минимальное время.

Если не все участки дороги столь живописны, то нет таких, которые не представляли бы того или иного интереса

для пассажиров. Возьмем, к примеру, участок Хашури — Тбилиси. Природа здесь не бедна, она лишь скромнее поражающих своей красотой Сурамского и Джаджурского перевалов. Зато любознательный пассажир видит на этом участке много интересного, связанного с историческим прошлым Грузии и ее индустриальным развитием после установления советской власти. Здесь и древняя столица Грузии — Мцхета с выдающимся памятником старины — собором Свети-Цховели, и высящийся на скале монастырь, описанный М. Ю. Лермонтовым в поэме «Мцыри». Недалеке от этих исторических и легендарных мест — первенец индустриализации республики — одна из первых в Советском Союзе Земо-Авчальская гидроэлектрическая станция, у головных сооружений которой воздвигнут величественный памятник В. И. Ленину. В нескольких километрах от гор. Гори, превратившегося в один из центров легкой промышленности Грузии, у ст. Уплис-Цихе расположен на утесе пещерный городок — крепость Уплоса — мифического царя древнего периода Грузии. У станции Каспи — крупнейший цементный завод республики, а, подъезжая к Тбилиси в районе Авчала—Дидубе пассажира встречает целый комплекс промышленных предприятий с обращенными к железной дороге фасадами корпусов: чай-развесочной фабрики, заводов коньячного и шампанских вин, стекольного и литейного заводов; на огромной территории раскинулся Тбилисский электровозостроительный завод — совсем молодое предприятие республики, выпускающее мощные магистральные электровозы, и ряд других предприятий.

Памятники старины — крепости, монастыри, храмы, чередующиеся с современными заводами, фабриками, электростанциями, цветущим хозяйством колхозов и совхозов, встречаются на всех участках железной дороги. Седой Кавказ¹ хранит память об истории населявших его народов, о героической борьбе с полчищами захватчиков, стремившихся покорить этот волшебный край. Он хранит память о величии духа, храбрости и славы грузинского и армянского народов, отстоявших свою отчизну от многочисленных завоевателей.

Хотя общая длина линий Закавказской ж. д. сравнительно с другими магистралями Советского Союза невелика, но по насыщенности их разнообразными искусственными сооружениями — мостами, тоннелями, галереями, подпорными стенами и др., многие из которых уникальны по габаритам и инженерному искусству, они занимают одно из первых

¹ С греческого языка, означает «Ворота Азии». В трагедии Эсхила указано, что Прометей был прикован к горе «Кавказа».

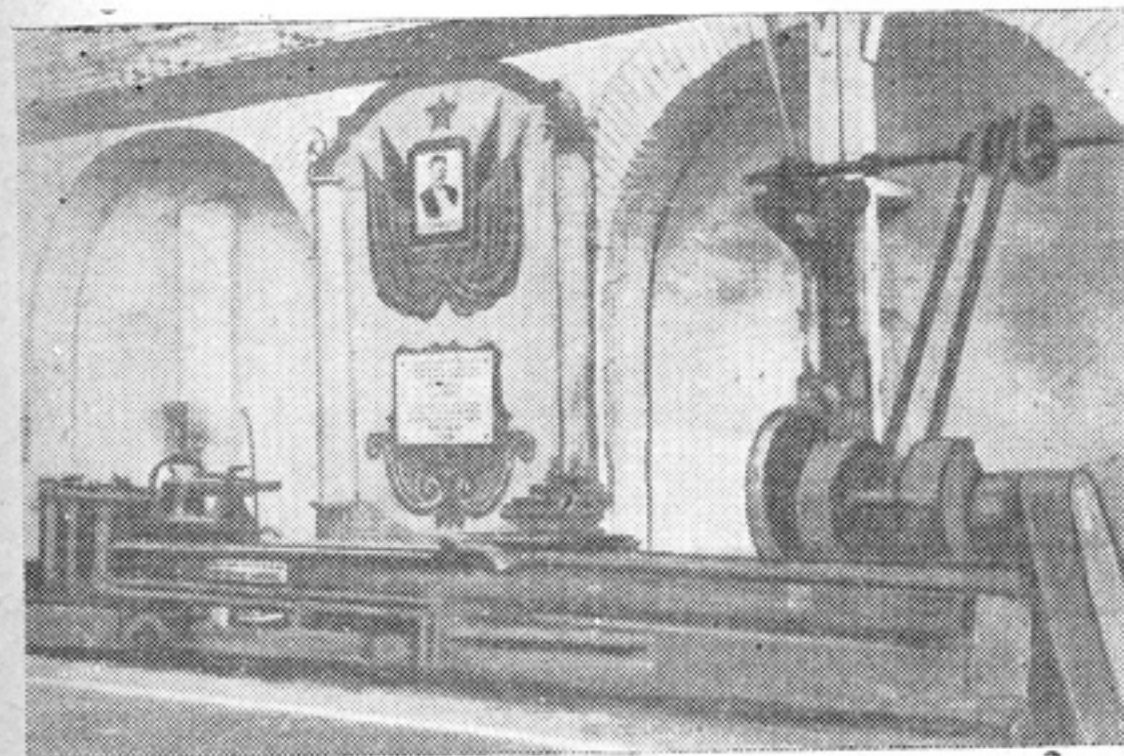
мест в нашей стране и в Европе. Многочисленные перевальные участки с крутыми подъемами-спусками и поворотами представляют большую сложность в эксплуатации и вызывают заслуженный интерес. Недаром для первого опыта электрификации магистральных линий в СССР был выбран Сурамский перевал.

За четыре с лишним десятка лет Советской власти в Грузии и Армении их железные дороги неузнаваемо изменились. Из заброшенного участка времен царизма, меньшевиков и дашнаков они превратились в оснащенную богатой техникой стальную сеть. Вместе со всеми трудящимися этих республик железнодорожники торжественно отметили славное сорокалетие установления советской власти и создания коммунистической партии в Грузии и Армении. История Закавказской железной дороги богата крупными революционными событиями. Железнодорожники оказали большое влияние на революционную борьбу рабочих всего Закавказья.

В конце прошлого века особенно большой размах приобрело рабочее движение в Тифлиссских Главных железнодорожных мастерских. Здесь в 1891 году работал и вел революционную деятельность А. М. Горький. В декабрьской стачке 1898 года приняло участие свыше двух тысяч рабочих мастерских. Эта забастовка, закончившаяся победой рабочих, наглядно показала значение их организованной борьбы, вселила в них уверенность в своих силах и подготовила почву для знаменитой августовской забастовки железнодорожников в 1900 году, которая продолжалась 15 дней и явилась самым крупным выступлением рабочих Грузии за предреволюционный период. Большую роль в подготовке и руководстве стачкой играл М. И. Калинин, высланный за революционную деятельность из Петербурга на Кавказ и поступивший рабочим в Главные железнодорожные мастерские. Станок, на котором работал М. И. Калинин, и сейчас хранится, как реликвия, на паровозо-вагоноремонтном заводе.

Как передовой отряд рабочего класса выступали железнодорожники на всех маевках, которые стали регулярно проводиться тифлисскими рабочими, начиная с 1898 года. Четвертая из них, состоявшаяся в 1901 году, закончилась кровавым столкновением с полицией и войсками. С этого дня, писала газета «Искра», на Кавказе начинается открытое революционное движение. После «Кровавого воскресенья» в Петербурге, рабочие Главных железнодорожных мастерских первыми включились во всеобщую политическую стачку, которая в Тифлисе началась 18 января 1905 года. На ряде линий было прекращено движение поездов. В первых числах

апреля стачка железнодорожных рабочих возобновилась и сопровождалась прекращением движения на всех основных направлениях железной дороги. Также первыми присоединились к Октябрьской Всероссийской политической стачке, объявив забастовку, рабочие Главных мастерских и Тифлиского паровозного депо. Остановилось железнодорожное движение и лишь по распоряжению стачечных комитетов курсировали «делегатские поезда».



Станок на Тбилисском ПВРЗ, на котором работал М. И. Калинин

Царский манифест, обещавший народу мнимые гражданские свободы, вызвал политическую забастовку московских рабочих. Уже на пятый день на нее откликнулись тифлиские рабочие, начавшие 12 декабря всеобщую забастовку. Стаечное бюро установило контроль над железной дорогой. Железнодорожная забастовка окончательно отрезала Тифлис от всего края. 16 декабря в железнодорожном районе Тифлиса «Надзаладеви» состоялся многочисленный митинг, выразивший протест против грубого нарушения манифеста и призывавший к всеобщему вооруженному восстанию. Жестокое сражение с царскими войсками в Надзаладеви окончилось поражением рабочих боевых дружин. Но железнодорожные рабочие еще долго боролись на других участках дороги. Значительным эпизодом революционной борьбы явились бои за овладение Сурамским перевалом, где рабочие

дружины устроили столкновение в тоннеле двух паровозов и закрыв движение, проводили боевые операции по разоружению царских воинских частей. Вот отдельные этапы героической революционной борьбы железнодорожников.

Какими были железные дороги в Грузии и Армении в досоветский период, с каких участков началось их строительство, как они развивались, особенно за годы пятилеток, и какие задачи и перспективы вытекают в свете новой Программы КПСС — программы построения коммунистического общества в СССР — все эти вопросы безусловно интересуют нашу общественность. Преобладающая часть населения нашей страны родилась после Великой Октябрьской социалистической революции. Следовательно большинство советских людей не видело железных дорог царской России, меньшевистской Грузии и дашнакской Армении, не ездило по ним. Ввиду этого без ознакомления с историей и без описания старых железных дорог трудно представить те колоссальные сдвиги, которые произошли на железнодорожном транспорте за годы советской власти. Поэтому очерк развития железных дорог Советской Грузии и Советской Армении надо начать с краткой истории строительства Закавказской железной дороги.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Мысль о постройке железной дороги, которая соединила бы Черное море с Каспийским, возникла и начала будироваться в 1856 году, а в следующем году было принято положительное решение, продиктованное царскому правительству его стремлением поддержать и усилить свою колонизаторскую политику, которая без надежных путей сообщения могла свестись на нет.

К этому времени в царской России было построено и действовало 1045 километров железных дорог и примерно столько же находилось в процессе строительства. Таким образом Закавказская железная дорога была признана одной из первоочередных, что вызывалось рядом стратегических, политических и экономических соображений и причин.

Тогда еще не было закончено покорение горских племен Кавказа. Готовясь к войне с Турцией, царское правительство стремилось быстрее завершить Кавказскую кампанию. Поэтому оно держало на Кавказе большую армию и нуждалось в удобных путях сообщения. Что же касается экономического положения, то огромные природные богатства края все более втягивали Закавказье в сферу капитала.

В своей книге «Развитие капитализма в России» В. И. Ленин писал: «Русский капитализм втягивал таким образом Кавказ в мировое товарное обращение, нивелировал его местные особенности — остаток старинной патриархальной замкнутости, создавал себе рынок для своих фабрик»¹. В результате этого процесса, как указывал В. И. Ленин, «...шло вытеснение туземных вековых «кустарных» промыслов, падающих под конкуренцией привозных московских фабрикатов. Падало старинное производство оружия под конкуренцией

¹ В. И. Ленин. Соч. т. 3, стр. 521, изд. IV.

привозных тульских и бельгийских изделий, падала кустарная выделка железа под конкуренцией привозного русского продукта, а равно и кустарная обработка меди, золота и серебра, глины, сала и соды, кож и т. д.; все эти продукты производились дешевле на русских фабриках, посылавших на Кавказ свои изделия»¹.

Другой стороной этого процесса было развитие на месте ряда отраслей промышленности и сельского хозяйства, на продукцию которых предъявлял все более возрастающий спрос русский и мировой рынок. По этому поводу В. И. Ленин писал: «Страна, слабо заселенная в начале пореформенного периода или заселенная горцами, стоявшими в стороне от мирового хозяйства и даже в стороне от истории, превращалась в страну нефтепромышленников, торговцев вином, фабрикантов пшеницы и табаку...»².

Нефть, железо, медь, свинец, марганцевая руда, уголь и ряд других полезных ископаемых, а также благоприятные природные условия для выращивания ценных культур, давно привлекали внимание не только русских промышленников, но и иностранцев, постепенно расширявших круг своей деятельности в Закавказье.

Царское правительство не препятствовало проникновению сюда иностранного капитала. Верное своей великодержавнической политике, оно не было заинтересовано в развитии производительных сил этой окраины на базе русского промышленного капитала. Оно не хотело создавать конкуренцию метрополии и боялось рождения пролетариата из местных национальностей, которых царизм старался держать в темноте и покорности, как в своей колонии. Однако приостановить влечение русских промышленников к Закавказью, как новому рынку сбыта и богатейшему источнику сырья, оно не смогло.

Таким образом, идея о строительстве железных дорог в Закавказье хотя и нашла весьма плодотворную почву, но, прежде чем было приступлено к ее осуществлению, прошло примерно 9 лет. Дело в том, что после неудачной Крымской войны, страна оказалась в тяжелом финансовом положении. У казны не хватало средств на постройку железных дорог даже в центральных губерниях, не говоря об окраинах. Частные русские предприниматели неохотно шли на капиталовложения в такое крупное строительство, как железная дорога, и ставили неприемлемые для правительства условия. Попытки привлечь иностранный капитал не имели успеха, т. к. иноземные банкиры угадывали в строительстве железных дорог, особенно

¹ В. И. Ленин. Соч. т. 3, стр. 521, изд. IV.

² Там же.

на окраинах, сугубо политические и стратегические цели русского правительства.

За этот период производились изыскания и проектирование железной дороги Потти—Тифлис, а также решались вопросы финансирования и организации строительства. В 1865 году при Кавказском наместничестве было создано управление по сооружению железной дороги. Неудачи в переговорах с иностранцами вынудили правительство обратиться к постройке дороги средствами государства. Работы по подготовке земляного полотна начались с использованием штрафных солдат в качестве рабочей силы. Однако и после создания управления строительством не прекращались поиски иностранных предпринимателей. Эти поиски через два года увенчались успехом. Строительство дороги по договору было передано английским концессионерам на следующих условиях: управление к определенному сроку заканчивает и сдает земляное полотно и искусственные сооружения, а концессионеры укладывают верхнее строение пути, сооружают здания, организуют и ведут эксплуатацию дороги.

Начальником работ от управления был назначен инженер-полковник Б. И. Статковский — один из авторов проекта дороги. Этот передовой для своего времени инженер понимал, что обеспечить успешную работу силами штрафных солдат было невозможно. В нечеловеческих условиях, без жилищ, без питьевой воды солдаты гибли от непосильного труда, от жажды, голода и малярии. Из 517 тысяч кубических саженей земляных работ к 1 января 1869 года, т. е. почти за четыре года, было выполнено лишь 207 тысяч. Не были окончены мосты и другие искусственные сооружения. Инженер Статковский сумел убедить начальство в необходимости привлечь к строительству подрядчиков. Было признано полезным раздробить работы на мелкие подряды. Хотя при таком порядке возникали затруднения в расчетах, однако цены на рабочие руки были намного ниже, чем у крупных подрядчиков. Преимущество отдавалось местным помещикам, которые ставили на работу крестьян.

В некоторых исторических источниках указывается, что правительство, кроме того, ввело отбывание местными жителями натуральной земской повинности. Зугдидский и Сенакский округа высылали каждый по 300 человек с расчетом смены рабочих через каждые 15 дней. Этим рабочим платили за одну версту насыпи по 350 рублей, что давало заработок каждому примерно 6 копеек в день при своем продовольствии. Что касается крестьян от подрядчиков, то подневная плата их составляла 50—60 копеек. Но это была только обещанная плата за тяжелый труд и ужасающие лишения. Фактически



эти жалкие гроши они зачастую и вовсе не получали. Подрядчики придумали хитрый способ безнаказанного надувательства рабочих и никакие жалобы и мировые суды беззащитным крестьянам не помогали.

«Страшную картину, — писал корреспондент грузинской газеты «Дрозда», — представляет ободранная, пожелтевшая и истощенная группа крестьян-рабочих». При самом тщательном просмотре документов того времени нельзя найти и следа заботы о бытовом обслуживании рабочих, о медицинской помощи, снабжении, а тем более о безопасных условиях труда. Работа шла широким фронтом и цены на рабочие руки, благодаря конкуренции подрядчиков, наживавшихся на постройке дороги, не повышались. Больше ничего администрацию не интересовало. Между подрядчиками было распределено 180 тысяч кубических сажень земляных работ из оставшихся 310 тысяч. К этому времени работы велись на подходах к Сурамскому перевалу, а на участке Поти — Самтредиа шла укладка рельсов.

Составление рабочего проекта велось параллельно с работами, по мере их продвижения. Очень часто отсутствие проектных данных задерживало работы. Для самого трудного перевального участка со множеством скальных работ и сложных искусственных сооружений проекта к моменту заключения договора с концессионерами еще не было. Позднее выяснилось, что земляных работ придется произвести значительно больше, чем проектировалось первоначально. В общем, несмотря на сдачу значительной части земляных работ подрядчикам, дело подвигалось все же медленно и тормозило деятельность концессионеров.

Царское правительство вскоре убедилось, что оно не в силах выполнить договорные условия. Поэтому, на основе особых дополнений, утвержденных царем, все оставшиеся работы по земляному полотну и искусственным сооружениям были также переданы концессионерам к большой выгоде для них и примазавшихся к сделке чиновников. Однако строительство после этого пошло быстрее.

Через год был пропущен первый пассажирский поезд от ст. Квирилы (ныне Зестафони) до Поти. Это событие произошло 14 августа 1871 года. Вот как оно описывается: рано утром на станцию Квирилы прибыли экипажи, сопровождавшиеся блестящим воинским караулом. Из окрестных деревень к станции заранее согнали население. Из экипажей вышли наместник царя на Кавказе, архиепископ и огромная свита. Наместник царя на Кавказе, архиепископ и огромная свита. Наместник милостиво поздоровался с инженерами, выслушал рапорт и осмотрел готовый к отходу поезд. Архиепископ со священниками отслужил молебен и покропил рельсы «святой

водой». Протодьякон густым басом провозгласил «многие лета».... Наместник поднял бокал с шампанским, провозгласил тост «за его императорское величество» и произнес коротенькую речь, смысл которой свел к тому, что доблестные войска, стоящие наготове для еще большего упрочения славы царя, имеют теперь возможность быстро получать подкрепления... Под крики «ура» первый поезд с высокопоставленными пассажирами отбыл в Поти, где для гостей было приготовлено роскошное угощение.

По имеющимся данным, построенная линия представляла следующую картину: на протяжении 118 верст было открыто 6 станций: Поти, Чаладиди, Ново-Сенаки, Самтредиа, Кутаис (Рион) и Квирилы. Ряд населенных пунктов и даже город Кутаис был обойден. Пассажирская станция Поти была построена без всяких удобств для пассажиров и обслуживающего персонала. Под грузы был выстроен простой сарай. Паровозное и вагонное помещение, мастерские, водоснабжение были расположены на 2-ой версте от Поти в устье реки Рион. Место это подмывалось и требовало постоянной борьбы с водой. На станции Квирилы было построено деревянное пассажирское здание, водонапорная башня, каменный паровозный сарай и поворотный круг. На всех остальных станциях были выстроены лишь станционные здания и водонапорные башни. Никаких других устройств, кроме телеграфной связи, не было; отсутствовали даже сигналы. Приемка участка была произведена наспех, сопровождалась парадными обедами для правительственных инспекторов. Поэтому многие существенные недоделки и недостатки оставались незамеченными и вызывали впоследствии частые сходы подвижного состава и крушения.

За следующий год строительство железной дороги значительно продвинулось вперед и линия была достроена до Тифлиса. День 10 октября 1872 года, когда из Поти в Тифлис прибыл первый пассажирский поезд, считается «днем рождения» Закавказской железной дороги.

В отличие от торжества, организованного при открытии линии Квирилы — Поти, прибытие первого поезда в Тифлис было встречено общественностью более чем скромно. Еще раньше, когда 18 июня первый рабочий поезд прибыл в Тифлис, событие это прошло почти незамеченным. Видимо тифлисские жители перестали верить, что дорога когда-либо будет закончена — так долго длилось строительство. Газеты поместили об этом событии маленькие заметки, а поезд был встречен веселыми криками мальчишек.

Тифлисская печать уделяла больше внимания великосветской дороге Петербург — Царское Село и почти не интересовалась

балась своей дорогой. С более значительным нетерпением ждали открытия этой дороги жители провинциальных городов. Так, незадолго до ее открытия, в газете «Кавказ» была напечатана корреспонденция из Поти: «Мы, потийцы, — писал автор, — с нетерпением ждем той блаженной минуты, когда будет открыта вся линия до Тифлиса. Мы рассчитываем ездить в Тифлис слушать оперу, провести вечер.... Все эти вещи возможные, так как езды-то будет всего часов 13 — 14 вместо прежних двух — трех суток безобразного путешествия по не менее безобразной дороге...». Далее корреспондент рассказывал о том, как изменилась жизнь в Поти после того, как построили железную дорогу: «Пассажирские поезда каждый день то увозят, то привозят целые массы живой клади и — что делает честь нашей молодой дороге — без всяких членовредительств и душегубств. Товарные поезда тоже не пусты — любо-дорого смотреть на эту вереницу тяжелых нагруженных вагонов...».

Первым поездом в Тифлисе ждали много пассажиров, а приехало едва лишь 100 человек. Удобств для пассажиров на вокзале никаких не было, хотя станция Тифлис и была I класса. По этому факту можно судить, насколько неудовлетворительно были оборудованы другие станции.

Итак, строительство дороги Поти — Тифлис длилось более семи лет и все же через 14 лет пришлось вернуться к ее достройке, чтобы изменить трассу в Сурамских горах.

Сурамский перевал. Сурамский перевал был преодолен с самыми малыми радиусами кривых и с самыми крутыми подъемами.

В то время поездка пассажиров по железной дороге вообще была безрадостна и крайне неудобна. Пассажирские поезда ходили только днем. Правительственная комиссия, принимавшая дорогу, сочла отопление вагонов ненужным, ввиду «мягкого климата». Поэтому, при доходивших зимой морозах до 15 — 20 градусов, пассажиры мерзли. В вагонах третьего класса не было туалетов. Но самые большие мучения ждали пассажиров на Сурамском перевале. Поездка происходила с пересадкой пассажиров на станциях Сурам и Квирилы в поезд, состоявший из трех маленьких вагонов. Люди набивались в них «как сельди в бочку». Этот крохотный поезд тянули четыре паровоза «Ферли» — два спереди, два сзади.

Один из корреспондентов в газете «Дрозба» так описывал путешествие: — «Пассажиры привыкли к медленному движению поездов, особенно в Сурамских горах. Поезда ходят здесь так медленно, что на ходу можно свободно спрыгнуть, нарвать цветов, догнать и снова сесть в поезд...». Кончалась эта корреспонденция так: — «Пассажиры привыкли также к

грязным буфетам, к клопам в вагонах, к ожиданию сменного поезда под дождем. В вагоны напихивают столько людей, что они не помещаются».

Описание первоначальной трассы железной дороги в Сурамских горах дается в путеводителе изд. 1911 года: «Дорога в 59 верстах от ст. Квирилы входила в предгорья Сурамского хребта и шла, делая крутые подъемы и повороты, по узкому извилистому ущелью горной речки Чхеремелы, притоку реки Квирилы, до ст. Бежатубани, лежащей на высоте 1789 футов над уровнем Черного моря. От ст. Бежатубани дорога вступала в ущелье речки Ципы и круто поднималась на расстоянии 9½ верст до ст. Пони на высоту 3327 футов н. у. моря. При движении с такой высоты, было необходимо прибегать к непрерывному действию всех тормозов, контр-пара и т. п., чтобы сдержать движущийся одной силой своей тяжести поезд. От ст. Пони на вершине Сурамского перевала дорога спускалась на 5 верст до ст. Сурам, на высоту 2408 футов. Затем уже сравнительно меньшими уклонами вступала в долину Куры и подходила к ст. Михайлово».

На этом участке движение поездов совершалось с крайней осторожностью и в очень ограниченных размерах. Скорость между станциями Михайлово и Бежатубани при подъемах не превышала 10 верст, а при спусках — 8 верст в час. Все вагоны были снабжены тормозами и на поезда этого участка назначались только самые опытные машинисты и кондуктора.

Когда в 1883 году были сданы в эксплуатацию линии от Тифлиса до Баку и от Самтредиа до Батума, связанные с развитием нефтяной промышленности и растущим спросом на бакинскую нефть внутри страны и на внешних рынках — Сурамский перевал оказался узким местом. Его тяжелые условия явились тормозом для перевозок нефти, т. к. поезда здесь ходили медленно в составе лишь нескольких груженых вагонов. По этой причине, но конечно не для удобства пассажиров, было приступлено к сооружению новой трассы и работы велись усиленными темпами.

Проект предусматривал проведение новой линии с более пологими уклонами и с тоннелем через Сурамский хребет. Особую трудность представляло строительство тоннеля необыкновенной по тому времени длины. Большая высота хребта, в котором должен был пройти тоннель, его значительная длина и скалистый грунт не допускали тех приемов работ, которые применялись при прорытии других тоннелей, и требовали способов, еще не испытанных в России. Решено было применить способ постройки тоннелей в Швейцарии.

С обеих сторон горного хребта навстречу друг другу про-

бывались подземные ходы. Ципское ущелье с западной стороны и местность близ деревни Беглети с восточной стороны превратились в многолюдные поселки: были построены помещения для служащих и бараки для рабочих, мастерские, склады, навесы для машин. Рабочих было около двух тысяч человек, выписанных из разных мест, т. к. в Закавказье не находилось требуемого количества опытных людей. Для буровых и минерных работ были выписаны рабочие из Германии и Италии, а для каменных и других работ — из внутренних губерний России, а также из Персии, Турции и Греции.

Тоннель пробивался гидравлическими буровыми машинами системы Брандта, а выработка породы делалась вручную. Насосы и вентиляторы откачивали воду и нагнетали свежий воздух к месту работ. По узкоколейке, устроенной с обеих сторон, общим протяжением 15 верст, двигались поезда с камнем, песком, лесом и другими материалами. Всего строительного материала для тоннеля потребовалось до 17 миллионов пудов, а выломано и вывезено из тоннеля до 40 миллионов пудов грунта.

Работы начались пробивкой направляющего хода. Буровые машины пробивали узкие длинные отверстия, которые заполнялись динамитными патронами. После взрыва разрушенную породу обламывали вручную и вывозили из тоннеля. Вслед за пробивкой направляющего хода тоннель расширялся до проектной высоты и ширины и облицовывался каменной кладкой в виде сводов, местами двойных.

Работа была очень трудная и опасная. При обнажении водоносных слоев вырывались потоки грунтовой воды и затопляли галлерею. Из пробитых скважин появлялись газы, которые приводили к несчастным случаям. Грунт часто сильно выпучивался и происходили обвалы, что также сопровождалось жертвами. Тем не менее, благодаря героическому труду рабочих, работы шли успешнее, чем было намечено проектом. Руководил работами инженер путей сообщения Ф. Д. Рыздзевский, который ранее строил севастопольские тоннели.

В октябре 1888 года в торжественной обстановке, в присутствии министра путей сообщения и множества приглашенных лиц состоялось соединение двух ходов тоннеля. Все собравшиеся въехали на вагонетках в тоннель, иллюминированный разноцветными огнями. В конце галлерей был заложен патрон с динамитом. Министр зажег фитиль и взрыв образовал сквозное отверстие, через которое хлынула вода, накопившаяся в противоположной части хода. Раздалось восторженное «ура». Оси тоннеля сошлись с удивительной точностью. Отверстие было расчищено, все прошли через него и на

вагонетках выехали из тоннеля, встреченные приветственными криками рабочих.

История не сохранила имен подлинных героев этой гигантской стройки. Она оставила лишь доклад приемочной комиссии, выразившей благодарность начальнику строительства Ф. Д. Рыздзевскому. В 1888 году побывал на месте и осматривал эти работы царь Александр III. Его пребывание было запечатлено обелиском, воздвигнутым у западного портала тоннеля.

Открытие движения через тоннель по новой трассе Сурамского перевала состоялось 16 сентября 1890 года. Этот день был назван «праздником победы ума и техники над силами природы». С этого дня Закавказская железная дорога стала нефтяной магистралью.

Но не только тоннелем знаменит Сурамский перевал. Множество сложных и интересных в инженерном отношении, искусственных сооружений дополняют чудесную природу ущелья, по дну которого протекает речка. Эта коварная горная речка, когда вздувается, обладает огромной разрушительной силой. Много сооружений пришлось возвести, чтобы защитить железнодорожное полотно от ее хитрости и злости. В 1895 году осенью в несколько часов было смыто до основания полотно дороги на протяжении десятков километров, были разрушены мосты, подпорные стены, станционные здания, унесен подвижной состав. А на другой день по дну ущелья вновь текла ничтожная речушка. Теперь, когда весь перевальный участок насыщен крупными железобетонными сооружениями, коварная Чхеримела уже не может причинять таких разрушений.

Дальнейшее строительство. Вернемся к дальнейшему строительству дороги после окончания линии Поти — Тифлис.

Долгий и трудный период строительства этой линии не прошел даром. Накопленный опыт и выявившееся огромное преимущество железной дороги оказали положительное влияние на дальнейший ход строительства.

Обслуживая лишь западную часть края, железная дорога Поти — Тифлис не давала ничего восточному Закавказью с его богатейшими запасами нефти и других ископаемых, а также не решала конечных политических задач, которые ставились перед железной дорогой самодержавием. Наряду с этим возникли и местные интересы, которые стали предъявлять к железнодорожному строительству все более настоятельные требования. Так, в результате домогательства общественности города Кутаиси, в 1876 году была начата и в следующем году окончена постройка ветки, соединившей станцию Рион с городом Кутаис.

С постройкой железной дороги Потн — Тифлис у кутаисцев было связано немало горьких разочарований. При проектировании дорогу предполагалось вести через Кутаис, а прошла она в 8-ми километрах от него. Узнав, что под станцией Кутаис подразумевается не город, а очень неудачно выбранное место на берегу реки Рион, общественность города стала ходатайствовать об изменении трассы, но было уже поздно, а возможно, что не собрана нужная сумма для подкрепления просьбы. Тогдашние газеты писали, что в городе распространились слухи и жители уверены в их справедливости, что Кутаис, как город, будет упразднен. Поэтому дома и земли продавались за бесценок. «До сих пор наше общество волновало много животрепещущих вопросов, — давала корреспонденцию из Кутаиса газета «Кавказ», — с новым же порядком вещей все сказанное централизуется в Тифлисе. Безжалостный паровоз все тянет туда, ничего не оставляя нам, жителям Кутаиса».

Кутаисцам помог один из главных подрядчиков строительства дороги. Под предлогом ознаменования приезда в Кутаис царя, он предложил соорудить ветку со ст. Рион до гор. Кутаиса за свои деньги в кредит. Цена его «верноподданнические чувства», правительство через 5 лет дало свое разрешение, причем на таких условиях, от которых подрядчик не пострадал. Вместо ровной и удобной местности на правом берегу реки, дорога была проведена по извилистому и овражному левому берегу, зато по землям, которые город отдал подрядчику безвозмездно.

С завершением строительства дороги Потн — Тифлис, стал всесторонне обсуждаться вопрос дальнейшего направления железнодорожной магистрали. Выдвигались разные варианты, которые преследовали главную цель проникновения в провинции Турции и Персии. Одним из них была дорога Владикавказ — Тифлис — Эривань — Джульфа — Тавриз, а другим: Прохладная — Баку — Ленкорань — Решт — Казвин — Тегеран.

Это время совпало с периодом, когда капиталистические страны лихорадочно боролись за новые источники сырья, за рынки сбыта своих товаров. Шел раздел мира, сопровождавшийся колониальными войнами. В этом дележе пыталась принять участие и царская Россия, только что оправившаяся от последствий неудачной Крымской войны. Намечалась новая война с Турцией. Особенно привлекала внимание царского правительства слабая, неспособная к сопротивлению, Персия и прилегающие к богатой Индии еще незахваченные провинции Ближнего Востока.

Естественным и наиболее разумным было продолжать

работы по строительству железной дороги на Баку. Это диктовалось реальными экономическими факторами. Однако царское правительство, увлеченное мечтами империалистических захватов, мало думало об экономической целесообразности той или иной трассы.

Правда, выдвигался также вариант железной дороги Тифлис — Баку — Ленкорань — Тегеран, но авторы его также не задумывались над экономическими вопросами, а обосновывали свое предложение тем, что эта дорога в сообщении Европы с Индией будет иметь даже больше значения, чем Суэцкий канал. Все эти предложения исходили от лиц, плохо разбиравшихся в политике. Они не понимали, что мировые капиталистические державы не позволили бы так легко осуществиться через чужой смелым мечтам русского самодержавия.

Единственно, что удалось царской России — это, ценой больших жертв, победить Турцию в войне 1877—1878 гг. и получить Батумский порт и Карсскую область с крепостью. Эта война хотя и задержала развитие железнодорожного строительства, но определила его направление. С одной стороны бакинская нефть все настойчивее требовала выхода к Черному морю и на рынки России, а с другой стороны появился удобный порт с закрытым рейдом, где обеспечивалась безопасная стоянка судов в гавани. Надо было срочно подвести железную дорогу для защиты Батума и обеспечить прямой путь для вывоза нефти на внешний рынок. Так сама собой решилась проблема дальнейшего железнодорожного строительства в Закавказье. В 1883 году в мае обе линии, от Тифлиса до Баку и от Самтреды до Батума, были открыты для нормальной эксплуатации.

Окончив постройку Бакинского и Батумского участков, Общество Закавказской ж. д. приняло на себя строительство ветви от Кутаиса до Ткибульских каменноугольных копей. Для удешевления этой дороги министерство путей сообщения предложило спроектировать линию с облегченными техническими условиями, чем и объясняется наличие здесь 45-ти тысячных уклонов и кривых чрезмерно малых радиусов. Эта ветвь была последней в железнодорожном строительстве, выполненном частным Обществом.

20 апреля 1889 года было утверждено мнение Государственного Совета о передаче Закавказской железной дороги в казну. Фактическая передача всех линий в ведение казенного Управления состоялась 1 августа того же года. С этого времени железнодорожное строительство повело управление Закавказской ж. д. за исключением новой трассы на Сурам-

ском перевале, которая была выполнена совместно с концессионерами.

Следующим объектом железнодорожного строительства явилась Чиатурская узкоколейная ветвь. Отличные качества марганцевой руды Чиатурского месторождения обеспечили ему широкую известность и спрос на зарубежных рынках, но отсутствие путей сообщения лишило возможности вывоза этого ценного металлургического сырья. Добытую руду приходилось доставлять к железной дороге (на ст. Шоропань) арбами. Это настолько удорожало руду, что капиталисты предпочитали пользоваться худшим, но зато более дешевым чилийским марганцем. Отсюда возникла мысль о соединении Чиатур и Шоропани железной дорогой.

Управление Закавказской ж.д. произвело изыскания. Ширина колеи в целях удешевления строительства была задана 0,422 саж. (912 мм.). В конце 1893 года началась эксплуатация этой новой ветви, хотя освидетельствование и приемка ее были произведены лишь в середине 1894 г. В дальнейшем с развитием разработки марганцевой руды, ветка была продолжена до сел. Сачхери.

Одновременно с постройкой Чиатурской узкоколейной дороги строилась Боржомская ветвь, оконченная в августе 1894 года. Это было последнее в Грузии железнодорожное строительство минувшего века. Продолжение Боржомской ветви узкой колеей в сторону дачного местечка Бакуриани было осуществлено в 1902 году.

Широкие, преимущественно стратегические интересы преследовало царское правительство, приступая к постройке железной дороги от Тифлиса к Александрополю (Ленинакану), а затем и к Карсу. Опыт многочисленных войн с Турцией указывал на значение этой крепости для успеха военных кампаний и защиты Закавказья. Соединение железной дорогой Тифлиса с Карсом еще более должно было поднять роль этой крепости.

Строительство дороги началось в середине 1895 года. Линия начиналась непосредственно у ст. Тифлис и до ст. Навтлуф шла вторым путем. Работы, производившиеся в пересеченной местности, а с 45-ой версты — в горных условиях, представляли большие трудности, в особенности из-за бездорожья. К сооружению каждого моста можно было приступить лишь после подведения рельсового пути. Горные ливневые потоки с селевыми выносами мешали устройству подмостей и разрушали их. Поэтому было решено доставлять пролетные строения для больших мостов в собранном виде с установкой их без всяких временных промежуточных опор. Так, в частности, был установлен средний пролет Заманлин-

ского виадука, отличающегося своей высотой. Этот способ сооружения мостов явился новизной не только в России, но и для Европы. Пользуясь опытом сооружения тоннеля на Сурамском перевале, весьма успешно были осуществлены работы по прорытию главного тоннеля на Джаджурском перевале, где впервые были применены электрические буровые машины.

За четыре с половиной года была выстроена эта сложная магистраль, введенная в действие 1 декабря 1899 года. Экономическое значение для края участок Тифлис — Александрополь приобрел в полной мере лишь тогда, когда он был продолжен до Эривани, а затем от ст. Улуканлу до Джульфы. Постройка Эриванского участка началась в середине того же 1899 года и преследовала главным образом цель — пройти вдоль границы с Турцией и достичь границы Персии. Почти три года длилось строительство этой линии, а через два года началась постройка железной дороги к Джульфе, оконченная в середине 1908 года. Наиболее выдающимся сооружением южной линии явился продольный водопровод Ани — Аракс протяжением 36 верст для снабжения водой всех станций безводного участка.

В экономическом отношении, с проведением железной дороги, кроме медной промышленности на базе Алавердского месторождения, получило также развитие хлопководство и разведение целого ряда культур в высокоурожайном Борчалинском уезде и в плодородной долине Арарата.

Постройкой линии до Джульфы закончилось железнодорожное строительство, осуществлявшееся царским правительством, если не считать небольшой, исключительно военного значения, линии Карс — Сарыкамыш, а также начатой уже во время первой мировой войны Алят-Джульфинской железной дороги.

Кахетинская линия. Однако, до установления советской власти в Грузии и Армении, была построена частными предпринимателями еще одна железная дорога, а именно Кахетинская линия, соединившая житницу Восточной Грузии с городом Тифлисом.

Идея постройки этой железной дороги возникла еще в период первоначального проектирования железнодорожных путей в Закавказье, т. е. до начала строительства Поти—Тифлиссского участка. Например, инж. Статковский проектировал проведение железной дороги от Тифлиса до устья реки Алазани с тем, чтобы дальше пассажиры и грузы направля-

лись водой по р. Куре. Позднее один из вариантов проекта Бакинской линии предусматривал прохождение трассы через Кахетию. Однако, после проведения Бакинской линии в долине р. Куры, Кахетинская дорога стала мыслиться как самостоятельная железнодорожная ветвь.

Несколько десятилетий длились настойчивые хлопоты местного дворянства о строительстве Кахетинской дороги. Производились изыскания и составлялись проекты разных вариантов. Но царское правительство не считало возможным затрачивать средства из казны на строительство дороги местного значения, а дворянству оно не доверяло. Между тем растущее хозяйство благодатной Кахетии властно требовало современных путей сообщения для выхода продукции на рынок.

Лишь в 1909 году, когда правительство начало более тщательно рассматривать варианты проведения железной дороги, вопрос приблизился к своему разрешению. Дворянство получило давно желанную концессию. В 1910 году был утвержден Устав Общества Кахетинской железной дороги. Взамен первоначально намечавшейся узкоколейной дороги, а затем ширококолейного варианта по трассе Навтлуги — Прасианский перевал — Сакобо — Гурджаани — Телави, было признано более целесообразным строить дорогу через Чалоубанский перевал с разветвлением от Гурджаани к Телави и Цнорис-Цхали.

Строительство Кахетинской линии продолжалось во время первой империалистической войны и было закончено в 1915 году. Эксплуатация этой дороги частным Обществом производилась вплоть до 1921 года, т.е. до установления в Грузии Советской власти.

Если в царское время железнодорожное хозяйство было примитивным, то в период хозяйничанья меньшевиков и дашнаков оно было доведено до развала.

Рассказывают, что в 1919 году вблизи Батума в поезде был обнаружен взрослый пассажир с детским билетом. На предъявленную ему претензию он остроумно ответил, что выехал из Тифлиса мальчиком, а пока доехал до Батума стал взрослым. Этот анекдот не лишен исторической правды. В то время нередки были случаи, когда отставшие пассажиры пешком нагоняли свой поезд. От Тифлиса до Батума поезда шли по 5 — 10 суток, как попало, без расписания. Паровозы работали на дровах. Не было ни нефти, ни угля. Чуть ли не на каждом перегоне поезд останавливался из-за нехватки пара.

Не говоря о каких-либо капиталовложениях, не расхо-

довалось буквально ни одного рубля для поддержания хозяйства дороги. Эта хищническая эксплуатация с катастрофической быстротой разрушала железнодорожный организм. Более половины паровозного парка было отставлено по неисправности. Расшатанный путь, поврежденные водокачки и мосты, ветхие вагоны, полуразрушенные станционные, депо-повские и путевые здания — вот лицо Закавказской дороги того времени.

С установлением в Армении и Грузии Советской власти железная дорога, разваленная, как и весь край, перешла в руки победившего пролетариата. Передовой отряд рабочего класса — железнодорожники, носители славных революционных традиций, с первых же дней принялись за восстановление и налаживание транспорта.

ПЕРВЫЕ УСПЕХИ

Под знаменем Советской власти, под руководством Коммунистической партии республики ожили и, залечивая раны, стали набираться сил, загорелись большевистскими делами. Освобожденный пролетариат приступил к осуществлению великого плана индустриализации. Один за другим вступали в строй новые фабрики и заводы, копи и рудники, электростанции. На колхозные поля вышли тракторы. День за днем стал меняться облик Грузии и Армении — этих бывших царских колоний. Республики становились социалистическими.

Гигантские работы, проводившиеся в стране, неизмеримо увеличили требования к железнодорожному транспорту. Однако освоить растущий грузопоток железнодорожные линии не могли при том техническом оснащении, которое было унаследовано от меньшевиков и дашнаков. Поэтому началась срочная реконструкция дороги и внедрение передовой техники.

Прежде всего надо было привести в порядок путь и усилить паровозный парк. С 1915 года путь совершенно не ремонтировался, шпалы не сменялись, многие рельсы и крепления пришли в негодность, балласт для замены и пополнения вывозился из карьеров в мизерном количестве. В первую очередь было приступлено к замене изношенных и поврежденных рельсов. Смена сначала производилась рельсами такого же легкого типа, а с 1925 года в путь стали укладывать рельсы более тяжелых типов. Для иллюстрации отметим, что к этому времени протяженность железных дорог в Грузии составляла 906 км, а сменено было за 15 лет 544 км рельсов. Шпал за тот же период было сменено 1700 тыс.

штук и, кроме того, было уложено в путь дополнительно 50 тыс. штук. Повелась усиленная вывозка из карьеров балласта, а с 1930 года началась замена песчано-гравелистого слоя щебнем. До 1940 года включительно на щебень было поставлено 244 км пути. Производилось также усиление и реконструкция мостов и других искусственных сооружений.

Все это позволило переходить на мощные паровозы. Уже в 1923 году на дороге появились первые паровозы серии Э, которые стали ведущим типом локомотива в грузовом движении и постепенно вытеснили маломощные паровозы многочисленных серий Д, Ч, О, Т, Ф, Ы, а затем и Щ. Пассажирские паровозы серий НУ, НВ, Я, были заменены сначала паровозами серии Б, а затем за период 1923—1934 гг. мощными и быстроходными паровозами серии СУ.

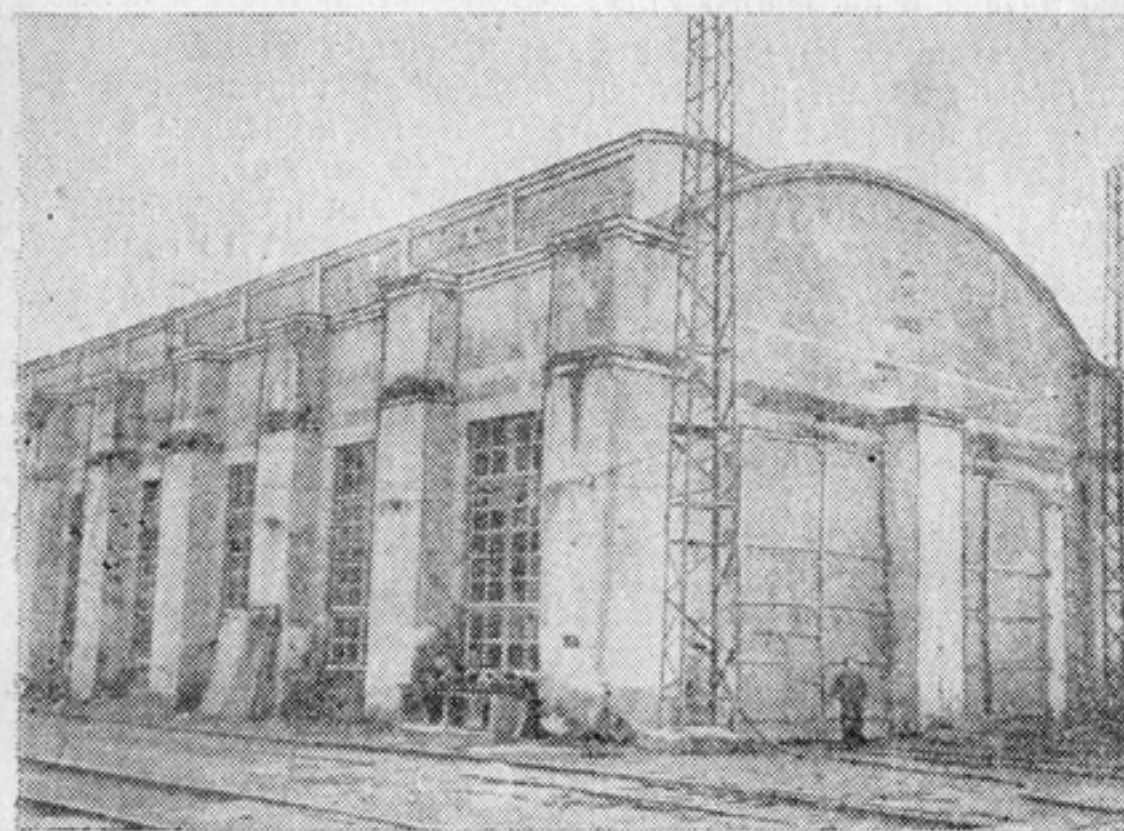
К установлению в Армении и Грузии Советской власти на дороге было пять основных локомотивных депо — Самтредиа, Шорапани, Хашури, Тбилиси, Ленинакан и семь оборотных депо с приписным парком паровозов — Батуми, Потти, Кутаиси, Зестафони, Боржоми, Гурджаани, Ереван. Все эти депо давней постройки нуждались в реконструкции, оборудование было старое с малой производительностью, совершенно отсутствовала механизация работ, не было компрессорных установок, а следовательно и пневматического инструмента, не было ни газо-, ни электросварки. Подъемка паровозов производилась вручную на маломощных домкратах с деревянными стойками или на шпальных клетках. Промывка паровозов делалась только холодная.

С 1921 года паровозные депо начинают менять свое лицо. Почти вдвое расширяется площадь и увеличивается количество стоек в депо Самтредиа, Кутаиси, Тбилиси и Ленинакан. Пристраиваются подсобные цеха. Производится реконструкция тракционных путей в депо Батуми, Самтредиа, Потти, Кутаиси, Хашури, Тбилиси, Гурджаани, Ленинакан. Усиливаются устройства для снабжения паровозов нефтью и песком, расширяются склады топлива. Мастерские депо постепенно оснащаются новыми станками.

Создаются новые цеха и компрессорные, оборудуются установки для теплой промывки паровозов. Подъемочные устройства в депо Батуми, Самтредиа, Хашури, Ленинакан и Тбилиси обеспечиваются новыми мощными домкратами с электрическим подъемом, устраиваются скатопускные ямы с электроподъемниками. Механизируется пескоподача в Тбилиском депо. Повсеместно вводится газовая и электрическая сварка, пневматика. Депо оснащаются механическим инвентарем для облегчения трудоемких работ по ремонту паровозов.

Что касается ремонта вагонов, то он осуществлялся в вагонооборотном цехе Тбилисских главных мастерских, где было для этой цели 31 стойло, а также в паровозных депо Батуми, Хашури, Тбилиси и Ленинакан. Вагонных депо в то время не существовало. В общей сложности для ремонта вагонов в цехах и под навесами было примерно только 60 стоек. Положение с вагоноремонтной базой в депо вских мастерских вплоть до 1927 года не изменялось. Лишь техника ремонта совершенствовалась, хотя и отставала от паровозных цехов. К 1932 году ремонт вагонов производился также в паровозных депо Самтредиа и Шорапани. Росла необходимость замены подшипников, в связи с чем в 1932 году были построены кальцеэаливочные отделения.

В 1933 году вагонное хозяйство было выделено в самостоятельную отрасль, что послужило толчком для резкого улучшения ремонта вагонов. Уже в 1935 году строится вагоноремонтный пункт на станции Тбилиси-грузовая и благодаря этому создается возможность специализировать вагонное депо на ст. Тбилиси-пассажирская для ремонта пассажирских вагонов. В том же году при вагонных депо на станциях Самтредиа и Ленинакан организуются вагоно-сборочные цехи.



Здание сборочного цеха Ленинаканского вагонного депо.

Перевод с 1 ноября 1935 года всех грузовых поездов на автоматическое торможение потребовал организации специальных автоконтрольных пунктов, хотя один такой пункт на станции Батуми был создан еще в 1924 году для замкнутых маршрутов, перевозивших бакинскую нефть, которые были оборудованы двухпроводным тормозом Казанцева.

Попутно необходимо отметить, что испытания автоматических тормозов советских изобретателей (Казанцева, Матросова и др.) производились на Сурамском перевале с самым активным участием инженеров нашей дороги. Как будет видно дальше, Сурамский перевал служил и продолжает служить своего рода испытательным полигоном и «лабораторией» для многих видов новой железнодорожной техники, особенно электровозов, а наши специалисты были и остаются «лаборантами» всех этих испытаний.

Дальнейшее развитие вагонного хозяйства шло по линии усовершенствования технологии ремонта, расширения и оснащения ремонтной базы. Были организованы пункты по пропитке и регенерации подбивочных концов. В Тбилисском грузовом вагонном депо в 1940 году вступил в строй новый корпус горячих цехов, а в Батуми был организован на первых порах примитивный промывочно-пропарочный пункт для подготовки цистерн под налив. Таковы, в общих чертах, этапы развития вагонного дела.

Состояние грузовой работы и борьба за налаживание перевозок характеризовалась следующей картиной: в 1921 году вся погрузка составляла 220 вагонов в среднем в сутки, из них марганцевой руды грузилось 45 вагонов, каменного угля — 2 вагона. Уровень общей погрузки на железных дорогах Грузии и Армении сократился против 1913 года в 2,5 раза, а по марганцевой руде — в 4 раза. Грузооборот уменьшился более чем в 3 раза.

Если не считать перегрузку марганцевой руды на станции Шоропани, хотя и вручную, но с помощью эстакады, то не только каких-либо механизмов и устройств, но даже и простейших погрузочно-разгрузочных приспособлений не было. На железных дорогах царской России считалось достижением, если на больших грузовых пунктах применялись тележки-медведки, а для подкатки вагонов — аншпуги и роликовые ломы. На Закавказской дороге и эти средства почти отсутствовали. В результате неимоверного физического труда по перетаскиванию тяжестей на спине, средняя производительность одного грузчика за 12 — 16 часов работы не превышала 6 тонн (360 пудов). Можно себе представить как истощались рабочие на такой тяжелой работе за ничтожное вознаграждение.

После установления Советской власти первоочередной задачей было восстановить и отремонтировать пакгаузы и склады, чтобы обеспечить сохранность грузов. На это ушло несколько лет, в течение которых не было предпринято ничего существенного для улучшения процессов погрузки и выгрузки. Лишь к концу первой пятилетки на дороге появились роликовые транспортеры и ручные двухтонные краны в количестве нескольких штук. Эти механизмы, требовавшие приложения ручного труда, себя не оправдали. За 1932 год десятью механизмами было переработано меньше половины того количества грузов, которое перерабатывается сейчас одним паровым краном за год, а стоимость такой механизации оказалась выше ручного труда в 2,5 раза.

В 1936 году впервые на дороге стали применяться моторные грузоподъемные краны на железнодорожном ходу. Они явились той машиной, которая действительно облегчила труд грузчиков. Этот год и можно считать годом начала механизации грузовых работ на Закавказской дороге. Появление моторных кранов позволило в 1937 году открыть первую контейнерную площадку на станции Тбилиси.

С первых же месяцев после установления Советской власти было приступлено к энергичной работе по налаживанию планомерного и регулярного движения поездов. Это дело представляло немало трудностей. Крайняя недостаточность путевого развития станций и отсутствие освещения на них, телеграфный способ сношений между станциями для пропуска поездов, которые ввиду маломощности паровозов двигались весом всего лишь в несколько сот тонн — все это на первых порах затрудняло работу, создавало нехватку пропускной и провозной способности участков и станций. Не было оперативного диспетчерского командования движением из-за отсутствия связи. Не только грузовые поезда, но даже пассажирские ходили вне всякого графика и расписания. Поэтому надо было в первую очередь навести порядок, дисциплинировать движение.

Железные дороги Грузии, Азербайджана и Армении объединились в Закавказскую дорогу с центром управления в Тбилиси, куда был назначен уполномоченный Народного Комиссариата путей сообщения. В это время готовилась коренная реорганизация управления железнодорожным транспортом. В мае 1922 года были созданы Правления железных дорог, целью которых было обеспечение тесной увязки в работе транспорта и промышленности. В том же году были введены новый Устав железных дорог и новые Правила технической эксплуатации. Ликвидировались последствия разрухи, начинался подъем работы транспорта. Ф. Э. Дзер-

жирной железной рукой наводил порядок, укреплял дисциплину, боролся с крушениями и авариями, тормозившими налаживание работы железных дорог. В этой обстановке деятельность Закавказской железной дороги быстро пошла на лад. Были восстановлены графики движения поездов. Хотя они составлялись по участкам без увязки со смежными плечами и допускалось применение «облегченных» методов движения с отправлением поездов со станции по готовности, однако, графики все же дисциплинировали движение.

Вся эксплуатация дороги повелась по той рациональной системе, теоретическую основу которой создали и развивали замечательные инженеры и ученые, обеспечившие приоритет русской эксплуатационной науки. Организация вагонопотоков на основе специализации поездов, целесообразные методы маневровой работы на станциях, стройная система оперативного учета, отображающая ежедневные результаты деятельности линейных подразделений, строгий учет оборота и простоя вагонов и локомотивов — все это было использовано для упорядочения эксплуатационной работы дороги.

Большую роль сыграло введение маршрутизации перевозок, а прежде всего организация отправительских маршрутов с нефтью из Баку в Батуми. Это дело было доведено до совершенства. В борьбу за быстрее продвижение нефтемаршрутов и их ускоренный оборот на станциях Баку и Батуми включились железнодорожники многих профессий — машинисты, кондукторы, дежурные по станциям, диспетчеры, ремонтники и другие. Развившееся вокруг нефтеперевозок широкое соревнование вооружило железнодорожников опытом новых, социалистических методов труда, которые стали быстро распространяться и в других областях и звеньях работы. Вспоминается, какую огромную заинтересованность проявляли работники отделений в том, чтобы маршруты с нефтью пропускать сквозь отделение за самое короткое время. Это резко влияло на убыстрение оборота вагонов, что было делом высшей чести коллектива.

Борьба железнодорожников за подъем эксплуатационной работы подкреплялась техническими мероприятиями. К началу 1925 года жезловой системой поездных сношений было оборудовано уже более 1000 км. Вскоре началась замена устаревших жезловых аппаратов ВЭБ-Томпсона на малые аппараты системы Трегера и в 1932 году эта замена была в основном завершена. Однопроводные семафоры, которые действовали неустойчиво и вызывали задержки поездов, были заменены двухпроводными.

С 1927 года стала внедряться диспетчерская селекторная связь, которая позволила организовать правильную и эффек-

тивную диспетчерскую систему руководства движением поездов и резко повысила культуру всей эксплуатационной работы. Вслед за этим диспетчерское руководство стало внедряться и на крупных станциях. В 1932 году было закончено строительство автоблокировки на участке Навтлуги — Акстафа, положившей начало применению новой, совершенной техники в области сигнализации.

Начались работы по добавлению путей на станциях и их удлинению, по развитию узлов. В этом направлении крупным мероприятием явилась постройка нового Северного парка на станции Тбилиси, законченная в 1930 году, а перед войной была начата укладка путей дополнительного парка станции Навтлуги. Эти парки немало облегчили и обеспечили наперед работу важнейшего для дороги Тбилиси — Навтлугского узла.

Перечисленные и многие другие мероприятия реконструктивного характера вместе с внедрением передовых методов труда позволили успешно справиться с растущими перевозками. Уже в 1925 году грузооборот железных дорог Грузии и Армении возрос против 1921 года в 2,7 раза, а в 1935 году — в 9,4 раза. В предвоенном 1940 году грузилось в 6 раз больше вагонов, а размер грузооборота увеличился против 1921 года в 13 раз. Грузонапряженность в среднем на каждый километр увеличилась в 4 раза.

Почетная задача стояла перед коллективом дороги также в деле быстрого восстановления и приведения в нормальное состояние всех пассажирских устройств, которые за время империалистической войны и за период хозяйничанья меньшевиков и дашнаков пришли в полный упадок. Надо было срочно наладить регулярное пассажирское движение, пополнить и отремонтировать вагоны, привести в порядок вокзалы. В 1925 году довоенный уровень пассажирских перевозок был значительно превзойден, а в последующие годы основные показатели пассажирского движения непрерывно росли и улучшались. Все крупные вокзалы: Тбилиси, Навтлуги, Батуми, Гори, Хашури, Самтредиа, Кутаиси, Ереван, Леникан, Кировакан и другие получили новую мебель и оборудование. Была проведена радиотрансляционная сеть. На вокзалах были открыты гостиницы для транзитных пассажиров и комнаты матери и ребенка.

В связи с приобщением к активной хозяйственной жизни новых районов республик началось новое железнодорожное строительство. Уже в 1924 году была построена железнодорожная ветвь от станции Натанеби к Махарадзе протяжением 22 км, которая включила в общую железнодорожную сеть республики новый, бурно развивающийся район чайной про-

мышленности Грузии. Эта ветка сыграла немаловажную роль и в значительной степени способствовала развитию экономики этого района. Если сейчас Махарадзевский район является одним из передовых субтропических районов республики, производящий более 20 процентов всей продукции зеленого золота Грузии и около 25 процентов цитрусовых плодов, то в этом есть немалая доля труда железнодорожников, обеспечивающих перевозки всех народнохозяйственных грузов этого района.

В 1925 году вступила в строй железнодорожная ветвь от Ленинакана до Артика, протяжением 26 км. Богатейшее месторождение прекрасного строительного материала — туфа настоятельно требовало выхода его на широкий простор. Сооружение ж. д. ветки явилось именно той вехой, с которой началось бурное развитие камнедобывающей промышленности этого района. Многочисленные стройки Армении получили дешевый и красивый строительный материал. Если сейчас в республике успешно осуществляется грандиозный план строительства жилищ, культурно-бытовых и промышленных объектов, то в этом есть большие заслуги железнодорожников, обеспечивающих бесперебойные перевозки народнохозяйственных грузов этого района.

В 1934 году началось строительство железнодорожной ветви Броцеула — Цхалтубо с ответвлением на Гумбрин, протяжением 26 км. Замечательный курорт всесоюзного значения — Цхалтубо, из-за плохих транспортных связей не мог раньше полностью раскрыть свои богатства и поставить их на службу советскому народу. Сооружение этой линии, законченной в 1935 году, создало резкий перелом в развитии курорта. Назначенные в обращение прямые пассажирские поезда Москва — Цхалтубо и Тбилиси — Цхалтубо значительно увеличили число приезжающих на лечение, что потребовало широкого разворота строительства санаториев и других лечебных учреждений курорта. Кроме того ветка дала возможность вывозить с Гумбринского месторождения минеральное сырье, названное «гумбрин», которое во все возрастающем количестве идет для нефтеперерабатывающей промышленности нашей страны.

Областной центр Автономной области Юго-Осетии — Цхинвали долгое время оставался без железнодорожной связи и лишь в 1939 году началось строительство железнодорожной линии Гори — Цхинвали. Эта ветка протяжением 33 км вступила в строй действующих железных дорог в 1940 году и сыграла большую роль в развитии производительных сил и экономики Юго-Осетинской области и прилегающих богатых сельскохозяйственных районов Карталинии.

Но главным звеном новостроек явилась чрезвычайно сложная в техническом отношении Черноморская линия от станции Цхакая до Адлера. Примечательным это строительство было тем, что оно дало второй, более короткий железнодорожный выход из Закавказья, резко улучшило экономические связи, внесло существенные изменения в потоки пассажиров и грузов.

Достройка последнего участка Сухуми — Адлер производилась в трудных условиях военного времени, что диктовалось требованиями фронта и сыграло важную роль в разгроме и изгнании с Кавказа немецко-фашистских оккупантов.

Этапы этого огромного и замечательного строительства характеризуются, кратко, следующим: ранее других участков Черноморской линии был построен и введен в эксплуатацию северный участок Туапсе — Сочи — Адлер, относящийся к Северо-Кавказской железной дороге. Южный участок Цхакая — Сухуми был начат в 1913 году. В связи с первой империалистической войной строительство в 1914 г. было прекращено и не возобновлялось до 1916 года. В течение дальнейших двух лет строительство продолжалось, а в 1918 году было вновь законсервировано вплоть до 1925 года. Возобновившееся в 1925 году строительство шло в дальнейшем без перерыва.

Отдельные участки вводились во временную эксплуатацию постепенно в следующие годы:

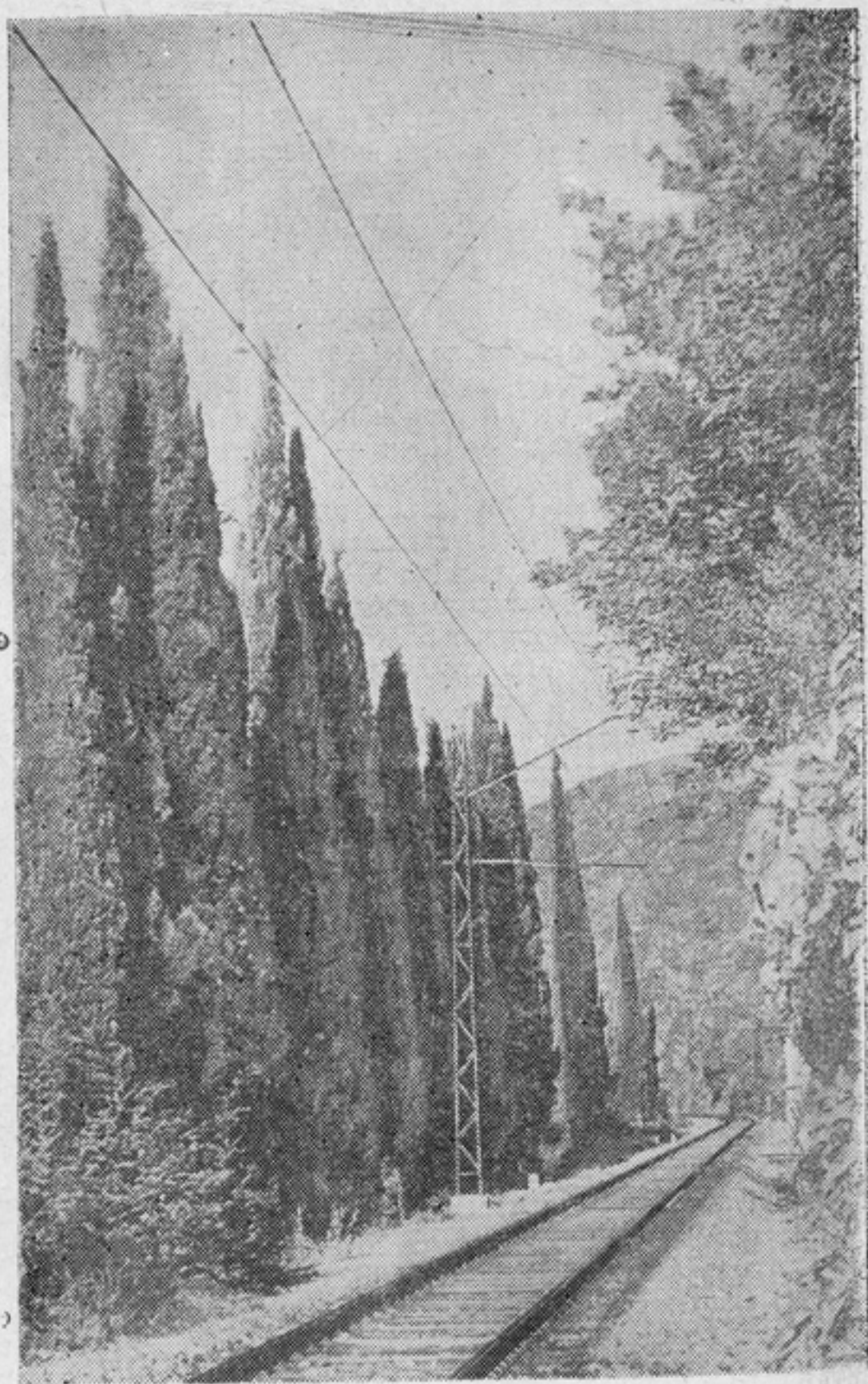
Цхакая — Ингири с ветвью на Зугдиди	— в 1927 году
Ингири — Гали	— в 1930 году
Гали — Очамчире	— в 1932 году
Очамчире — Квезани	— в 1933 году
Очамчире — Келасури	— в 1936 году
Келасури — Сухуми	— в 1938 году

Столь большая продолжительность строительства объясняется тем, что в период первых пятилеток не было возможности выделять достаточные средства. Финансирование было весьма ограниченным.

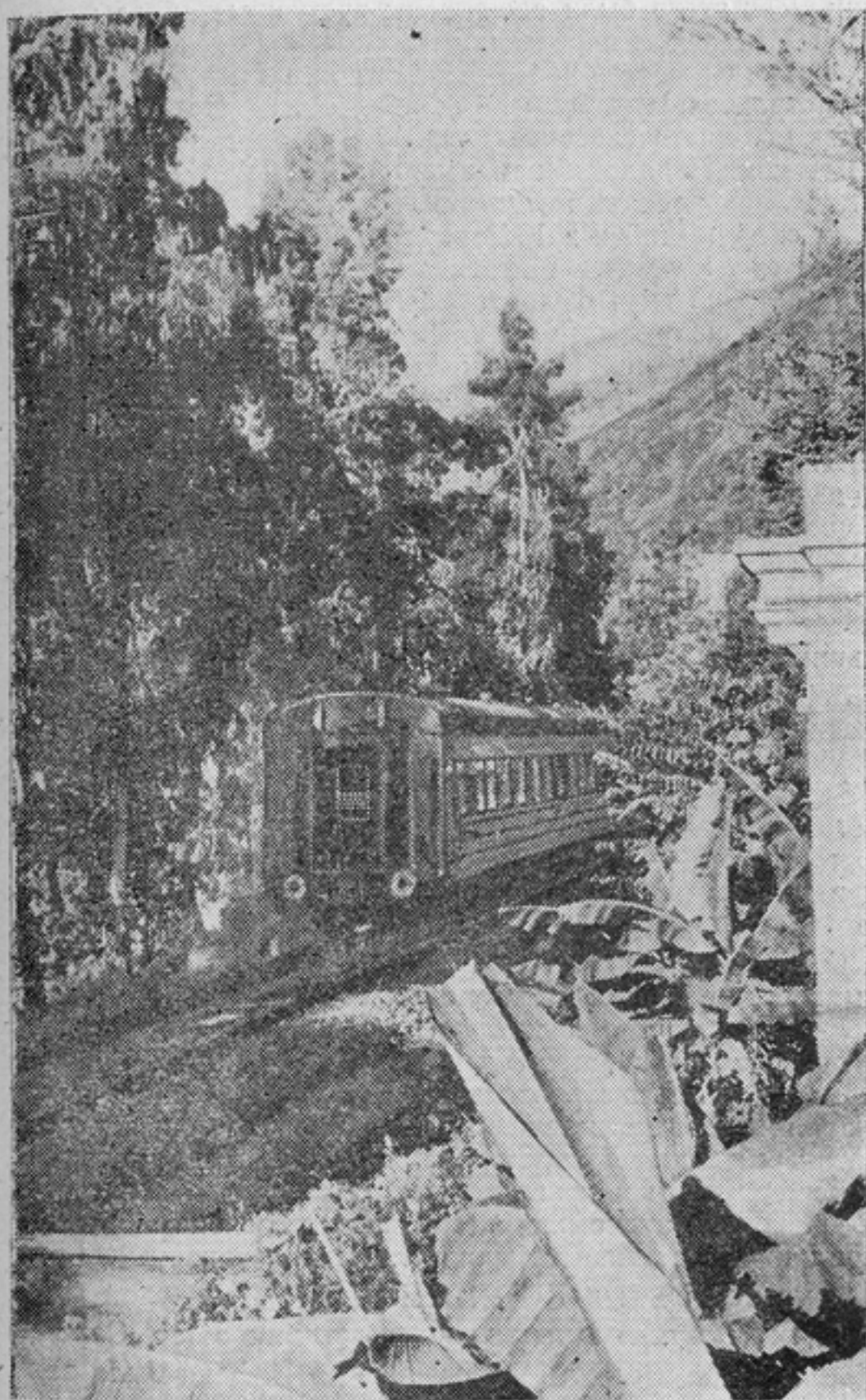
В конце 1940 года участок Цхакая — Сухуми с ветвями, хотя и со значительными недоделками, был сдан в постоянную эксплуатацию Закавказской железной дороге.

Замыкающее звено Черноморской линии — участок Сухуми — Адлер был начат в конце 1939 года. Отрезки этого участка Адлер — Бзыби с севера и Сухуми — Эшери с юга были приняты во временную эксплуатацию в ноябре 1942 года. Оставался самый трудоемкий отрезок Эшери — Бзыби (59 км).

Военная обстановка в 1942 году потребовала немедленного установления непрерывной рельсовой связи с Северным



В курортной зоне Гагра



В курортной зоне Гагра

Кавказом и открытия сквозного движения по Черноморской линии. Для этого были сооружены временные обходы тоннелей на Мусерском перевале и на оползневых косогорах, а также обходы мостов через реки Бзыби и Гудоу. После окончания строительства временных обходов, 31 декабря 1942 года было открыто сквозное движение поездов по Черноморской дороге. В дальнейшем вместе с эксплуатацией участка выполнялись работы по строительству тоннелей, мостов и других сооружений и в 1943 году движение поездов на Мусерском перевале уже было переведено на основную трассу. В начале 1945 года было закончено строительство большого моста через реку Бзыби и ликвидирован временный обход. В 1948 году закончено строительство тоннелей в районе Сухумских оползней, а в 1954 году — Афонских тоннелей и движение было полностью переведено на проектную трассу. В 1949 году участок Сухуми — Адлер был принят в постоянную эксплуатацию. Однако и после этого, вплоть до 1956 года, производились работы, связанные с устранением многих недоделок по специально утвержденной смете. Таков долгий и тернистый путь строительства этой выдающейся дороги. (Главным подрядчиком было стройуправление № 165 — начальник А. Т. Цатуров).

Зона влияния Черноморской линии, как кратчайшего железнодорожного пути, распространяется полностью на Грузию и Армению и на значительную часть Азербайджана. От Армавира до Тбилиси Черноморская дорога сократила расстояние против Дербентского хода на 600 с лишним км, а для Кутаиси — на 1000 — 1100 км. Нахождение этой линии в зоне лучших курортов СССР еще больше увеличивает ее значение.

Одной из важнейших новостроек того времени была также магистральная железнодорожная линия Алят — Минджевань — Джульфа с веткой на Кафан общим протяжением 454 километра, которая проходит по территории Азербайджана и Армении. Начало строительства ее относится еще к периоду первой империалистической войны. Строилась она в ту пору в военных целях. Достройка этой линии производилась при Советской власти и преследовала иную цель — способствовать развитию экономики обширного сельскохозяйственного района и увеличению добычи полезных ископаемых, в том числе медной руды в Кафанском районе Армянской ССР.

Линия Алят — Минджевань с ветками от ст. Сараджляр до Сабира и от ст. Минджевань до Кафана была закончена и сдана в эксплуатацию в 1936 году с крупными строительными недоделками, устранение которых производилось в

течение ряда лет, особенно во время Великой Отечественной войны и в послевоенный период. В год начала войны (1941 г.) было закончено строительство участка Минджевань — Джульфа, после чего значение этой линии, ставшей транзитной магистралью в сообщении Еревана и Нахичевани с Баку, еще более увеличилось.

В предвоенные годы в ускоренном темпе было проведено строительство железной дороги на Астарту, которая была сдана в постоянную эксплуатацию с веткой от ст. Сальяны на Нефтечалу в 1941 году. Протяжение этой новой линии с веткой составило 191 км, а общая длина Алятской линии со всеми ответвлениями достигла 645 км, которая образует сейчас Карадонлинское отделение Азербайджанской железной дороги. Алятекая линия пересекает территорию Армении в двух местах: в Кафанском районе, где добывается медная руда, и в районе ст. Мегри, славящемся виноградарством и плодоводством.

ГЛАВНОЕ ЗВЕНО РЕКОНСТРУКЦИИ

Ведущим звеном реконструкции Закавказской железной дороги явилась ее электрификация. Началась она с Сурамского перевального участка.

Постройка тоннеля и переход на более благоприятную трассу в 1890 году лишь на короткое время обеспечили потребность в перевозках через этот горный участок. Предвидя затруднения с пропуском поездов по перевалу, особенно в связи с развитием бакинской нефтяной промышленности, передовые инженеры еще в конце 90-х годов прошлого века предлагали электрифицировать перевальный участок на базе Боржомской гидроэлектрической станции, которая была введена в действие на первоначальную мощность в 1899 году. Однако, это предложение не было осуществлено. Развитие электроэнергетики в Грузии наталкивалось на частно-предпринимательские интересы; проекты мощных электростанций отвергались. В 1910 году была сделана новая попытка возбудить этот вопрос. В Петербурге была организована контора для проведения проектно-изыскательных работ по электрификации Сурамского участка. Но и на этот раз дело провалилось. В России не было электрических дорог и нельзя было надеяться, что электрификацию ж.-д. транспорта царское правительство начнет с окраины. А дальше вспыхнула война и вопрос полностью заглох.

Решить проблему электрификации оказалось под силу

только Советской власти. Ленинский план ГОЭЛРО открыл широкую перспективу электрификации не только промышленности, но и железнодорожного транспорта.

С сентября 1922 года в Грузии развернулось строительство Земо-авчалской гидроэлектрической станции. Названная именем великого вождя революции — В. И. Ленина, станция ЗАГЭС была пущена в эксплуатацию 26 июня 1927 года. Этот первенец грузинской гидроэнергетики положил начало перевооружению народного хозяйства республики на базе электрификации. Вместе с этим приблизилось осуществление давней мысли об электрификации железных дорог, в первую очередь Сурамского перевала.

Созданное в 1923 году при управлении дороги Бюро по электрификации Сурамского перевала начало свою работу с изыскания энергетической базы. Изучались и сравнивались условия сооружения Шаоригэс, Ткибулгэс и Рионгэс, к строительству которой и было приступлено в первую очередь. Рионская гидростанция специально предназначалась для обеспечения электрической тяги на Сурамском перевале и ферромарганцевого завода в Зестафони. Одновременно с этим, Бюро электрификации обстоятельно изучало вопросы системы тока, параметров электровоза и преобразовательных агрегатов для тяговых подстанций. В решении этих принципиальных вопросов, имевших общесоюзное значение, принимали участие выдающиеся ученые нашей страны и большой коллектив Центрального научно-исследовательского института железнодорожного транспорта. К вопросам по конструированию электротягового оборудования были привлечены лучшие силы заводов «Динамо», «ХЭМЗ», «Электросила» и других. Все стадии проектирования производились в основном на месте работниками Бюро, которые упорно вели сложную, творческую работу.

Так, сообщая, преодолевая массу трудностей, советские специалисты без посторонней помощи отлично справились с совершенно новым разносторонним делом электрификации первого магистрального железнодорожного участка в особо трудных горных условиях, осложненных тем, что габариты многочисленных искусственных сооружений не удовлетворяли нормам.

Строительно-монтажные работы развернулись с 1927 года. В комплекс работ по электрификации Сурамского перевала входило также сооружение первой в Грузии и одной из первых в Советском Союзе 110-ти киловольтной линии электропередачи ЗАГЭС — РИОНГЭС на металлических опорах протяжением до 200 км. Сооружение этой линии было крупным вкладом в дело развития электроэнергетики в нашей

стране. Для изготовления опор в Тбилиси в 1928 году специально был организован завод металлических конструкций, превратившийся затем в крупное предприятие республики.

После ряда лет напряженного труда советских людей, в первой половине 1932 года основные строительно-монтажные работы были закончены. 1-го июля под напряжение была поставлена 110-ти киловольтная линия передачи, а через месяц, т. е. 1-го августа напряжение было подано в контактную сеть Сурамского перевала и начались пробные поездки.

16 августа 1932 года в торжественной обстановке, при участии многих, специально приехавших в Хашури деятелей электрификации — ученых, инженеров, техников, рабочих, при огромном стечении местного населения, считавшего электрификацию железной дороги своим кровным, народным делом, — состоялось открытие движения по перевалу на электрической тяге. Из Хашури в Зестафони был пущен первый пассажирский поезд с электровозом, заполненный участниками электрификации и гостями. Так ознаменовалась крупная победа трудящихся в борьбе за выполнение ленинских предначертаний, за перевооружение транспорта на базе электрификации.

В этой победе выдающуюся роль сыграла большая группа инженеров, мобилизовавшая все свои знания, способности, работавшая с большой энергией и творчеством в совершенно новом деле. Среди энтузиастов электрификации необходимо отметить Л. Г. Абелишвили, Н. А. Букреева, А. В. Воронина, М. П. Гурьева, Н. Ф. Дементьева, Д. Р. Какабадзе, И. Г. Карумидзе, С. Н. Левина, Ш. С. Логуа, Д. К. Магалашвили, И. В. Мачавариани, В. Д. Мдивани, Н. С. Месхи, А. С. Микаберидзе, Г. И. Оникашвили, Н. В. Орлова, В. С. Полетаева, В. А. Самохвалова, Г. М. Сехниашвили, А. Н. Тамразова, М. З. Тоидзе, И. А. Топчишвили, М. А. Хевсуриани и других.

В процессе строительства выросли многочисленные кадры производителей работ, техников, бригадиров, мастеров и высококвалифицированных рабочих, самоотверженно трудившихся в созидательной работе по электрификации Сурамского перевала. Среди них В. И. Баткуашвили, Н. К. Бирбичадзе, Ш. Р. Бебиашвили, Г. С. Бухсианидзе, М. В. Гамбашидзе, А. И. Гегешидзе, Д. К. Гелашвили, Е. Г. Джигладзе, М. Г. Кавтарадзе, А. М. Лабадзе, И. А. Лазарашвили, И. И. Ломсадзе, А. В. Мchedлидзе, Ш. С. Орджоникидзе, Г. К. Сахладзе, В. Г. Хабейшвили, М. И. Хичакадзе, К. А. Чапидзе, Ш. Н. Челидзе, С. М. Чкоидзе, Г. Д. Чубабрия, С. А. Церцвадзе, В. З. Элишашвили и много других.

Здесь же, на заре развития электрификации железных дорог, зародилось замечательное движение машинистов-тя-



Машинист Мих. Абесадзе первым провел поезд с электровозом по перевалу

желовесников, которое возглавили водители электровозов С. П. Куртанидзе, В. Н. Франчук, М. Н. Ткешелашвили, Г. И. Лабадзе, И. И. Лабадзе, И. А. Джапарашвили, М. И. Шнукашвили и другие.

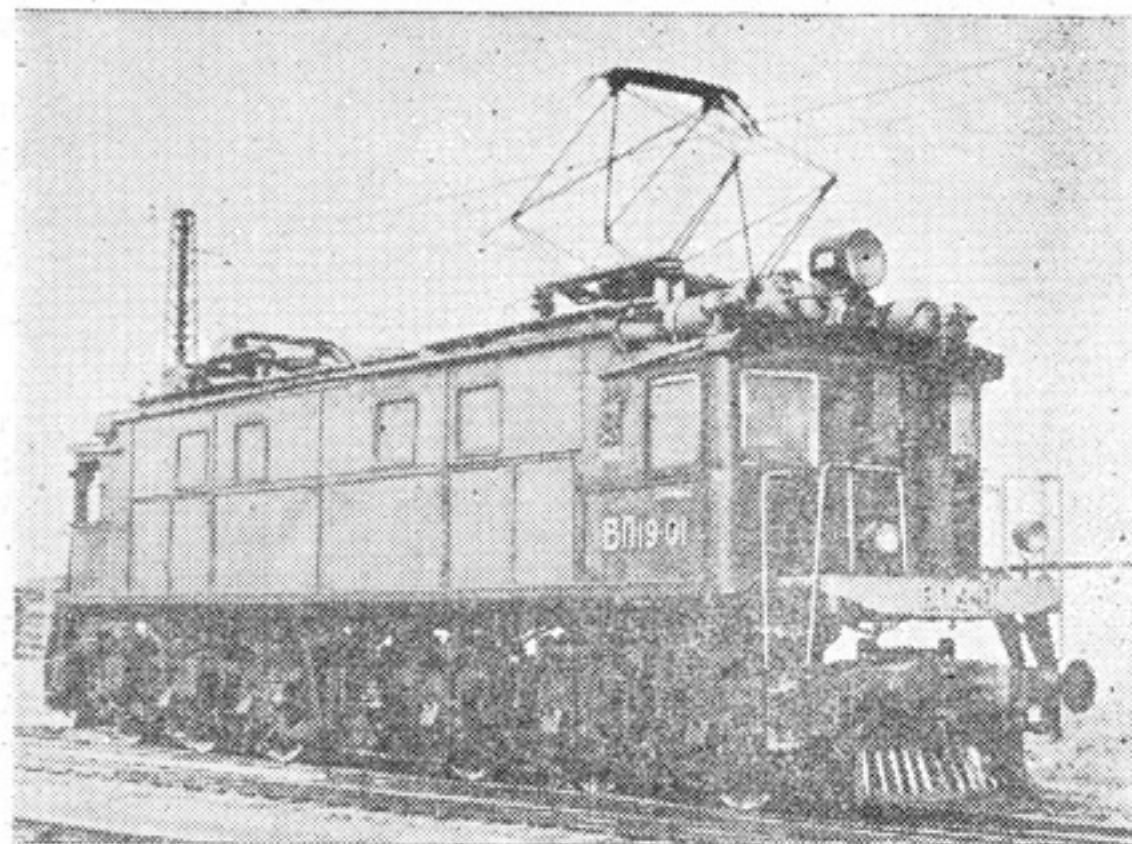
До перевода движения на перевале на электрическую тягу при сравнительно небольших размерах перевозок того времени требовалось иметь в эксплуатации свыше 60 паровозов серии Э, т. к. в основном применялась тройная и даже четверная тяга. В этом случае два паровоза ставились в голову поезда, третий паровоз в середину, а четвертый в хвосте толкачом. Формирование и ведение таких поездов вызывало трудности и неудобства. Для современных размеров движения на этом участке потребовалось бы иметь в несколько раз больше паровозов, но все равно обеспечить нынешний грузооборот было бы невозможно.

Сурамский перевальный участок необычайно красив по своей природе, но и столь же сложен для обслуживания, а тем более это было трудно в старое время при отсутствии технических средств обеспечения безопасности движения поездов.

До внедрения на перевале паровозов серии Э участок обслуживался маломощными двухтрубными паровозами системы «Ферли». Спускаясь по уклону, паровозы без конца подавали тревожные свистки, т. к. управление поездом зависело не только от машинистов, но и от 20 — 25 кондукторов, которые выделялись в качестве тормозильщиков. Кроме этого в состав включались специальные платформы, оборудованные ручными тормозами и нагруженные камнем, обратное курсирование которых вызывало большой расход и намного снижало грузооборот перевального участка. В те времена въезд в тупики-ловушки, разрывы и крушения поездов были обычным явлением.

Замена паровозов «Ферли» мощными паровозами Э, а ручных тормозов автоматическими, позволили поднять вес поездов на подъем до 650 тонн и облегчили условия торможения на спусках, но все трудности в основном остались. Поезда, следуя по перевалу под уклон по-прежнему окутывались облаком от применения контрпара, а тормозные колодки, нагретые до красного каления, вызывали воспламенение смазки, от чего создавалось впечатление, что поезд горит. Локомотивные и поездные бригады при прохождении тоннеля испытывали мучения от густого и едкого дыма, который жег глаза и горло. Приходилось прикрывать рот и нос мокрой тряпкой, однако это мало помогало и в результате были частые случаи угара и потери сознания.

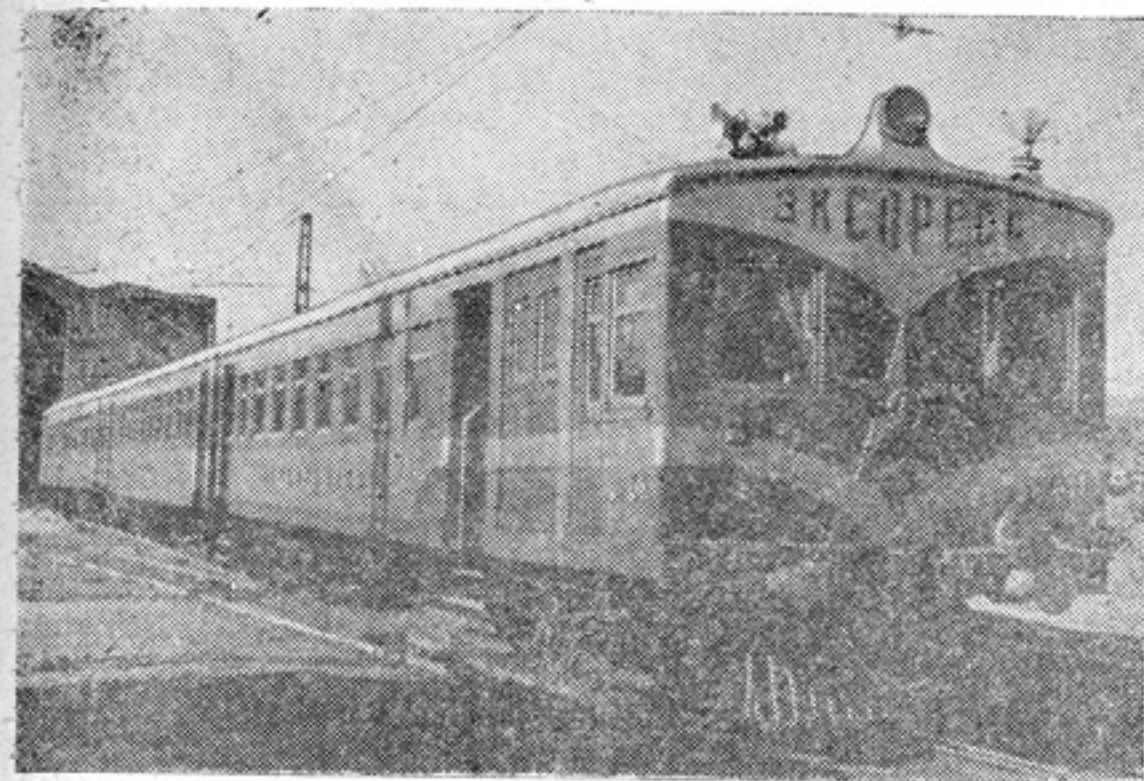
До электрификации Сурамского перевала нечетные поезда весом 650 тонн тройной тягой занимали перегон Моли-ти — Ципа 35 минут, а сейчас грузовые поезда весом в несколько раз больше при трех электровозах проходят этот перегон за несколько минут. Таким образом, с введением на Су-



Первый отечественный электровоз



Новый восьмиосный электровоз, выпущенный Тбилисским электровозостроительным заводом



Первая электросекция, приспособленная для низких платформ

рамском перевале электрической тяги один электровоз заменил в среднем 3—4 паровоза. Его провозная способность резко возросла. Средства, вложенные в электрификацию этого участка, со всеми сопутствующими работами, окупались за 4 года.

После окончания электрификации этого участка, развернулись подробные технические испытания всех элементов электротяги, сопровождавшиеся научно-исследовательскими работами для внедрения и развития электрической тяги на магистральных железных дорогах Советского Союза. Многие испытания и исследования производились здесь в течение долгого времени; продолжают они и теперь, учитывая исключительно интересные и характерные условия этого сложного горного участка. Сурамский перевал явился своеобразной лабораторией и школой, экспериментальной практической базой, где заимствовался опыт, учились и воспитывались кадры работников для других дорог сети, электрифицированных позже. Здесь прошли испытания почти все серии электровозов от ВЛ-19 до Н-8. Здесь же на первом отечественном электровозе ВЛ-19-01 работниками завода «Динамо» и Хашурского электровозного депо впервые была смонтирована и испытана рекуперативная схема.

Вслед за электрификацией первого магистрального уча-

WWW-стка работы нарастающими темпами стали развиваться и на других участках дороги. До начала Великой Отечественной войны был полностью электрифицирован главный ход от Тбилиси до Самтредиа и курортная Боржомская ветка, а также были начаты работы на участке Тбилиси — Акстафа. Протяженность электрифицированных линий в Грузии в 1940 году составила 25 процентов.

Война приостановила дальнейшую электрификацию дороги.

ВОЕННЫЕ ГОДЫ

Вероломное нападение фашистской Германии на нашу Советскую Родину и начавшаяся Великая Отечественная война прервали не только электрификацию участков, но и все другие работы по реконструкции и развитию железнодорожного хозяйства. Однако, крутой подъем транспорта, достигнутый за годы довоенных пятилеток, возросшее сознание, дисциплина и квалификация железнодорожников обеспечили четкую и бесперебойную деятельность Закавказской железной дороги в труднейших условиях войны.

Достаточно отметить, что успешно выполняя все задания по перевозке воинских эшелонов и транспортов, эвакуационных грузов и продукции промышленности и сельского хозяйства, коллектив дороги за военный период 1941 — 1945 гг. 19 раз выходил победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании и 13 раз держал переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны, которое после окончания войны было присуждено ему на вечное хранение.

С первых же дней войны железнодорожники приняли огромную нагрузку по обслуживанию нужд фронта. Перестроив свою работу на военный лад и неуклонно следуя боевому, патристическому лозунгу, что «каждый быстро доставленный поезд — удар по врагу», работники дороги повели оперативные воинские эшелоны по «зеленой улице», своевременно доставляли на фронт боеприпасы, вооружение, горюче-смазочные материалы, продовольствие и людские резервы, а также обеспечивали всем необходимым тыл.

В условиях рано наступившей суровой зимы первого военного года, железнодорожники, помимо все возраставших воинских перевозок, обеспечили прием, разгрузку и сохранность огромного количества эвакуационного имущества и оборудования на сотни миллионов рублей. Поток эвакуированных начался во второй половине октября 1941 года и в декабре уже достигал сотни вагонов в сутки. Станции

были забиты грузами. Маневренность их резко снизилась, но благодаря четкому командованию и самоотверженному труду железнодорожников это не так сильно влияло на формирование и пропуск поездов.

Не только в первый период войны, но и во все последующие годы железнодорожники не допустили ни крушения, ни серьезной аварии. Было обеспечено перевыполнение задания по среднему составу и весу грузового поезда. Техническая скорость грузовых поездов лишь незначительно отставала от нормы, а выполнение графика движения уже в IV квартале 1941 года было выше I и II кварталов и в дальнейшем неизменно улучшалось.

Хотя строительно-монтажные работы на дороге с началом войны прекратились и многие стройки были законсервированы, однако то, что нужно было для увеличения пропускной и провозной способности, а следовательно для потребностей войны, осуществлялось быстро и безотказно. Так, в первый же год войны к сентябрю — октябрю было закончено строительство сортировочных парков на ряде станций, открыты разъезды на Батумском и Потийском участках, устроено новое водоснабжение на станции Натанеби и целый ряд других неотложных работ, не говоря о крупных строительных мероприятиях на железнодорожных линиях Армении и Азербайджана, включая достройку участков Джульфа — Минджевань и Османлы — Астара. Прекрасным примером героического труда железнодорожных строителей в труднейших условиях военного времени служит Черноморская линия, где после открытия сквозного движения в конце 1942 года сложные работы в напряженном темпе велись все годы войны.

В военное время, как никогда, развернулась на дороге борьба за использование внутренних ресурсов, за мобилизацию всех возможностей. Прекратилось поступление на дорогу материалов, запасных частей и оборудования. Между тем путь, подвижной состав и все другие элементы многогранного железнодорожного хозяйства требовали поддержания и ремонта. Здесь на выручку пришел патристизм советских железнодорожников, всю зареботала смекалка. Новаторство, изобретательство, рационализация приняли необычайно широкий размах.

В течение 1941 года продолжалась реконструкция пути на участке Тбилиси — Хашури. Было пройдено реконструкцией 32 километра, сменено новыми 14 километров рельсов. Но на эту работу еще были материалы, а дальше запасы иссякли. Пришлось организовать ремонт и реновацию рельсов, скреплений и шпал, а для подкрепления пути, где это было

необходимо, гравелистый слой заменить по мере возможности щебнем. Шпал за время войны было отремонтировано 450 тысяч штук. В 1944 году, как только возобновилось поступление рельсов, уже было сменено 35 километров пути рельсами нового тяжелого типа на Сурамском перевале.

Напряженную и успешную работу вели паровозники за поддержание в полной исправности локомотивного парка. Было организовано изготовление запасных частей в депо в условиях. Для этого в Тбилисском и Самтредском депо были созданы чугуно-литейные цехи для отливки паровозных деталей. О размахе, которое приобрело это производство, говорят данные о выпуске продукции. В 1944—1945 гг. было выполнено чугунолития 75 тонн, бронзового литья — 170 тонн. Было изготовлено более 33 тысяч штук тормозных колодок, более трех с половиной тысяч штук паровозных подшипников и других запасных частей. Паровозники не только обеспечивали безотказный выпуск локомотивов под поезда. За время войны они отремонтировали много паровозов, поврежденных от военных действий, и командировали свои паровозы на другие дороги.

Не менее успешно работали и электровозники. Если в 1934 году больных электровозов было 13%, то в 1944 году этот процент был снижен до 3,7. Пробег электровозов между периодическими осмотрами увеличился с 5 тысяч километров до 20 тысяч, а между подъемочными ремонтами со 170 тыс. километров до 670 тысяч. Были сокращены и сроки простоя в ремонте с 8 суток до 5 суток, а периодический осмотр вместо 8-часовой продолжительности стал выполняться электровозными бригадами во время, свободное от поездок. Некоторые предприятия дороги выполняли и военные заказы.

Особенно трудно в период войны пришлось вагонникам. Процент неисправных вагонов резко возрос. Программа ремонта грузовых вагонов увеличилась по капитальному в 15 раз, по среднему — вдвое. Материалов и запасных частей на такую программу конечно не было. Что только не придумывали и ни изобретали вагонники, как только ни выкручивались они, но план ремонта выполняли. В 1942 году начал издаваться сборник рационализаторских предложений и обмена передовыми методами по вагонному хозяйству, в котором излагались для распространения многочисленные и хитроумные предложения рабочих и инженеров-вагонников.

Не оставались в долгу перед Родиной и связисты. Весь ремонт линий связи и устройств сигнализации производился исключительно за счет мобилизации внутренних ресурсов.

Мало того, за время войны увеличилось протяжение линий связи: линейно-путевой, стрелочной, телеграфной по аппаратам Морзе, высокочастотной, а также местной телефонной связи. При Тбилисской дистанции был организован аккумуляторный цех, а при лаборатории — цех сухих электрических батарей, где производилась реставрация старых и изготовление новых аккумуляторов и батарей.

За период войны возросла механизированная переработка грузов кранами путем частичного использования эвакуированного оборудования. Что же касается пассажирских перевозок, то их характер и условия во время войны резко изменились. Перед железнодорожниками встала задача проявлять особую чуткость и заботу по отношению к раненым бойцам и командирам, к военнослужащим, отправляющимся на фронт, к эвакуированным гражданам и их детям. И этот долг выполнялся нашими железнодорожниками с честью. Пассажирские поезда курсировали четко по расписанию. Делалось все, чтобы поддерживать в поездах и на вокзалах чистоту и порядок. Не прекращались работы по ремонту вокзалов и даже по благоустройству пассажирского хозяйства. Так, например, вокзал на станции Цхинвали был достроен во время войны. Врачебно-санитарная служба дороги усилила профилактическую работу для предупреждения инфекционных заболеваний, установила строгий санитарный контроль на станциях, обеспечивала медицинское обслуживание эшелонов и санитарную обработку пассажиров.

Нельзя не отметить большую работу, проводившуюся органами рабочего снабжения дороги в условиях создавшихся продовольственных затруднений. Была значительно расширена сеть подсобных хозяйств, площадь которых по всей дороге была доведена до 1.600 га. Благодаря тщательной обработке земель достигались высокие урожаи. В 1944 году железнодорожники магистрали получили с подсобных хозяйств 640 тонн картофеля, 2.600 тонн овощей, 450 тонн зерна. Животноводческие фермы, откормочные пункты, рыболовецкие хозяйства служили большим подспорьем в питании железнодорожников и членов их семей, чему сильно помогало также получившее значительное развитие, индивидуальное огородничество. Наряду с продовольственным снабжением железнодорожники получали через систему ОРС-ов и некоторые товары широкого потребления, выпускавшиеся собственным мыловаренным, трикотажным производством, швейными, сапожными и другими мастерскими.

Обеспечить усиленную работу всех предприятий, все подчинить интересам фронта, направить все силы, всю энергию

на помощь Красной Армии, на разгром врага — такова была цель каждого железнодорожника Закавказской дороги, как и всех железнодорожников страны, всех советских людей.

Перед войной бригада паровоза Су № 214-48 Тбилисского депо в составе машинистов Н. Кипиани и А. Морозова, которого сменил потом Г. Паксашвили, с помощниками А. Таировым и Т. Сологашвили взяла обязательство удлинить срок службы своего паровоза между обточками путем применения метода ухода за локомотивом знатного новосибирского машиниста Н. Лунина. В течение года, т. е. к апрелю 1942 года, бригада наездила без ремонта 100 тысяч километров, удвоив пробег паровоза против нормы. Денежная экономия превысила 16 тысяч рублей, было сэкономлено топлива более 42 тысяч килограммов. Такому выдающемуся достижению способствовал высококачественный ремонт паровоза, произведенный перед рекордным пробегом слесарями П. Адамецким, Д. Церуашвили под руководством бригадира К. Синджикашвили и печником Наум Оглы Кокан. Этот пример послужил началом широкого соревнования машинистов и ремонтников дороги за максимальное увеличение межремонтных пробегов. Водитель электровоза № 22-164 лунинец А. Луговой достиг 300 тысяч километров пробега своей машины без ремонта.

Передовые машинисты Ленинанканского паровозного депо, почетные железнодорожники Гарегин Абаджян и Сурен Вазигехцян, Андроник Хачатурян и Геворк Казарянц дали слово довести безремонтный пробег своих паровозов до 500 тысяч километров. Заботливым уходом за машинами, умелым вождением поездов в горных условиях они обеспечили успешное выполнение взятого обязательства и сэкономили государству десятки тысяч рублей.

С первого же периода войны с каждым днем стало увеличиваться число передовиков, многостаночников, совместителей профессий, двухсотников. Кузнец Хашурского электровозного депо Г. Ревазишвили с молотобойцем т. Сухиашвили с начала войны давал регулярно по три нормы в день, а к концу 1941 года довел свою выработку до 600 проц. В колесно-токарном цехе Тбилисского депо по ремонту грузовых вагонов токари Е. Маруашвили, Н. Мируашвили, Н. Барнов систематически выполняли свой план на 400 и более процентов. Для сварщика Самтредского вагонного депо т. Нанадзе, овладевшего тремя профессиями, выполнение плана на 400—600 процентов было делом обычным.

Путеобходчик Хашурской дистанции пути З. Гонгадзе сам производил одиночную смену и подбивку шпал, исправ-

лял толчки и выполнял другие работы, не входившие в круг его обязанностей. На его околке скрепления всегда были в образцовом состоянии, рельсы, кюветы хорошо очищены. Его пример распространился среди путеобходчиков этой и других дистанций пути. Так, успешно по-лунински работали путевые обходчики тт. Мchedlishvili, Махарашвили, Гонгадзе Ш. (Хашурская дистанция), Мумладзе П., Талахадзе (Кутаисская дистанция), Садагашвили, Окрошншвили, Горгадзе (Тбилисская дистанция), Макарян, Вартанян, Шакарян (Ереванская дистанция) и другие. Бригадир пути Самтредской дистанции П. Никуа поставил перед собой задачу содержать путь в отличном состоянии с минимальной затратой средств. Осуществляя разнообразные профилактические мероприятия, он добился значительного продления срока службы рельсов, шпал, скреплений. Путьцы дороги организовали бригады сварщиков, ремонтировавших накладку и крестовины, организовали изготовление крестовин из старогодных рельсов.

Особенно большое значение в дни Великой Отечественной войны имела бесперебойная работа связи. От связистов требовалось усилить внимание текущему содержанию устройств связи и сигнализации, нужна была высокая бдительность, зоркая охрана устройств и линий связи. Десятки и сотни связистов с энтузиазмом выполняли свой долг. Так, например, линейный электромеханик Ленинанканской дистанции сигнализации и связи т. Зурабян Гарегин с подлинным мастерством и самоотверженностью нес свою службу. Поступив в 1920 году на железную дорогу телеграфистом и совершенствуя свои знания в технике связи, он стал первоклассным механиком. Гарегин Зурабян всегда успевал проверять каждый объект своего околка. Если на соседнем участке случались какие-либо повреждения — он спешил на помощь. Будучи полностью загруженным на своем околке, он, тем не менее, в дни войны изъявил готовность обслуживать участок в полтора раза больше и, приняв дополнительные километры связи, отлично справлялся с делом. Для телефонной сети ст. Кировакан было разрешено иметь дополнительно одного электромеханика, однако т. Зурабян справлялся один, успевал производить весь необходимый ремонт. Своим упорным трудом он заслужил славу передового лунинца, борца за отличную работу устройств связи. Он первым на Ленинанканской дистанции стал бороться за экономное расходование телефонных шнуров, медного купороса, цветных металлов, необходимых для батарей. Околодок линейного механика т. Зурабяна не знал брака и аварий. Получив задание отремонтировать 7 семафоров, ст. электромеханик Хашурской дистан-

ции т. Блуашвили с монтерами тт. Гелашвили, Д. и Н. Чкондзе изготовили нужные детали на месте и за отпущенные средства отремонтировали вдвое больше семафоров. Подобных примеров было много.

Движенцы сосредоточили свое внимание на быстром продвижении поездов и максимальном сокращении простоя вагонов. Диспетчер—селекторист Самтрэдского отделения Б. Кутателадзе дежурил в течение июля 1941 года 17 раз, из них 16 дежурств провел со 100-процентным выполнением графика движения. Так же работали диспетчеры Г. Челидзе, Ш. Барамия и многие другие. В свободное время диспетчеры считали своим долгом сопровождать поезда по участкам.

Нельзя умолчать о патриотизме жен железнодорожников. «Мы не можем празднично сидеть, — говорили они, — мы хотим активно работать на оборону» и наводили порядок и чистоту на предприятиях, собирали металлический лом, создавали санитарные дружины, были донорами, вступали в народное ополчение, помогали колхозам в уборке урожая, а многие шли на производство, осваивали разные профессии, занимали боевые посты у стрелок, у станков, на локомотивах и в поездах. Так, жена ленинканского паровозного машиниста — т. Абулова М., получив право управления паровозом, вместе с мужем стала работать на паровозе. Комсомолка того же депо т. Дудкина в дни войны получила право самостоятельного управления паровозом и другие примеры.

Так работали железнодорожники в суровые годы войны, с честью выполняя свой долг перед Родиной. Вместе со всем советским народом железнодорожники вписали яркую страницу самоотверженного, героического труда в летопись Великой Отечественной войны.

ПОСЛЕВОЕННЫЕ ПЯТИЛЕТКИ

Война окончилась полным разгромом врага. Немецко-фашистские захватчики были добиты на их же территории. 9 мая 1945 года был подписан акт о безоговорочной капитуляции Германии.

Еще задолго до этого исторического дня, на освобожденных территориях нашей страны были начаты восстановительные работы, в том числе и в первую очередь на железнодорожном транспорте. О масштабах их можно судить по раз-

мерам понесенного ущерба. Грузооборот сети железных дорог к исходу войны составлял только 75% от довоенного уровня. В связи с этим решающей задачей четвертой (первой послевоенной) пятилетки 1946—1950 гг. было проведение гигантских работ по ликвидации разрушений.

Коммунистическая партия поставила перед советским народом задачу: в кратчайший срок залечить раны, нанесенные врагом стране, восстановить довоенный уровень народного хозяйства с тем, чтобы значительно превзойти его в ближайшие годы. Как известно, с этой задачей наша страна, наш героический народ под руководством партии блестяще справился. Через три года после окончания войны, т. е. в 1948 году железные дороги уже превзошли довоенный уровень грузооборота. За годы двух послевоенных пятилеток железнодорожный транспорт, как и все народное хозяйство, полностью восстановил свою мощь и круто пошел в гору по пути технического прогресса. Протяжение железных дорог в 1956 году увеличилось на 15 тысяч километров против 1940 года. Грузооборот возрос более чем вдвое, а пассажирские перевозки в полтора раза.

Закавказская железная дорога за время войны не подвергалась разрушениям, однако нормальная ее работа была нарушена. В плохом состоянии находился грузовой вагонный парк. Хозяйство дороги хотя и всячески поддерживалось, но требовало серьезного ремонта и обновления.

Грузооборот дороги в 1945 году был ниже довоенного на 34%, а погрузка — на 27%. Участковая скорость понизилась на 2,5 км в час, средний вес грузового поезда — на 200 тонн. Себестоимость перевозок превышала довоенную более чем в 2 раза. Коллективу дороги предстояло упорно поработать, чтобы быстро преодолеть отставание и сделать большой скачок вперед. Этого требовало бурное развитие народного хозяйства Грузии и Армении после войны.

Железнодорожники успешно решили свою задачу, проведя множество крупных организационных и строительных мероприятий. К концу пятой пятилетки (1955 год) погрузка и грузооборот против довоенного периода удвоились, а сравнительно с 1945 годом — почти утроились. Значительно улучшились все качественные показатели работы.

Наряду с крупными работами по ликвидации недоделок в строительстве Черноморской линии, которые велись

вплоть до 1956 года, закончилось начатое во время войны строительство линии Боржом—Вале, которая была принята в постоянную эксплуатацию в 1947 году. Эта линия протяжением 59 км, построенная главным образом для вывоза угля с Ахалцихского месторождения, проходит по живописному ущелью реки Куры и по богатым сельскохозяйственным районам древней Месхетии, способствуя в то же время развитию экономики и поднятию сельскохозяйственного производства прилегающих Ахалцихского и Ахалкалакского районов. Построенная здесь электростанция на реке Кура «Читахевигэс» еще больше усилила энергетические ресурсы республики и оказала благоприятное воздействие на электрификацию колхозов и совхозов этих районов. Высокогорный климатический курорт Абастумани получил благодаря этой линии близко расположенный железнодорожный путь, что значительно улучшило транспортное обслуживание трудящихся, приезжающих сюда на лечение со всех концов нашей страны.

Законченная строительством в 1951 году железнодорожная линия Качрети—Цители Цкаро была осуществлена по облегченным техническим условиям военного времени и первоначально предназначалась для вывоза нефти с Мирзаанского месторождения, для чего должна была быть доведена до селения Мирзаани. Однако впоследствии ввиду малой добычи нефти строительство было прервано у районного центра Цители Цкаро.

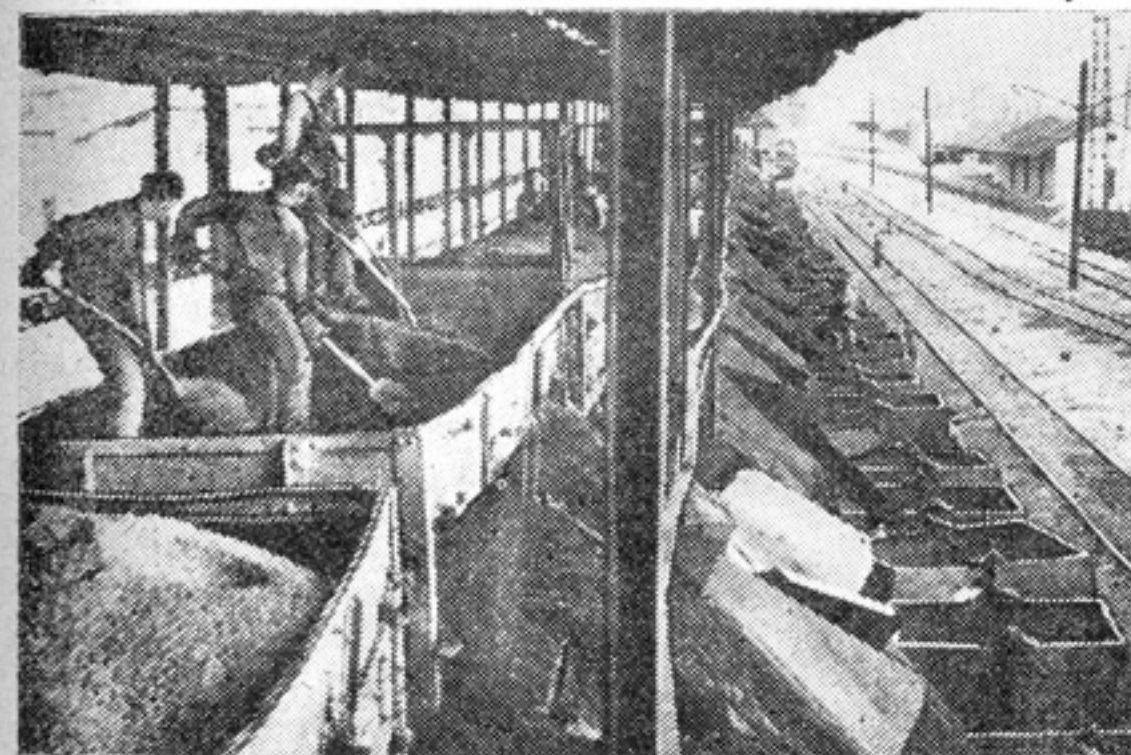
Постройка этой линии имела огромное значение для развития сельского хозяйства богатейшего района Кахетии, дающего самое большое количество всего хлеба, заготавливаемого в Грузии, и много других сельскохозяйственных продуктов. Имеющиеся здесь богатые залежи известняков после проведения линии стали разрабатываться во все возрастающих размерах и в настоящее время вывозятся для Руставского металлургического завода в количестве свыше одного миллиона тонн в год.

В Армении в 1946 году были построены ветки промышленного значения для вывоза строительных материалов: Атик—Пемзашен и Ани—Анипемза.

Особо важное значение для развития марганцевой промышленности Чиатурского месторождения и улучшения перевозок руды имело строительство новой линии нормальной колеи от станции Зестафони до Чиатура—Дарквети по другому склону того же ущелья, где пролегла узкоколейная линия, которая была нестандартной ширины, а отечественная промышленность не выпускала соответствующих вагонов и паровозов. В результате многих десятилетий эксплуатации узкоколейного подвижного состава без обновления и пополнения,

паровозы и вагоны изнашивались, их нехватало для перевозок марганцевой руды из Чиатура и завоза туда крепежного леса и других грузов.

Огромные трудности представляла перегрузка руды на станции Шорапани, выполнявшаяся вручную через эстакаду. Постоянно испытывался недостаток рабочих рук для этой трудоемкой и изнурительной работы. Крепеж перегружался кранами, но фронта работ, а также узкоколейных вагонов не хватало. Проезжая мимо, пассажиры из окон вагонов постоянно видели горы наваленного леса не только в Шорапани, но почти на всех станциях в сторону Самтредиа. Месяцами валялся этот крепежный лес, его ждали шахты, добыча руды срывалась, а доставить его на место в необходимом количестве не было возможности.



Так перегружалась марганцевая руда на ст. Шорапани

Руда перегружалась в кубеля (рудные контейнеры), установленные на платформах. Каждая из 4-осных платформ везла 4 тонны «мертвого» груза. Кубеля надо было возвращать обратно. Поэтому между Шорапани—Поти курсировали замкнутые маршруты с 100-процентным порожним пробегом. Из Поти уходили после выгрузки руды порожние составы, а навстречу им для погрузки в порту перевалочных грузов шли порожние составы из платформ и полувагонов.

С постройкой электрифицированной линии нормальной колеи все эти трудности и нелепая эксплуатация, порожденная узкоколейкой, отпали. Добыче и вывозу лучшей в мире марганцевой руды создался простор. Необычайно облегчились и упростились эксплуатационные условия на Самтредском отделении.

Начатая строительством в 1949 году ширококолейная Чиатурская линия вступила в строй в 1957 году (автор проекта гл. инженер Кавгипротранса Н. В. Сванишвили. Строил железную дорогу трест «Зактрансстрой»). Такая продолжительность строительства, наряду с недостаточным ежегодным финансированием, была вызвана трудностью производства работ при возрастающих перевозках руды по узкоколейному пути, который во многих местах пересекался со строящимся, а также сооружением множества тоннелей, мостов и подпорных стен.

Важным объектом явилось также строительство железнодорожной линии Ереван—Раздан, протяжением 60 километров, начатое еще в 1933 году. По первоначальному проекту, сооружение этой линии преследовало основную цель — обеспечить подвоз строительных материалов и оборудования к сооружаемым на Севанском каскаде мощным электростанциям, которые вырабатывают огромное количество дешевой электроэнергии путем поочередного пропуска воды из высокогорного Севанского озера.

Линия строилась за счет средств и силами Министерства строительства электростанций СССР и была сдана в эксплуатацию Закавказской железной дороге в 1957 году с большими строительными недоделками, что мешало пропуску поездов, даже с ограниченной скоростью. Усилиями работников Ереванского отделения дороги, в первую очередь Ереванской дистанции пути, а также Ереванского строительного управления Зактрансстрой, эти недоделки были в короткий срок устранены и в настоящее время на участке налажено нормальное движение поездов.

В настоящее время эта линия достроена до Севана. Участок Раздан—Севан, протяжением 24 километра, сдан в постоянную эксплуатацию Закавказской железной дороге в 1962 году также со значительными недоделками. Для устранения их и наведения порядка в деле обеспечения безопасности движения поездов коллектив Ереванского отделения принимает необходимые меры.

Сооружение линии Ереван—Раздан—Севан имело большое народнохозяйственное значение для Армении. Бурно развивающаяся промышленность пригородных районов города Еревана получила прямое железнодорожное сообщение, что способствовало значительному расширению ее производства.

Построенные вдоль этой линии мощные гидроэлектростанции обеспечивают республику дешевой электроэнергией. Высокогорное озеро Севан, пленяющее своей красотой и живописностью окружающей природы, стало излюбленным местом отдыха трудящихся города Ереван, а минеральные источники курорта Арзни, расположенного в непосредственной близости от этой линии, приобрели широкую возможность развития.

С окончанием работ по электрификации этой линии вплоть до Севана жители города Еревана, а также курортники, население и рабочие промышленных предприятий тяготеющих районов получают удобный, вместительный и быстрый транспорт — электрические моторвагонные секции.

В целом длина дороги за период 1945—1957 гг. увеличилась на 290 км.

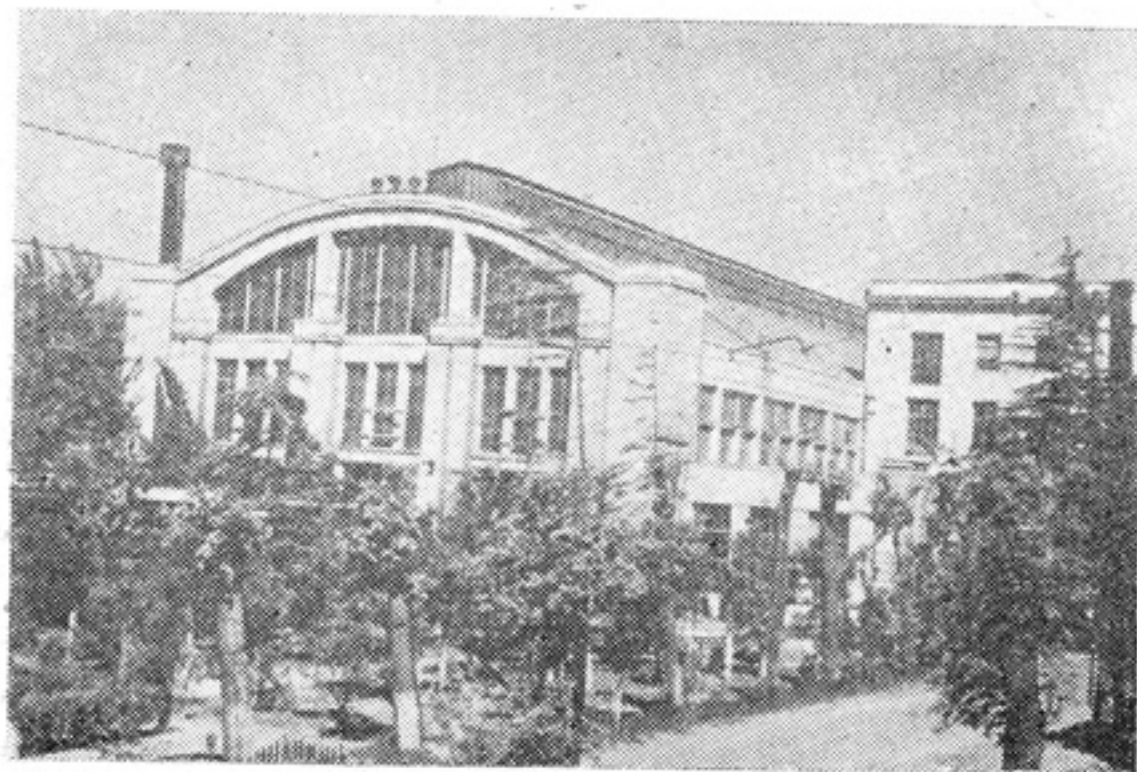
Как только кончилась война, возобновились работы по электрификации участков. В 1945—1948 гг. были переведены на электротягу участки Риони—Кутаиси—Ткибули, в 1949 году закончилась электрификация участков Тбилиси—Акстафа и Самтредиа—Поти, в 1953 году электровозы вступили на участки Броцеула—Цхалтубо и Самтредиа—Батуми с ветвью на Махарадзе. В следующем году электротяга была внедрена на первом участке Черноморской линии до Сухуми с ветвью на Зугдиди, а в 1956 году электрификация была доведена до Адлера и до Квезани.

Так, упорным трудом строителей и электрификаторов, паровая тяга была полностью заменена электрической на Сухумском и Самтредском отделениях, а на Тбилисском отделении к 1959 году остались на паровозах только Кахетинская линия и участки Боржоми—Вале, Соганлуги—Алаверди, а также Цхинвальская ветвь. Протяженность электрифицированных участков по Грузии достигла 70% и превзошла такие капиталистические страны Европы — как Бельгия, Дания, Люксембург и Португалия, вместе взятые. В 1952—1954 гг. были также электрифицированы участки от Алаверди до Ленинакана в Армении. Закавказская дорога по относительной длине участков на электровозной тяге заняла первое место по Советскому Союзу.

С развитием электрификации резко улучшились технико-экономические показатели: работа дороги стала устойчивой и рентабельной. Более чем в два раза увеличилась ее провозная способность. Из года в год рос средний вес поезда и за 10 лет повысился более чем на 50 процентов. Удельный вес электротяги в грузообороте дороги достиг 75 процентов. Электротяга сократила эксплуатационные расходы вдвое, а на Сурамском перевале — втрое. Благодаря этому за пятую

пятилетку себестоимость перевозок по дороге снизилась почти на 30 процентов.

Наряду с этим электрическая тяга сыграла определенную роль в развитии энергетики республик. Электрификация участков дороги потребовала сооружения линий передачи разных напряжений к тяговым подстанциям, что осуществлялось в тесной увязке с экономикой прилегающих районов. Многие тяговые подстанции выполняют функции районных, обеспечивая потребность в электроэнергии городов и районных центров: Гори, Хашури, Харагоули, Натанеби, Гудаута, Гантиади и других. Благодаря электрификации железнодорожных линий ускорилось объединение системы Грузэнерго с Азербайджанской системой, в 1957 году произошло также объединение с системой Краснодарского края и позднее с Армэнерго. Это обеспечило более рациональное использование энергетических ресурсов и создало устойчивую базу для развития производительных сил в экономических районах.

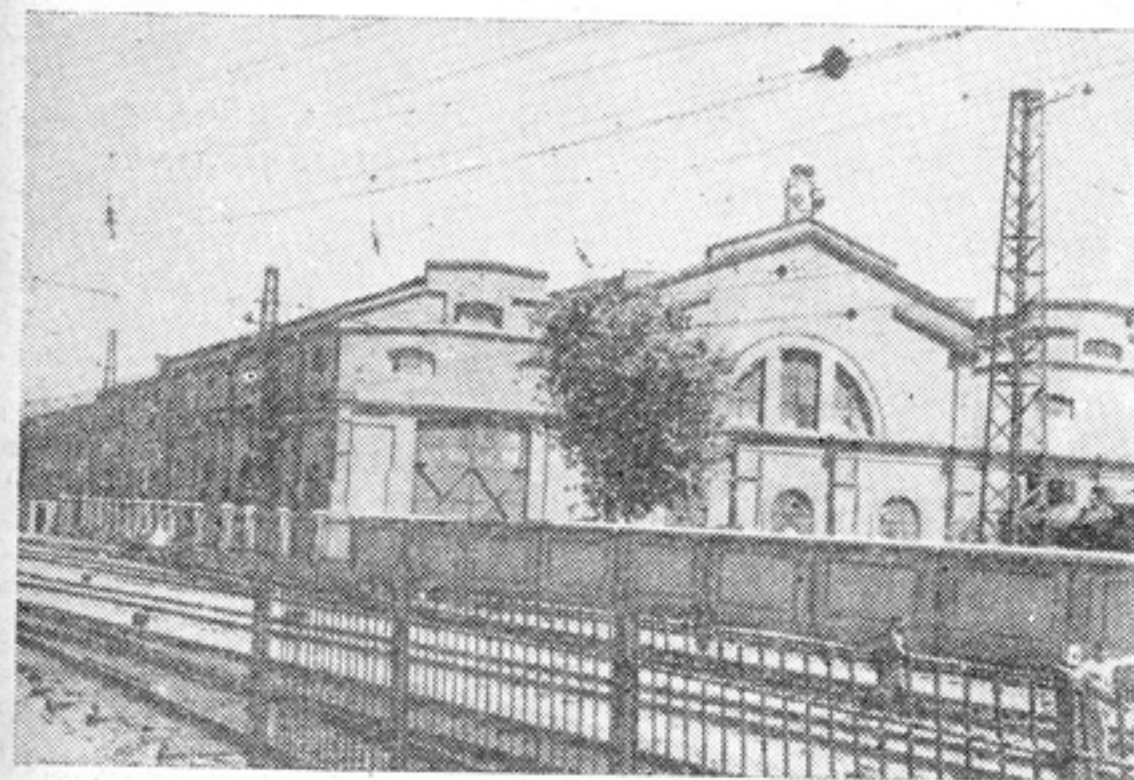


Тбилисское электровозное депо

Рост протяженности электрифицированных участков требовал от коллектива дороги постоянной и напряженной работы по совершенствованию методов проектирования, строительства, эксплуатации и ремонта электрических устройств и подвижного состава.

В послевоенные годы на Закавказской дороге был осуществлен ряд мероприятий по индустриализации монтажных

работ. Были созданы разные оригинальные конструкции, позволившие часть работ перенести со строительных объектов в мастерские и на заводы. Вес металлической опоры контактной сети был снижен в полтора раза, значительно облегчены фундаменты, уменьшен объем работ на тяговых подстанциях. Все это привело к сокращению сроков и удешевлению строительно-монтажных работ. На Закавказской дороге были запроектированы и впервые построены передвижные тяговые подстанции, послужившие образцом для других электрифицированных магистралей страны.



Тбилисское ПВРЗ

Долгое время, вплоть до 1952 года, все работы по проектированию, строительству и монтажу устройств электротяги коллектив дороги выполнял своими силами, создавая необходимые подсобные предприятия и строительно-монтажные подразделения, заботливо выращивая высококвалифицированные кадры электрификаторов. Являясь заказчиком такого сложного сооружения, как высоконапорная Шаурская гидроэлектростанция, дорога питала это строительство своими кадрами. Данный факт свидетельствует о том высоком уровне, который был достигнут коллективом дороги в деле электрификации железнодорожного транспорта.

В созидательной работе по внедрению электрической тяги активно участвовали работники электровозных депо. Стрем-

мьясь шире использовать возможности электрической тяги, передовые машинисты систематически перекрывали установленные весовые нормы, повышали среднесуточные пробеги, добились высокопроизводительного использования электровозов. Опыт передовых машинистов и ремонтников депо позволил значительно увеличить межремонтные пробеги электровозов, а также сократить расходы.

Широкое внедрение электрической тяги потребовало создать заводскую базу для ремонта электровозов и моторвагонных секций. Еще в 1933 году для этой цели на Тбилисском паровозо-вагоноремонтном заводе был создан специальный цех, который просуществовал 16 лет, а в 1949 году был открыт Тбилисский локомотиворемонтный завод. Ныне этот завод передан Совнархозу Грузии и преобразован в электровозостроительный завод. Здесь 30 декабря 1957 года в торжественной обстановке собрался митинг, посвященный выпуску первого грузинского магистрального восьмиосного электровоза. На митинге с приветствием к коллективу завода выступил первый секретарь ЦК КП Грузии В. П. Мжаванадзе.

Большой вклад в дело развития и усовершенствования электротяги внесли работники участков энергоснабжения. Непрерывно совершенствуя технологию, они разработали и внедрили высокопроизводительные методы замены деревянных опор металлическими, смены изношенного контактного провода, коррозированного троса, поврежденных изоляторов и других деталей. Много и успешно потрудились работники тяговых подстанций над усовершенствованием методов профилактических и ревизионных работ.

Хорошие результаты были достигнуты и в деле экономии электрической энергии. За период с 1953 по 1956 гг. было сэкономлено 34 миллиона киловаттчасов электроэнергии, что явилось продуктом совместных усилий водителей локомотивов и работников энергоснабжения. Важным фактором в деле экономии электроэнергии явилось и применение рекуперации. В поисках путей для более широкого ее внедрения, группа инженеров под руководством И. Г. Карумидзе разработала схему рекуперативно-реостатного торможения. Испытание электровозов, оборудованных по этой схеме, показало полную возможность применения рекуперации на всех электрифицированных участках, включая равнинные. С помощью рекуперативно-реостатного торможения блестяще удался опыт вождения по участку Хашури — Тбилиси грузовых поездов большого веса до 6 — 7 тысяч тонн, что открыло новые широкие возможности электрической тяги.

В борьбе за внедрение новой техники рационализаторы и изобретатели хозяйства электрификации внесли сотни пред-

ложений, давших большой технический и экономический эффект. Так, с 1951 года на дороге используется установка для автоматической наплавки гребней бандажей электровозов. В ряде депо внедрено приспособление для обточки колесных пар без выкатки их из под электровозов. По предложению инженера Н. Ноникова была изготовлена новая оригинальная установка, позволившая наплавлять бандажи без выкатки колесных пар. Это предложение приняли и другие дороги. Много высокопроизводительных приспособлений разработано и внедрено в Тбилисском электровозном депо, где впервые стали применяться скоростные методы ремонта электровозов.

На тяговых подстанциях были начаты работы по автоматизации процессов, в частности по поддержанию температуры и вакуума в выпрямителях. Инженеры Ш. Логуа и В. Мельников создали автоматизированный комплексный пост секционирования и много других усовершенствований.

Достигнутым успехам электрификации способствовали научные работники быв. Тбилисского Института инженеров железнодорожного транспорта, где в 1945 году началась подготовка специалистов-электрификаторов на механическом факультете, а затем на факультете электрического транспорта. Научно-исследовательскую работу в области электрического транспорта продолжают транспортный факультет ГПИ им. В. И. Ленина и Энергетический институт Академии наук Грузии в лице Л. Г. Абелишвили, Г. М. Сехниашвили, М. А. Хевсуриани, Б. Г. Лорткипанидзе, А. И. Мухелишвили и других.

Вместе с электрификацией в послевоенные пятилетки дорога стала шире оснащаться автоматическими устройствами для обеспечения безопасного следования поездов на высоких скоростях. Была реконструирована автоблокировка на участке Тбилиси — Акстафа и заново построена автоблокировка, дополненная автостопами и локомотивной сигнализацией, на ряде участков дороги.

На промежуточных станциях устаревшая гидравлическая централизация стрелок была заменена новейшей релейной централизацией, которой оборудованы также станции Самтредиа и Зестафони. Была усовершенствована телеграфная и телефонная связь с применением многоканальной системы; во всех крупных пунктах дороги устроены автоматические телефонные станции. Автоматические устройства стали внедряться и на переездах, а в местах наиболее интенсивного движения автомобильного транспорта многие переезды заменены путепроводами.

Огромные и разносторонние работы проведены для укрепления путевого хозяйства. Перестроены все слабые мо-

сты, возведены мощные подпорные стены на перевальных и других горных участках, а также берегоукрепительные сооружения в местах, подверженных воздействию моря и горных рек.

После окончания войны до 1958 года включительно было смонтировано более 1500 км рельсов новыми, тяжелого типа. Были начаты работы по замене балласта щебнем, для чего построены два щебеночных заводов. При производстве работ по ремонту пути стали широко внедряться различные механизмы, а для его текущего содержания — средства малой механизации (шпалоподбойки, рельсорезки, рельсосверлилки и др.).

Дальнейшие крупные шаги были сделаны в области механизации погрузочно-разгрузочных работ на грузовых дворах станций. Уровень механизированной переработки грузов достиг в 1958 году 35-ти проц. против 20-ти проц. в 1940 и 1945 гг. От разрозненного применения механизмов дорога начала переходить к комплексным механизированным грузовым дворам в наиболее крупных пунктах. Такой двор построен на станции Кутаиси II, находится в стадии окончания механизированный грузовой двор на станции Тбилиси и строится на ст. Ереван. Широкое развитие получили контейнерные перевозки, базирующиеся на контейнерные площадки станций, большинство которых оборудовано специальными козловыми кранами.

В послевоенные пятилетки происходило дальнейшее существенное изменение структуры вагонного парка железных дорог за счет пополнения его четырехосными грузовыми вагонами, оборудования подвижного состава автоматическими тормозами и автоматической сцепкой и внедрения цельнометаллических пассажирских вагонов. Все это выдвинуло перед коллективом вагонников дороги большие задачи, осложненные неудовлетворительным состоянием вагонов, прошедших сквозь горнило войны. Неисправные вагоны составляли в 1945 году около 10% парка дороги. Мероприятия сводились к оснащению новым оборудованием существующей ремонтной базы, усовершенствованию технологии всех видов ремонта и осмотра вагонов и организации новых цехов, особенно для контроля и ремонта автотормозов, автосцепки, цельнометаллических вагонов. Был открыт ряд новых пунктов технического осмотра вагонов, расширена сеть подзарядных станций и станционных воздухопроводов. На станции Батуми был организован новый промывочно-пропарочный пункт для цистерн.

В вагонном хозяйстве, как и в локомотивном, широко стала применяться дефектоскопия (магнитный контроль). Была освоена электроплавка баббита для заливки подшипни-

ков, газопрессовая сварка деталей на специальных станках. Вагонные депо, как и паровозные, оснащались новым мощным крановым оборудованием, разными другими подъемными механизмами. Внедрялась полуавтоматическая и автоматическая сварка при ремонте деталей, закалка их токами высокой частоты. Депо получили новые замечательные бандажные и шеечные станки. В основных паровозных депо появились специальные установки для теплой промывки паровозов, стала применяться их безогневая заправка. Значительно улучшилась система водоснабжения за счет электрификации насосных станций и многое другое.

Крупные реконструктивные мероприятия были проведены на станциях. В связи со строительством и пуском Закавказского металлургического завода была построена специальная станция Рустави-грузовая, а бывший разъезд Рустави превратился в пассажирскую станцию этого нового большого железнодорожного узла. Новый парк путей получила станция Зестафони, обслуживающая ферромарганцевый завод и новое примыкание ширококолейной Чнатурской линии. На многих станциях были восстановлены, добавлены и удлинены пути.

Для обеспечения безопасности движения поездов на станциях с ручным управлением стрелок применены маршрутно-контрольные устройства советских изобретателей, предупреждающие прием поездов на занятые пути посредством стрелочных контрольных замков, связанных электрически со специальными аппаратами у дежурного по станции. Все сортировочные, участковые и грузовые станции оборудованы теперь прожекторным освещением, а также низковольтным освещением стрелок. Большинство решающих станций было постепенно оборудовано маневровой радиосвязью для переговоров станционных диспетчеров с машинистами маневровых паровозов. Вслед стала внедряться парковая громкоговорящая связь и целый ряд других технических новинок, совершенствующих сложные станционные процессы.

Все это способствовало сокращению простоя и ускорению оборота вагонов. На многих станциях, как например, Поти, Батуми, Ткибули, Самтредиа, Зестафони, Хашури простои против 1940 года сократились вдвое, а на других станциях не менее чем в полтора раза. Соответственно ускорился и оборот вагонов, что явилось важнейшим условием повышения качества эксплуатационной работы дороги и ускорения доставки грузов потребителям.

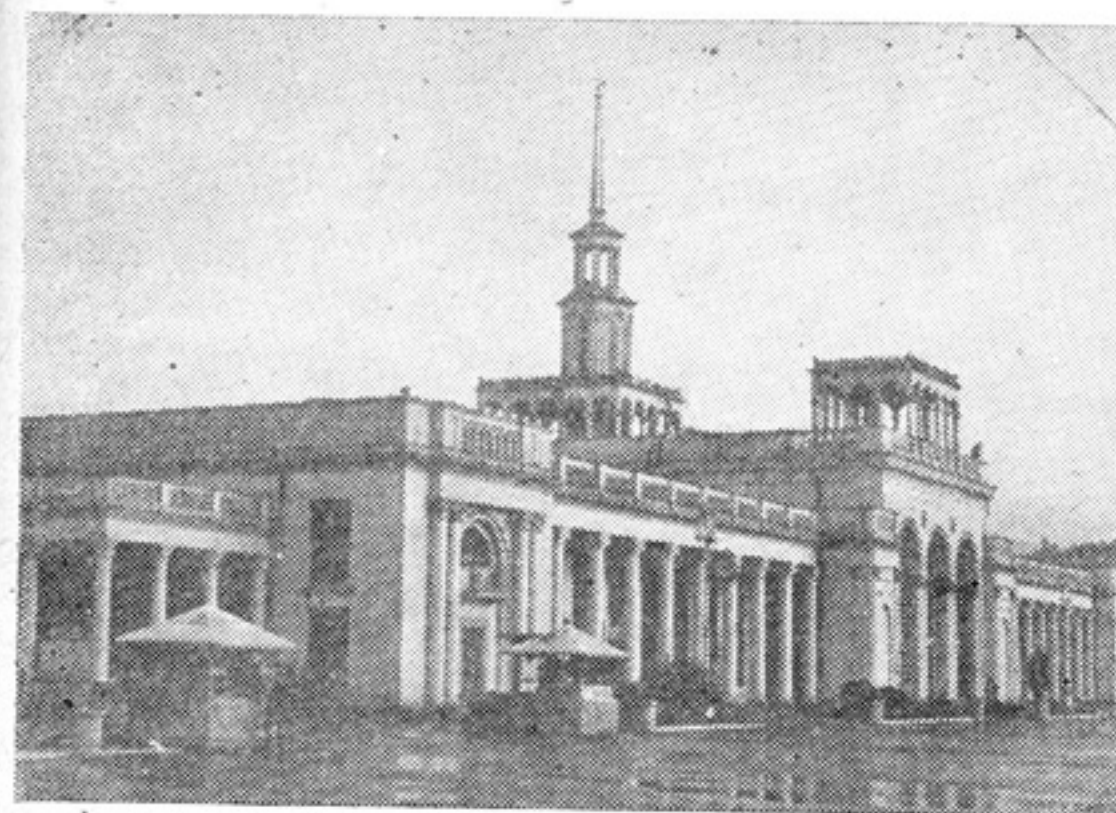
Особенно большое внимание после войны было уделено благоустройству вокзалов и повышению культуры обслуживания пассажиров. Достаточно указать на прекрасные новые

вокзалы со всеми удобствами и широкими перронами на станциях Сухуми, Гагра, Гантиади, Гудаута, Ахали-Афони, Келасури, Очамчире, Ингири, Цхакая и других вдоль Черноморской линии. Новые вокзалы в Грузии были построены и



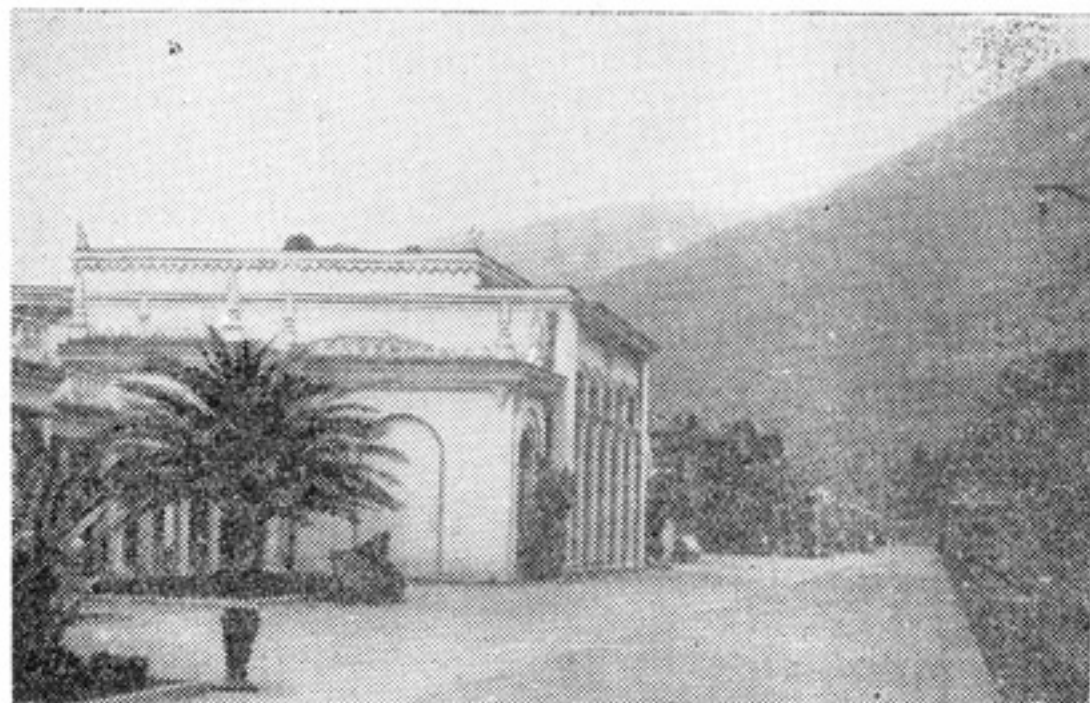
Тбилисский вокзал, каким он был в старое время и теперь

на старых линиях (Рустави, Каспи, Метехи, Боржоми, Цхалтубо, Аргвети), а такие вокзалы, как Тбилиси, Хашури, Гурджаани реконструированы, причем переустройство вокзалов продолжается (Самтредиа, Поти, Телави). Все остальные вокзалы были тщательно отремонтированы, благоустроены, озеленены. Построено много новых павильонов на остановочных пунктах, среди которых немало архитектурно оформленных (Гагра, Бараташвили, Агараки и др.).

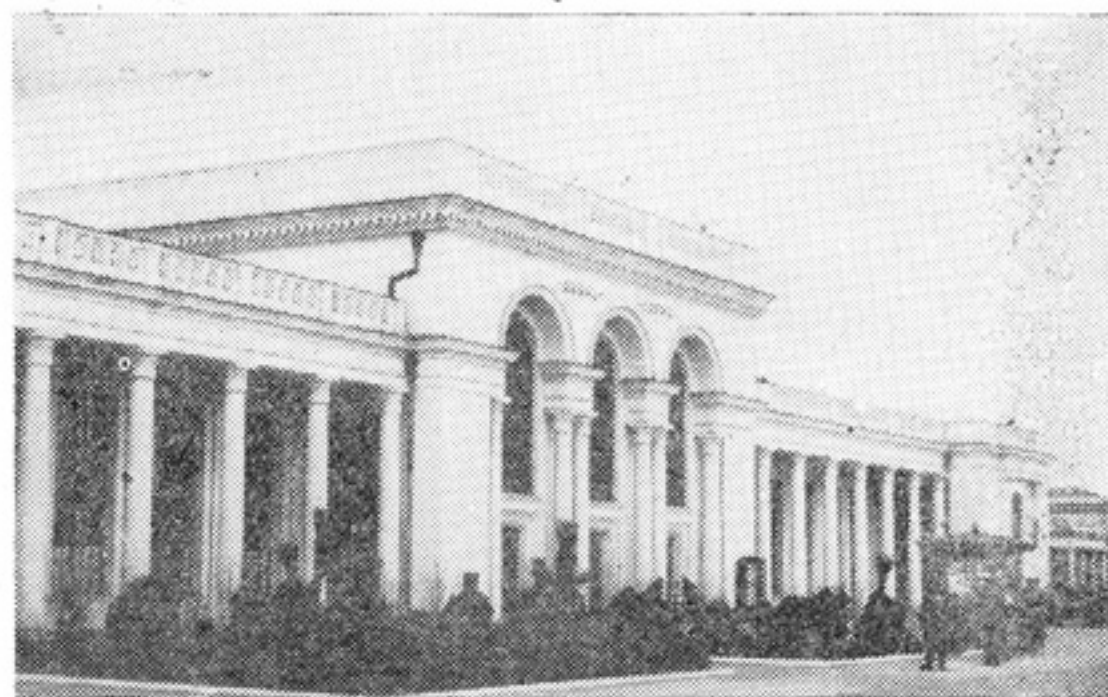


Вокзал ст. Сухуми

Значительные работы по коренному улучшению вокзального хозяйства были проведены и в Армении. Так, в столице — городе Ереване — построен большой благоустроенный вокзал. Крупные мероприятия по благоустройству и созданию удобств пассажирам осуществлены на вокзалах станций Ленинакан, Кировакан, Санаин, Масис, Эчмиадзин, Шагали, Ани. Новый вокзал выстроен на станции Алаверди. На многих полевых станциях построены новые перронные туалеты, багажные склады, ларьки, удлинены и заасфальтированы платформы, сделаны капитальные балюстрады. Строительство и благоустройство вокзалов не только обеспечило удобства пассажирам, но и украсило нашу дорогу, проходящую по живописным местам в зоне всесоюзных здравниц и курортов.



Павильон Гагра

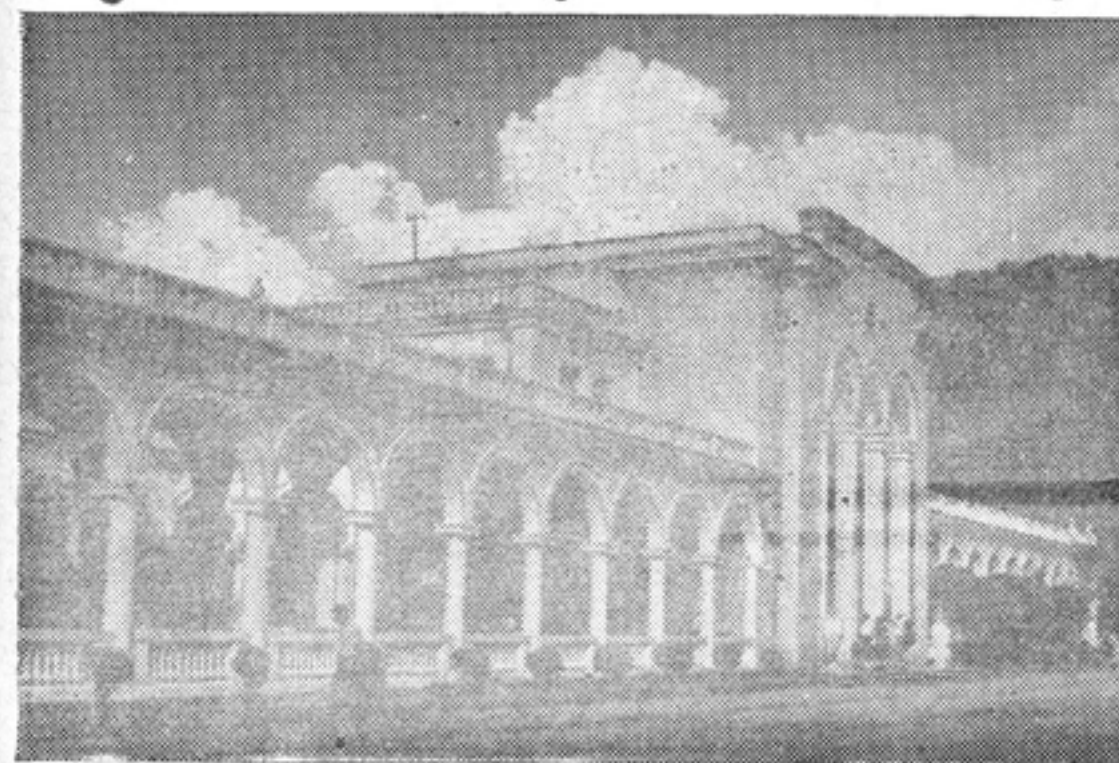


Вокзал ст. Гагра

Переворот в деле улучшения пассажирских перевозок и резкое повышение их культурного уровня создали цельнометаллические вагоны и мотор-вагонные секции. Выпуск первого советского пассажирского цельнометаллического вагона в 1947 году ознаменовал крупную победу отечественного ва-

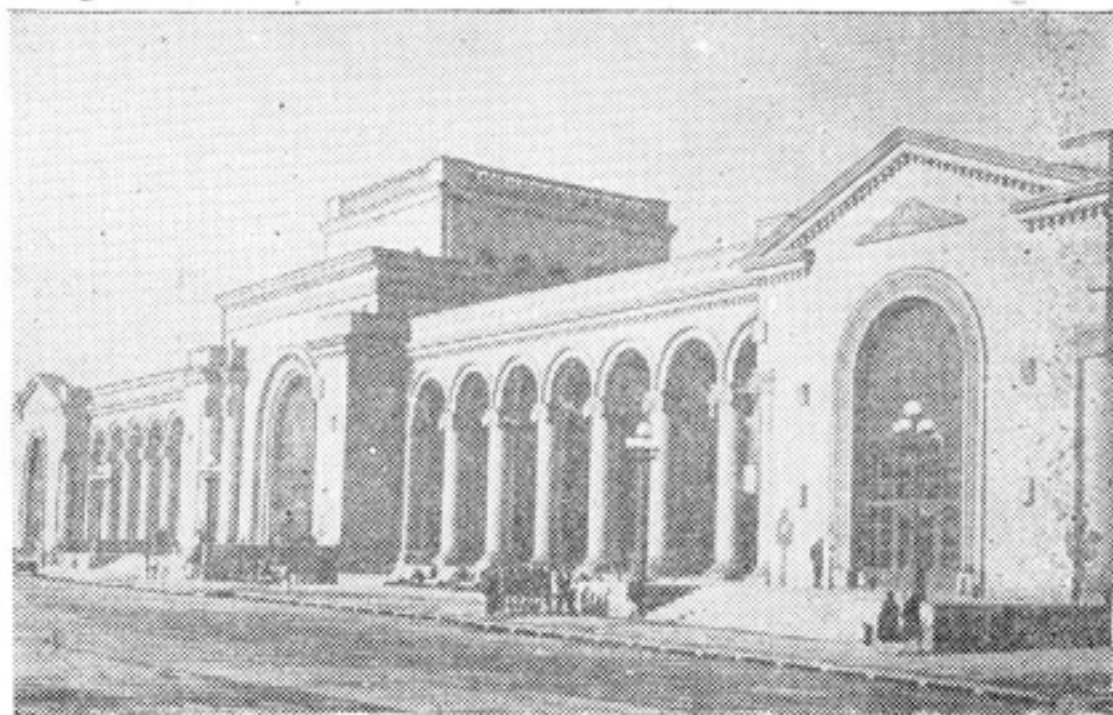


Вокзал ст. Ахали Афони



Вокзал ст. Боржоми — парк

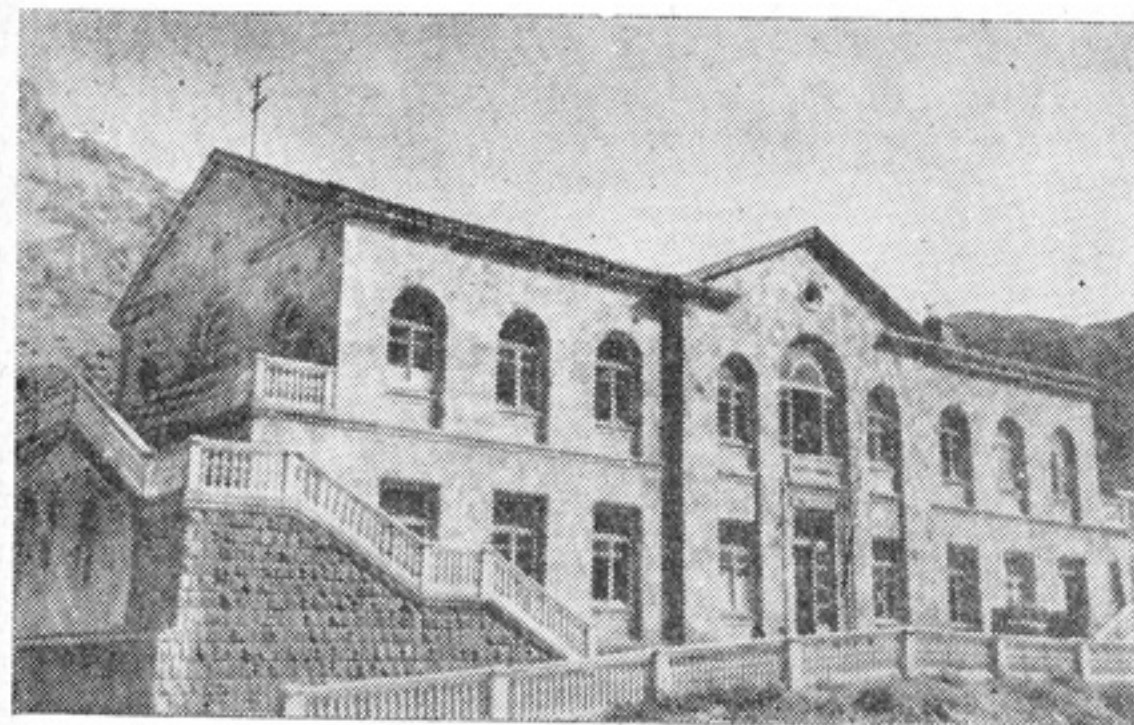
гоностроения. Сварной кузов такого вагона составляет одно целое с рамой. Все части вагона, как единое целое, воспринимают одинаково динамические усилия, что обеспечивает плавность хода в пути и вместе с хорошим внутренним оборудованием, обилием дневного и электрического света, вен-



Вокзал на ст. Ереван



Станционное здание в Севане



Вокзал на новой станции Алаверди

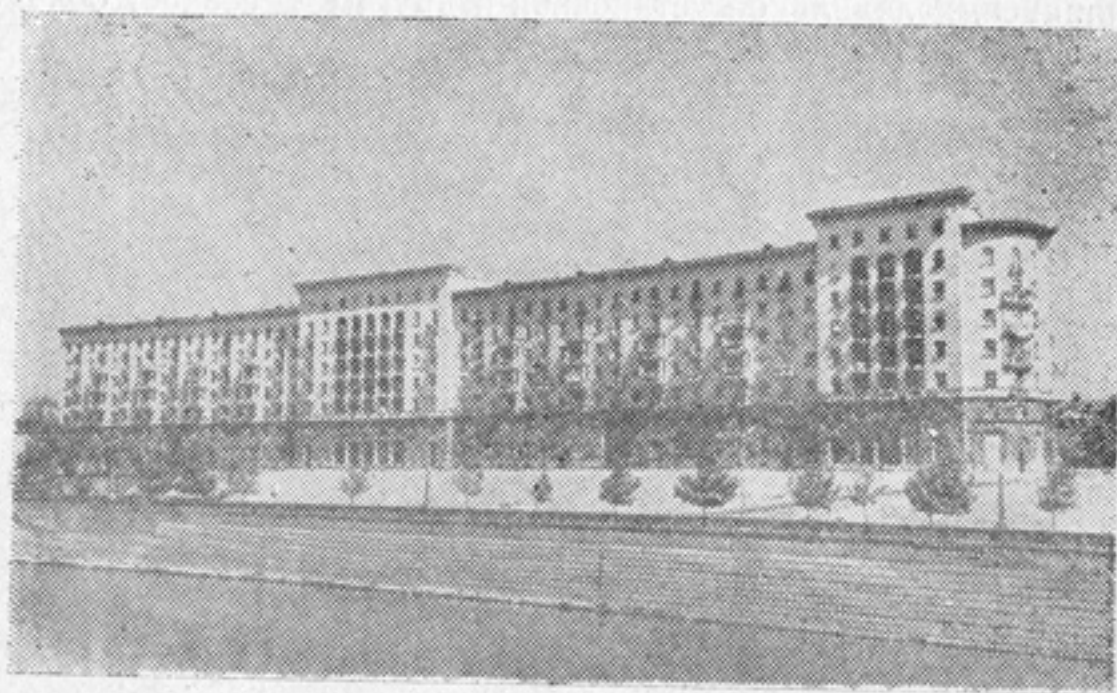
тиляцией, холодильной установкой и другим — создает большие удобства для пассажиров.

Посмотрим глазами пассажира на достижения транспорта. Он едет теперь на более далекие расстояния в просторных цельнометаллических вагонах, а поездку в пригород совершает в быстроходных и вместительных «электричках». В начале и в конце своей поездки он пользуется всеми удобствами новых и благоустроенных вокзалов, а встречая по пути такие же вокзалы и павильоны, пассажир убеждается, что забота о нем проявляется повсеместно. Нет больше копоти и дыма, можно стоять у окна, любуясь природой, и не отходить даже в тоннелях, где чистый, прохладный воздух освежает в жаркое время года. А как ускорилося движение поездов. Не так давно на поездку из Тбилиси в Москву или обратно нужно было затрачивать более трех суток, а сейчас 40 часов. Всего лишь пару лет назад на дорогу из Тбилиси до Телави надо было тратить 7 — 8 часов, а сейчас пять с небольшим. С переводом на электротягу этого участка поезда пойдут еще быстрее.

Растущий объем строительных и монтажных работ потребовал оснастить строительную базу дороги. Для внедрения индустриальных методов был создан полигон железобетонных конструкций Дорстройтреста, позволивший применять крупноблочное строительство и заменять деревянные балки



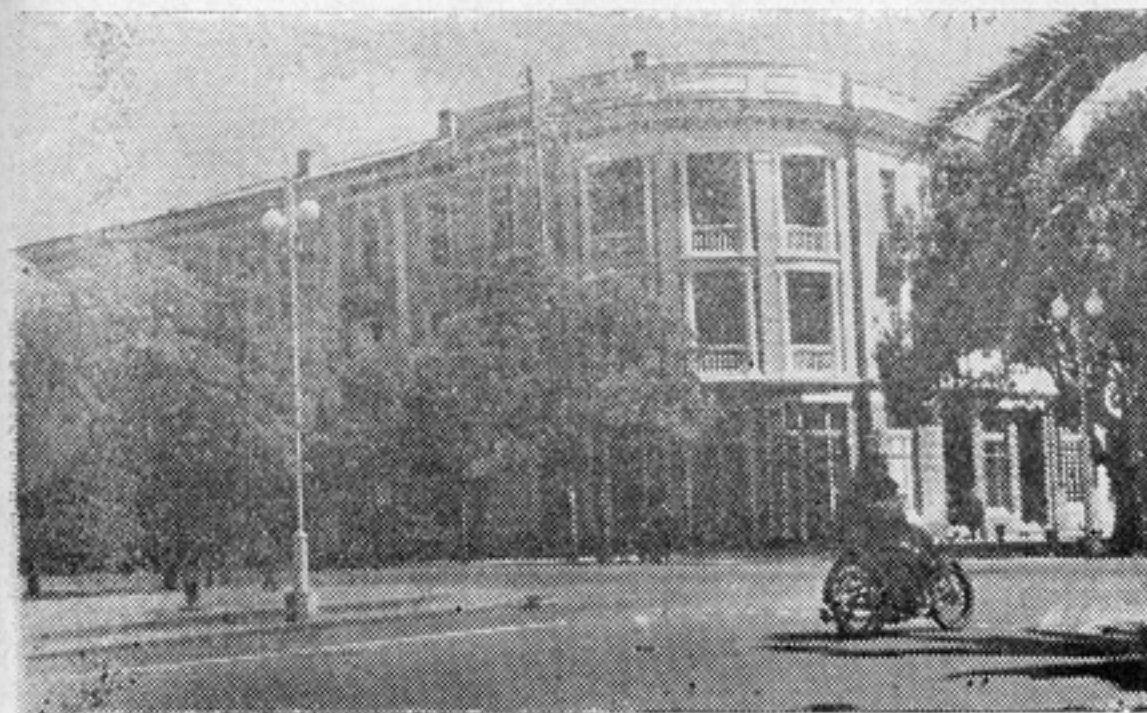
«Дом железнодорожника» в Тбилиси



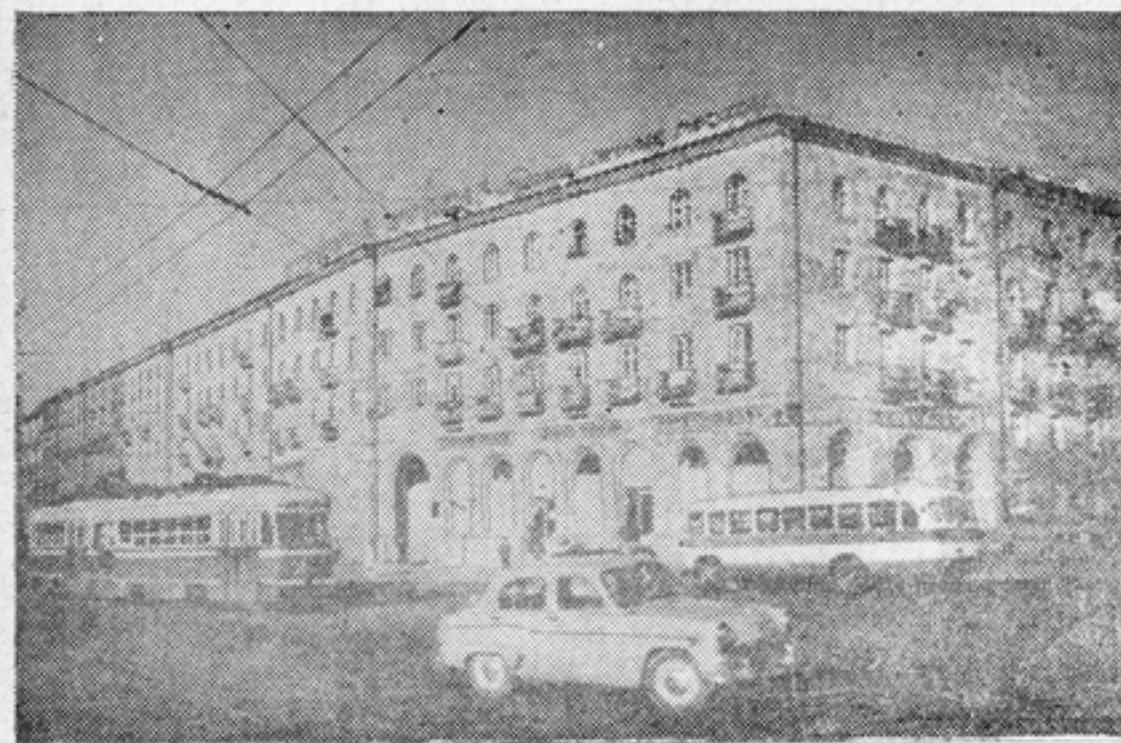
Жилой дом железнодорожников в Тбилиси

бетонными. Это особенно понадобилось для жилищного строительства, принявшего необычайно широкий размах. Если в 1951 году было построено для железнодорожников 5 тыс. кв. метров жилья, а в 1955 году — 10 тысяч, то теперь еже-

годно вводится по 25 — 30 тысяч и больше, а всего за семилетку будет предоставлено нашим рабочим и служащим 220 тысяч кв. метров жилой площади. Наряду с этим все более расширяется сеть лечебных учреждений, школ, детсадов и яслей, а также клубов, красных уголков, спортивных соору-



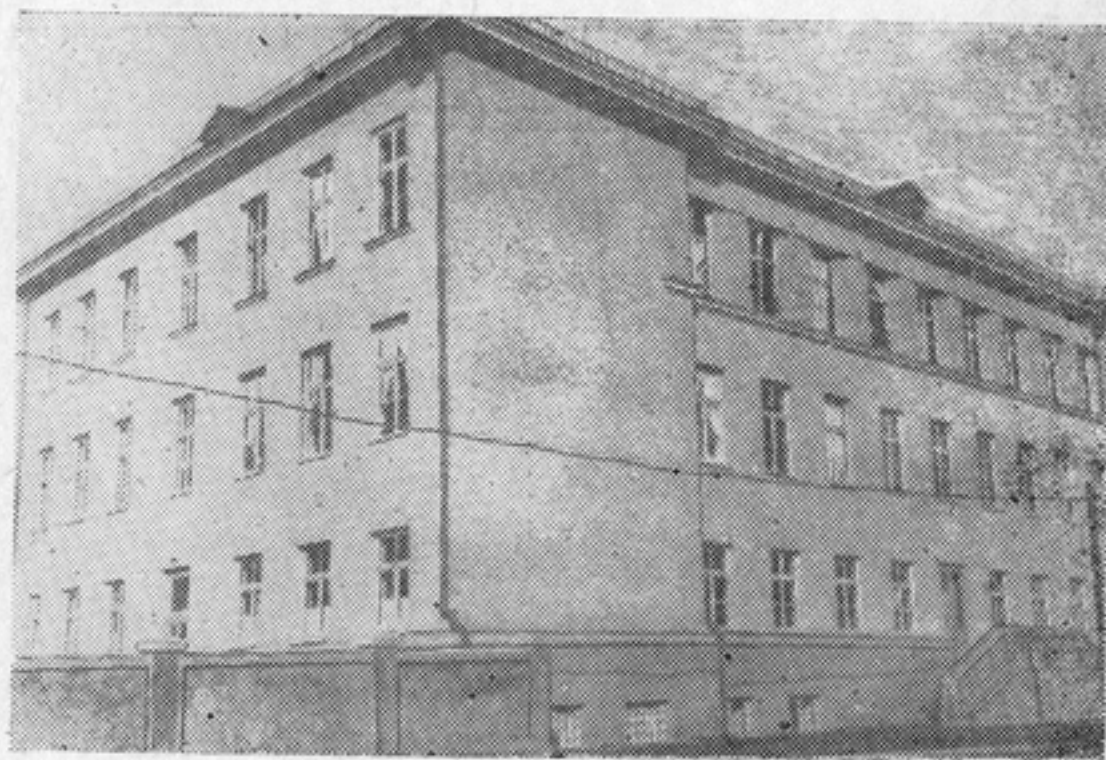
Жилой дом железнодорожников в Сухуми



Жилой дом железнодорожников на привокзальной площади ст. Ереван



108-квартирный жилой дом железнодорожников на привокзальной площади в Ереване



Средняя ж.-д. школа на ст. Зестафони

жений, пионерлагерей, предприятий торговли и общественно-го питания.

До 1948 года Тбилисская железнодорожная больница — центральное медицинское учреждение на дороге, не была объединена с поликлиниками и амбулаториями, разбросанными в разных частях города. Сейчас эта больница — мощная и комплексная, реконструированная и благоустроенная, насыщенная медицинскими силами высокой квалификации, — является одной из лучших не только на дороге, но и в Грузии. Прекрасные новые больницы построены в Сухуми и Ереване; образцовой является батумская железнодорожная больница и т. д.

Из культурно-просветительных учреждений укажем на Дом железнодорожника в Тбилиси с зрительным залом на 600 мест, новый клуб в Сухуми, заново отделанный клуб в Самтредиа и др. Железнодорожники со своими профсоюзными организациями вкладывают в развитие этих очагов культуры старание и инициативу, проявляя свою любовь к народному искусству. Много самостоятельных коллективов достигло высокого исполнительского уровня. Особенно тепло принимают зрители детский хореографический ансамбль «Весна», созданный Тбилиским Домом художественного воспитания детей железнодорожников.

Целая сеть пионерлагерей обеспечивает хороший, здоровый отдых детям, из них такие, как Цагверский, Сурамский, Шагалинский и пионер-лагерь в Леселидзе представляют собой крупные базы отдыха и воспитания детей. С малых лет приобщаются дети к железнодорожной технике, обучаясь в кружках и проходя практику на первой в мире Тбилисской детской железной дороге и организованной позже в живописной местности детской железной дороге в Ереване.

Разветвленная сеть детских железнодорожных садов пополнилась недавно еще одним в лучшем климатическом пригороде Тбилиси — Цхнети. Построены школы-интернаты в Цхакая и Кировакане и ряд других мероприятий.

Не менее четверти всех капиталовложений направляется на культурно-бытовое строительство. В то же время непрерывно улучшается работа по обслуживанию железнодорожников и членов их семей в существующей сети.

На эту заботу партии и правительства работники стальных путей отвечают непрерывным ростом производительности своего труда. Против 1927 года на каждого работника дороги в среднем приходится теперь в 5 раз больше тонно-километров.

Все многочисленные профессии железнодорожников участвуют во всенародной борьбе за повышение производитель-

ности труда. В 1961 году передовой отряд машинистов-тяжеловесников, в содружестве с диспетчерами, составителями, путейцами и вагонниками, перевез сверх установленных весовых норм более восьми миллионов тонн народнохозяйственных грузов.



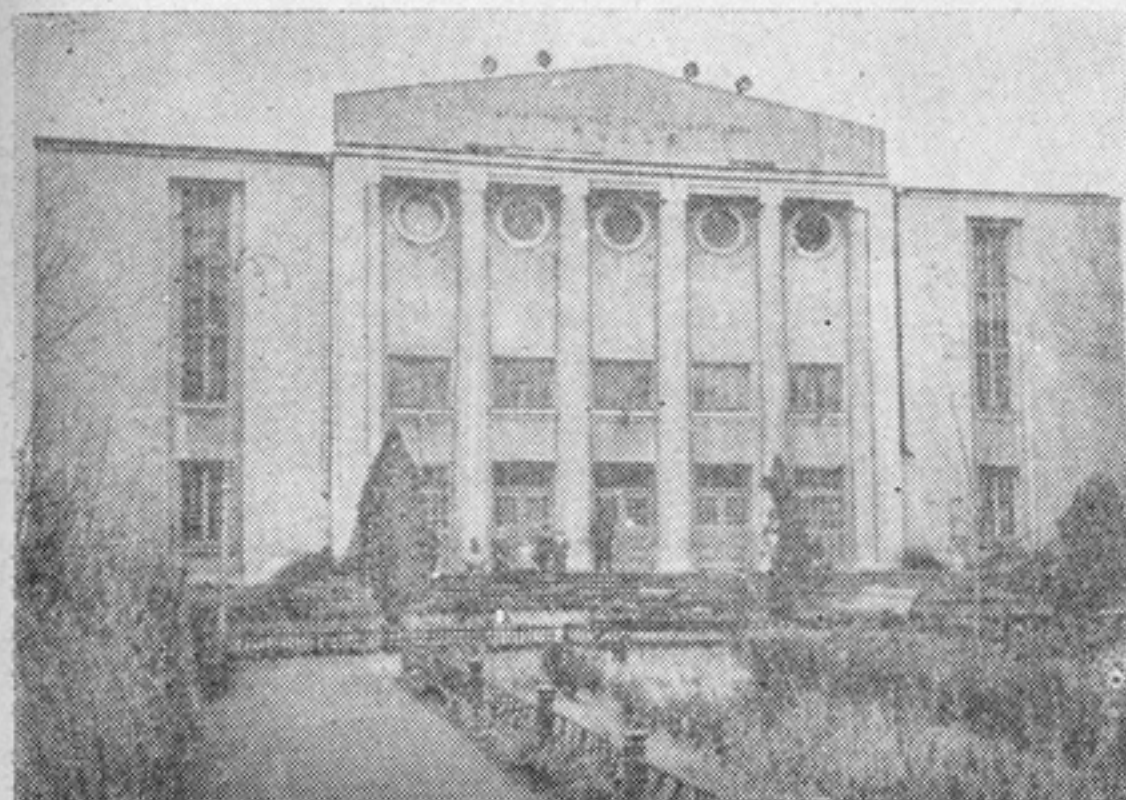
Хоровой коллектив старейшего железнодорожного клуба им. Г. В. Плеханова в Тбилиси.



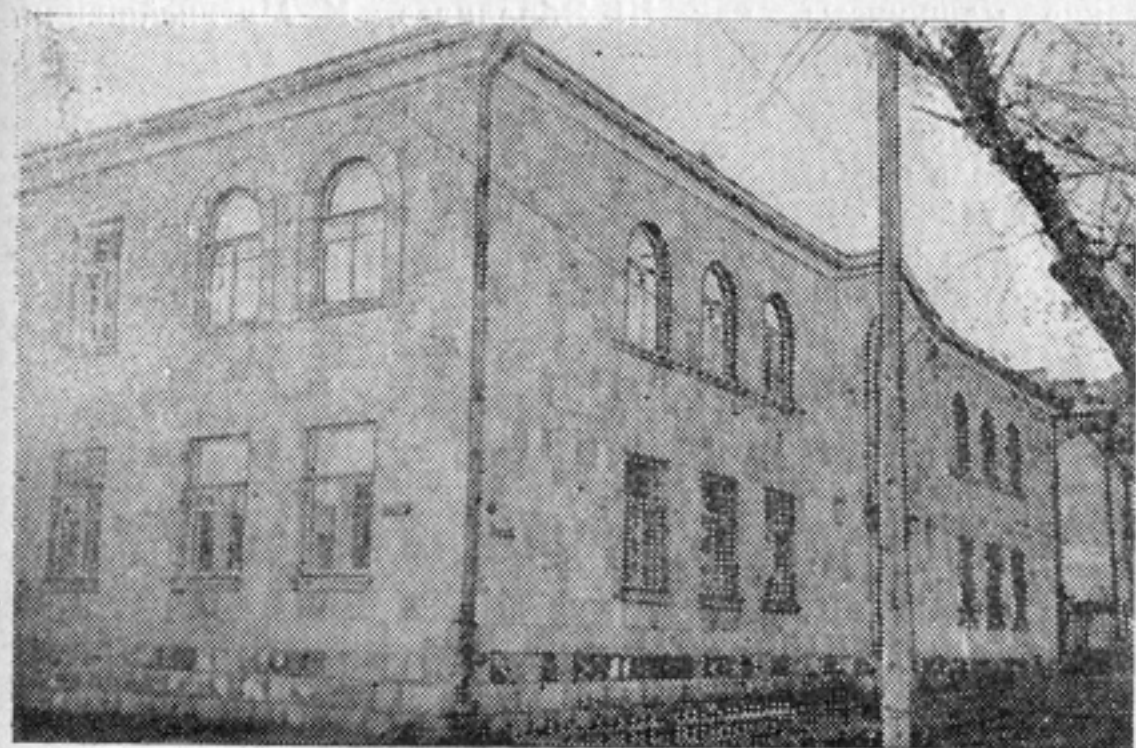
Юные альпинисты-железнодорожники в пионерлагере



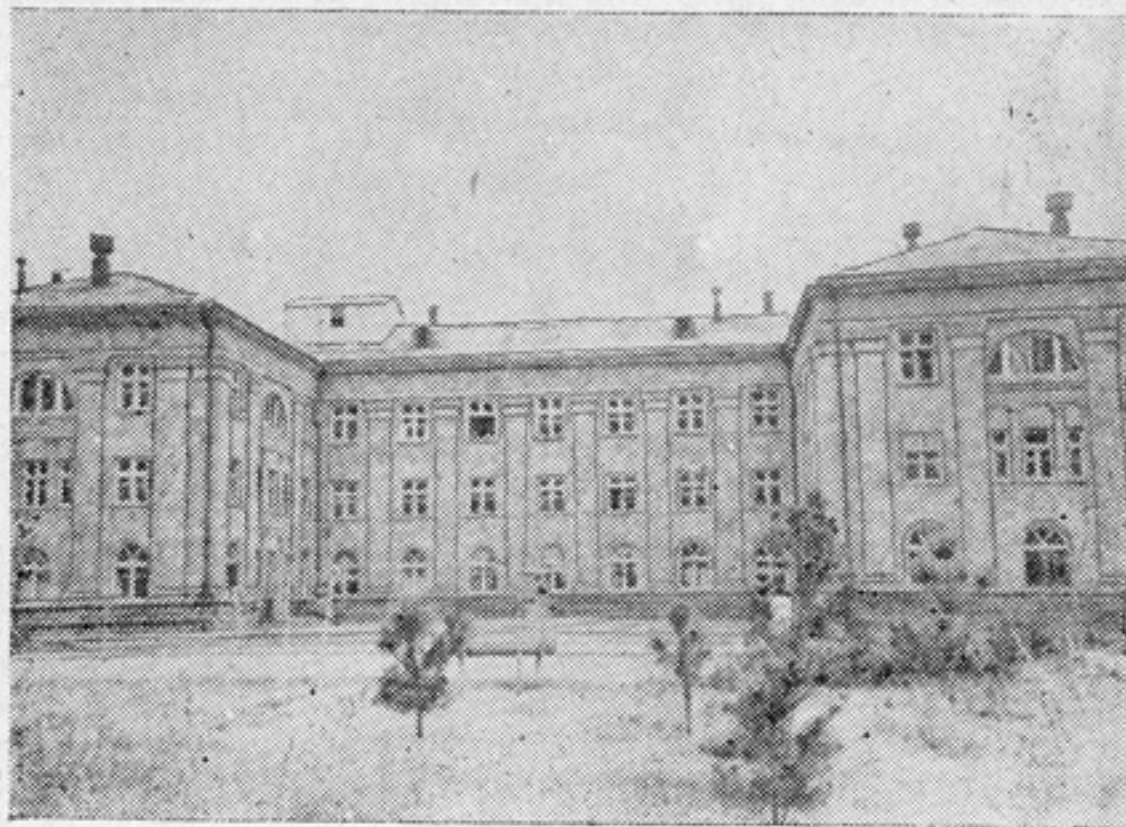
Юный исполнитель Сухумского дома культуры



Дворец культуры имени Севяна Ленинанканского ж.-д. узла



Здание детского сада-яслей на ст. Кировакан



Железнодорожная больница в гор. Ереване

Инициаторы и вожаки этого замечательного движения такие машинисты, как Ш. Эбралидзе, К. Мигинейшвили, Г. Касрелашвили, Ф. Гостев, И. Лабадзе, Г. Богверадзе, Г. Беруашвили, А. Харадзе, О. Ликликадзе, С. Матнишян, А. Чернаморян, С. Микаэлян и многие другие систематически из года в год провозили по 100 — 150 тяжеловесных поездов и сейчас показывают образцы самоотверженной работы. Некоторые из них, обогатившись опытом, работают теперь на пассажирских поездах и машинистами — инструкторами.

СЕМИЛЕТКА В ДЕЙСТВИИ

Радостные перспективы открыл перед коллективом дороги семилетний план. Поставив перед железнодорожниками большие задачи по росту и улучшению перевозок пассажиров и грузов, XXI съезд нашей партии позаботился о коренном перевооружении транспорта на базе новейшей техники и, прежде всего, замены паровозов прогрессивными локомотивами — электровозами и тепловозами.

В резолюции XXI съезда КПСС было сказано: «Чтобы

достигнуть высоких темпов роста народного хозяйства, надо развивать все виды транспорта». Этим наша партия еще раз подчеркнула решающую роль транспорта для нашей страны.

Сначала охарактеризуем семилетний план в целом для железнодорожного транспорта.

В период между XX и XXI съездами партии грузооборот железнодорожного транспорта СССР увеличился на одну треть и превысил уровень довоенного 1940 года более чем в три раза. Однако высокие темпы развития народного хозяйства все более увеличивают перевозки. В 1965 году грузооборот железнодорожного транспорта согласно контрольным цифрам семилетки возрастет по сравнению с 1958 годом на 39 — 43 процента. Для этого семилетним планом намечено осуществить комплекс мероприятий по технической реконструкции и всестороннему качественному развитию железнодорожного транспорта.

Протяженность железных дорог, переведенных на электрическую и тепловозную тягу, достигнет к концу семилетки 100 тысяч километров против 21 тысячи километров в 1958 году. В результате этого вдвое увеличится их провозная способность, намного повысится общий уровень технической культуры нашего транспорта. Вместе с этим будет достигнут огромный экономический эффект. Внедрение электровозов и тепловозов позволит сэкономить за семилетие 400 млн. тонн угля и сократить расходы на 4,5 миллиарда рублей, что составит 40% всех капиталовложений в развитие транспорта в 1959 — 1965 годах. Эта экономия не только покроет затраты на электрификацию железных дорог, но и даст государству дополнительные сбережения.

Наряду с обеспечением высокой провозной способности и устойчивой работы железных дорог в любых климатических условиях, электрификация ускорит доставку грузов и передвижение пассажиров. Когда в самое ближайшее время вся магистраль от Москвы до Тбилиси полностью перейдет на электротягу, скорый поезд это расстояние будет проходить примерно за 36 часов, т. е. вдвое быстрее по сравнению с паровой тягой.

Из 20 тысяч километров железных дорог, которые намечено перевести на электрическую тягу, 11 тыс. километров будет на переменном токе промышленной частоты, имеющем значительные преимущества перед постоянным током. Сократятся капитальные затраты и расход меди. Появится возможность осветить станции и железнодорожные поселки, шире использовать электроинструмент на трудоемких путевых работах. При переменном токе можно осуществить автоматическое управление тяговыми подстанциями с одного диспет-

черского пункта управления, что значительно сократит обслуживающий персонал. И, наконец, у электровоза с переменным током коэффициент полезного действия на 3-4% выше, чем у электровоза с постоянным током.

За семилетие заводы транспортного машиностроения поставят большое количество локомотивов. Транспорт получит более 5000 магистральных электровозов и около 13 тысяч магистральных и маневровых тепловозов. Увеличивается также поставка моторвагонных секций и дизельных поездов для пригородного движения.

Наряду с восьмиосными электровозами мощностью 4200 квт, которые выпускаются Новочеркасским и Тбилиским электровозостроительными заводами, внедрены такие типы электровозов как Н-60 на переменном токе мощностью 4200 квт, со скоростью 110 км в час и строятся электровазы Н-80 мощностью 5200 квт. Создается также пассажирский электровоз на переменном токе со скоростью 160 км в час.

Выпускаемые новые тепловозы в спаренном состоянии из двух секций могут развивать мощность до 6 тысяч лошадиных сил и по силе тяги равняются четырем паровозам. Такими тепловозами можно возить поезда весом 10 — 12 тысяч тонн, а пассажирские тепловозы будут развивать скорость до 160 км в час. Большое будущее принадлежит газотурбовозу, который будет работать на низкосортном топливе и, несмотря на это, давать высокий коэффициент полезного действия.

Крупные качественные изменения происходят и во всех других отраслях железнодорожного хозяйства. Наша промышленность за семилетие выпустит новых грузовых вагонов на 40% больше, чем в предыдущем периоде. Количество полувагонов увеличится на 60%, цистерн на 87%, а число пассажирских цельнометаллических вагонов почти удвоится. Взамен изотермических вагонов для перевозки скоропортящихся грузов, задерживающихся под загрузкой льдом, все больше внедряются машинные секции и поезда-рефрижераторы, которые в дальнейшем будут получать энергию от контактной сети переменного тока или генераторов тепловоза.

За семилетие все пассажирские вагоны и треть грузового парка будет переведена на роликовые подшипники, что даст экономию в год примерно столько, сколько понадобится для постройки 15 тысяч новых стотонных полувагонов. Советские инженеры продолжают работать над уменьшением веса тары вагона, что даст не только экономию в металле, но и сократит эксплуатационные расходы.

Большие работы проводятся для усиления пути, с целью реализовать всю мощь нового подвижного состава. В путь будет уложено до 70 тыс. км новых рельсов, которые значи-

тельно тяжелее прежних, причем рельсы выпускаются длиной 25 метров, что намного облегчает и удешевляет не только укладку, но и эксплуатацию пути. Сейчас на сети железных дорог внедряется бесстыковой путь на железобетонных шпалах. Вместе с этим повышается уровень механизации всех ремонтных работ с целью ликвидации тяжелого ручного труда путейцев. Все это позволит нам много повысить скорость движения поездов и снизить затраты на содержание пути.

Для увеличения пропускной способности железных дорог и повышения безопасности движения поездов совершенствуются средства связи и сигнализации, централизации и блокировки. За семилетие будет оборудовано 18—20 тысяч километров автоматической блокировкой и диспетчерской централизацией, что в два раза больше предыдущих семи лет. При диспетчерской централизации руководство движением поездов на каждом участке независимо от числа станций осуществляется без участия станционных дежурных и стрелочников одним лицом, находящимся у пульта управления в отделении. Участки переводимые на автоблокировку, оснащаются автостопами, что гарантирует автоматическую остановку поезда у закрытого сигнала, в случае если машинист его не воспринял. Распространение на транспорте получают и телевизионные установки, которые дадут возможность с диспетчерского пункта наблюдать за действиями станционных работников при маневровой работе.

Крупные мероприятия намечаются в области внедрения кибернетики (нового научного направления, изучающего теорию вычислительных, счетнорешающих и управляющих устройств). Уже сконструирован и испытывается первый в мире автомашинист, который обеспечивает безопасное вождение поездов на высоких скоростях. За счет кибернетики можно полностью автоматизировать сортировочную работу на станционных горках, диспетчерскую централизацию на участках и обеспечить руководство движением почти без участия людей. Особенно важное значение имеет кибернетика для оперативного управления перевозками и выполнения сложных расчетов. Электронная счетная машина за 8 часов работы делает более 500 миллионов вычислений. Несмотря на дороговизну такой машины, она окупается в течение нескольких месяцев.

Таким образом, за семилетку все отрасли железнодорожного хозяйства подвергнутся коренной технической реконструкции, в результате чего улучшатся транспортные связи в нашей стране. Вместе с тем выполняются большие работы и по строительству новых магистральных линий и укладке вто-

рых путей. По семилетнему плану должно быть построено 9 тысяч километров новых железных дорог и 8 тысяч километров вторых путей.

Большое место в семилетнем плане отведено культурно-бытовому строительству для железнодорожников. Будет построено и введено в эксплуатацию 12,8 млн. кв. метров жилой площади по линии государственного строительства и более 6 млн. кв. метров за счет фонда предприятий и по другим источникам. Развернуто также строительство культурных учреждений, учебных заведений, больниц, детских садов, яслей и т. д.

Общие капиталовложения в развитие железнодорожного транспорта составят за семилетие 11 — 12 миллиардов рублей, что примерно на 90% больше израсходованного за предыдущие семь лет.

По призыву партии на железнодорожном транспорте, как и в других отраслях народного хозяйства, развернулось соревнование за досрочное выполнение семилетнего плана, за мобилизацию резервов и всемерное повышение производительности труда на 34—37% что даст снижение себестоимости перевозок на два с половиной миллиарда рублей.

Одним из важнейших резервов железнодорожного транспорта и всего народного хозяйства является ускорение оборота вагона, которое в семилетке должно быть обеспечено в размере не менее, чем на 12 час. в среднем на каждый вагон. Для этого должны быть сокращены простои вагонов на станциях, повышены скорости движения поездов, уменьшена дальность перевозок и т. д.

Весьма важным резервом является и улучшение использования грузоподъемности вагонов. С этой целью железнодорожники должны внедрять прогрессивные методы погрузки, применяемые передовиками и новаторами. Если учесть, что на сети железных дорог ежедневно грузится сотни тысяч вагонов, то становится понятным какое огромное количество дополнительных грузов можно перевезти тем же количеством вагонов, увеличив их загрузку.

Каждый процент сокращения дальности перевозок экономит государству примерно 200 миллионов рублей, поэтому необходимо вести борьбу за всемерное упорядочение перевозок, не допускать излишне-дальние, встречные, повторные и другие нерациональные перевозки. Каждый процент повышения среднесуточного пробега локомотивов высвобождает до 150 локомотивов и сэкономит за семилетие 50 млн. рублей, за счет чего можно построить несколько сотен тепловозов.

В деле мобилизации внутренних резервов железнодорож-

ники опираются на внедрение новой техники и высокопроизводительных методов труда.

Крупные мероприятия проводятся на Закавказской железной дороге, которая осуществляет транспортные связи по Грузии и Армении и межреспубликанские связи с Азербайджанской ССР и Российской Федерацией. Дорога тесно связана с морским транспортом через Батумский и Потийский порты. Она является одной из важных магистралей Советского Союза в пассажирских перевозках, удовлетворяя потребности не только населения Грузии и Армении, но и больших групп трудящихся, ежегодно направляющихся для лечения и отдыха на южные курорты.

Задачи Закавказской железной дороги исходят из бурного развития экономики Грузии и Армении. За годы Советской власти в Грузии выстроены тысячи промышленных предприятий. Объем валовой продукции вырос по сравнению с 1913 годом более чем в 40 раз, в том числе тяжелой промышленности в 115 с лишним раз. Мощность электростанций превышает 830 тысяч киловатт, а выработка электроэнергии возросла против 1913 года в 190 раз. В Грузии производятся тысячи тонн стали, чугуна и проката. Огромное богатство республики составляет марганцевая руда, которая добывается теперь в объеме нескольких миллионов тонн в год, тогда как в 1920 году было добыто всего лишь 125 тысяч тонн. Широкое развитие получила и угольная промышленность. В послевоенные годы вступил в строй Кутаисский автомобильный завод, а в 1958 году — Тбилисский электровозостроительный завод.

Большое развитие за годы Советской власти получила легкая, особенно текстильная промышленность. В 1927 — 1928 годах в Грузии было выпущено 120 тысяч метров шерстяных и 60 тысяч метров шелковых тканей, а теперь только ежегодный прирост превышает 150 тысяч метров шерстяных и 40 тысяч метров шелковых тканей.

Промышленность Грузии выпускает сейчас многие виды продукции, количество которых превосходит выпуск их в некоторых развитых капиталистических странах. Так, в Грузии на каждую душу населения производится больше чугуна, чем в Италии; в 1,3 раза больше цемента, чем в Японии и в 1,2 раза больше, чем в Англии; в 9 раз больше электроэнергии, чем в Турции, территория которой в 11 раз больше территории Грузии. Уже в 1963 году Грузия выпустит больше магистральных электровозов, чем Франция, где эта отрасль промышленности развита давно.

Всемирной славой пользуются грузинский чай, вина, коньяк, консервы и другая продукция пищевой промышлен-

ности. Грузия дает сейчас 97 процентов всего производимого в Советском Союзе чая и 98 процентов цитрусов. На обширных площадях раскинулись чайные и субтропические плантации, виноградники, плодовые сады, выращиваются всевозможные ценные технические культуры. Более 50 процентов всех колхозов и все совхозы электрифицированы. На полях используется более 7600 тракторов, 1700 комбайнов, свыше 11 тысяч грузовых автомашин.

За семилетие валовая продукция промышленности Грузии возрастет почти на 75 процентов. Предусматривается дальнейшее огромное развитие сельского хозяйства.

К подлинному экономическому и культурному расцвету привела Советская власть Армению. За годы Советской власти в Армении построено около 500 промышленных предприятий, рудников, электростанций. По сравнению с 1913 годом объем валовой продукции увеличился почти в 70 раз. Сейчас станки, электродвигатели, трансформаторы и многие другие виды промышленной продукции республики поставляются в 40 зарубежных стран. Огромные успехи достигнуты в развитии энергетической базы. В настоящее время в Армении на душу населения вырабатывается электроэнергия в 15 раз больше, чем в Турции и в 32 раза больше, чем в Иране, хотя до революции они находились примерно в равном экономическом положении.

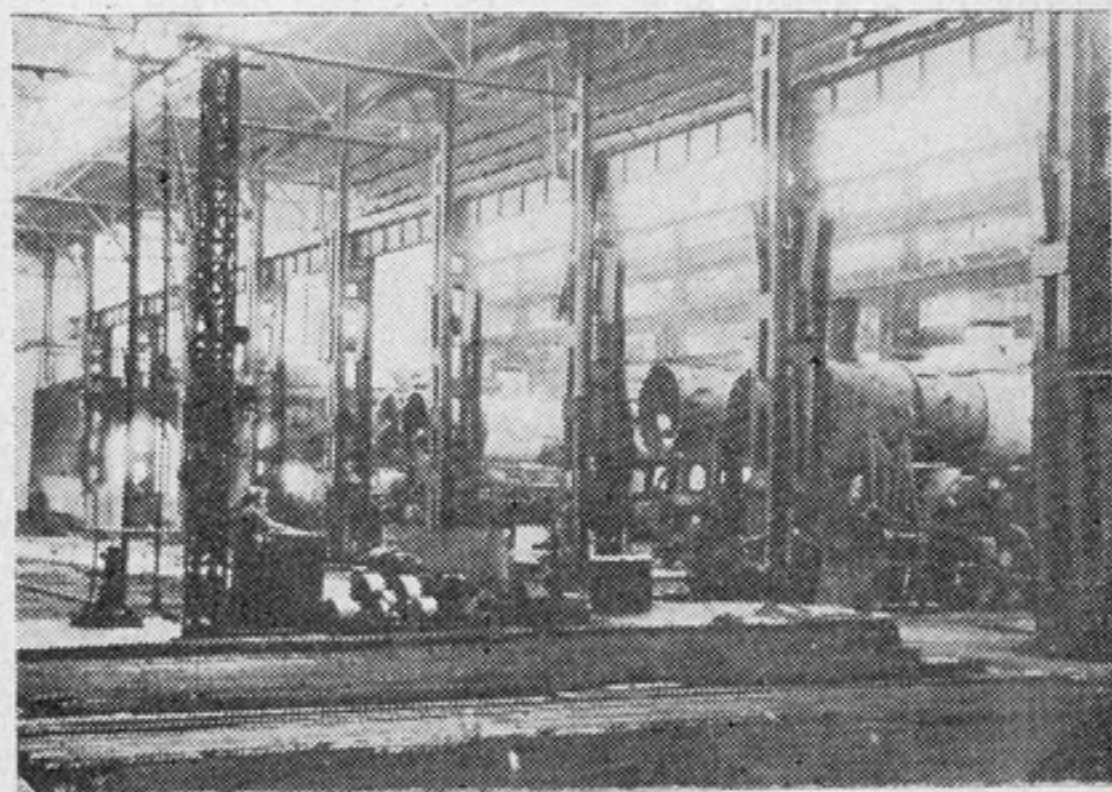
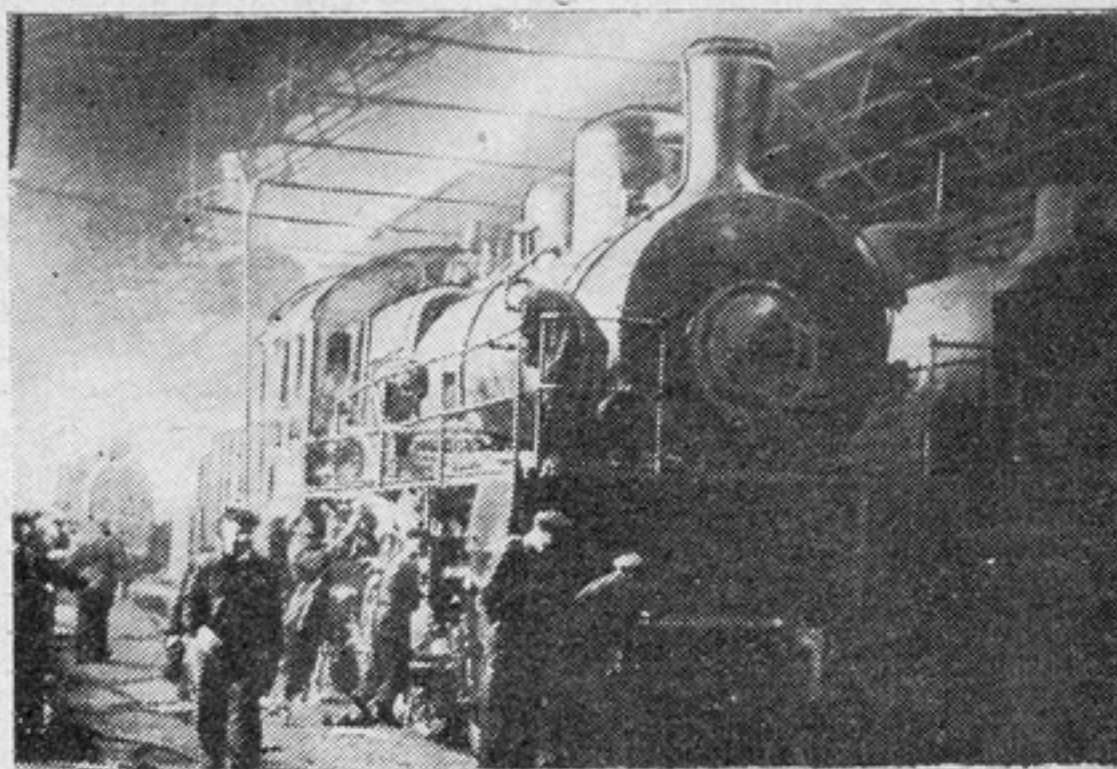
По семилетнему плану валовая продукция промышленности Армянской ССР увеличится примерно в 2,2 раза. Рост производства сельскохозяйственной продукции предусмотрен: винограда примерно в 2,8 раза, плодов — 2,7 раза, табака — в 1,2 раза, коконов тутового шелкопряда — в 1,6 раза, мяса — в 1,7 раза, молока — в 1,6 раза. Площадь виноградников и садов увеличится на 44 тысячи гектаров. Значительно расширится производство высококачественных вин и коньяков.

В связи со столь быстрым ростом народного хозяйства Грузии и Армении, объем грузовых перевозок на Закавказской железной дороге увеличится за семилетку примерно на 45%, для освоения которых выполняется ряд реконструктивных работ.

В результате дальнейшей электрификации участков, а также внедрения тепловозов, удельный вес электрической и тепловозной тяги в общем грузообороте Закавказской дороги достигнет к концу семилетки 95 проц. На лимитирующих участках будут построены вторые пути и будет действовать диспетчерская централизация. Общий объем капитального строительства на дороге за семилетие составит примерно 90 миллионов рублей. Столько же будет израсходовано на капитальный ремонт основных средств.

Коренная реконструкция тяги и пополнение парка новыми типами вагонов требует соответствующей перестройки базы для ремонта подвижного состава и производства запасных частей. С этой целью проводятся мероприятия по усовершенствованию процессов на Тбилисском паровозо-вагоноремонтном заводе. По настоятельной просьбе партийных организаций города Тбилиси и руководства дороги Министерство путей сообщения в 1962 году направило комиссию для решения вопроса о профиле этого завода и его реконструкции. В план проектирования 1963 года включено составление проектной документации на расширение и реконструкцию основных цехов завода. Этот проект будет составлять специализированная Харьковская проектная организация «Трансзаводпроект». По утвержденному техническому заданию на проектирование завод с 1965 года должен прекратить производство ремонта паровозов и полностью переключиться на ремонт цельнометаллических пассажирских вагонов, моторвагонных электросекций, колесных пар и на изготовление запасных частей для линейных подразделений дороги. Намечаемая программа производства завода значительно превысит выпускаемое в настоящее время количество вагонов и моторвагонных секций и потребует проведения серьезных реконструктивных мероприятий, включая обновление имеющегося оборудования и приведение цехов в технически современный и культурный вид.

Тбилисский паровозо-вагоноремонтный завод — старейшее промышленное предприятие Закавказской железной дороги, имеющее богатое революционное прошлое, о чем было сказано в предыдущих главах, до последнего времени не претерпевало каких-либо существенных реконструктивных изменений. Установленное еще в старое время основное станочное, кузнечно-прессовое, транспортно-подъемное и другое оборудование устарело и не обеспечивает необходимой точности обработки деталей и потребной производительности. Одной из основных причин такого положения явилось строительство нового локомотиворемонтного завода на окраине города Тбилиси, куда по тогдашним наметкам Министерства путей сообщения должен был перебазироваться этот завод. Однако в дальнейшем было решено передать локомотиво-ремонтный завод Совнархозу Грузии и он стал выпускать новые электровозы. Это было совершенно правильное решение, которое положило начало большому делу выпуска магистральных электровозов в Грузии. Таким образом паровозо-вагоноремонтный завод остался на старом месте и после передачи его в ведение Закавказской железной



В сборочном цехе Тбилисского ПВРЗ

дороги в 1957 году началось постепенное обновление оборудования и проведение отдельных мероприятий по реконструкции и строительству новых цехов и подсобных предприятий.

Скажем попутно несколько слов о новом Тбилисском электровозостроительном заводе им. В. И. Ленина, который вносит серьезный вклад в дело технической реконструкции железнодорожного транспорта. Как указал в своем выступлении на XXI съезде КПСС В. П. Мжаванадзе, коллектив этого завода имеет все возможности при небольших капиталовложениях значительно увеличить выпуск восьмиосных магистральных электровозов, в результате чего Грузия будет выпускать больше электровозов, чем Франция. Эта смелая задача, как было выше отмечено, реализуется уже в 1963 году.

В подарок к 40-летию Советской Грузии коллектив завода построил новый магистральный электровоз Т-8. Он обладает мощностью около 7 тысяч лошадиных сил. Вес новой машины на 10 тонн меньше, а скорость на 25 проц. выше, чем у электровоза Н-8. Разрабатывается проект нового электровоза на переменном токе, скорость которого рассчитывается на 160 км в час.

Призыв XXI съезда КПСС к активной борьбе за успешное осуществление семилетнего плана встретил у трудящихся нашей страны самый горячий отклик. В Грузии и Армении, как и во всех других республиках, с большим подъемом развернулось всенародное соревнование за выполнение и перевыполнение заданий семилетки.

Многие коллективы Закавказской железной дороги, включившись в это соревнование, приняли высокие социальные обязательства и успешно претворяют в жизнь семилетний план. Например, электровозники Тбилисского депо взяли обязательство путем широкого использования рекуперации и применения передовых методов вождения поездов не только экономить электроэнергию, но и возвращать ее частично в энергосистему республики. Выполняя это обязательство, машинисты все более увеличивают вождение тяжеловесных поездов. Успех семилетнего плана на дороге решается непосредственно на станциях, в локомотивных и вагонных депо, на дистанциях пути и связи, на стройках дороги. В каждом из этих предприятий создана атмосфера производственного подъема.

Мощным потоком развивается на дороге, охватывая все новых и новых людей, движение за коммунистический труд. В этом замечательном движении уже участвуют две тысячи коллективов — 25 тысяч человек. Гордое звание ударников коммунистического труда носят 9 тысяч человек. Предприя-

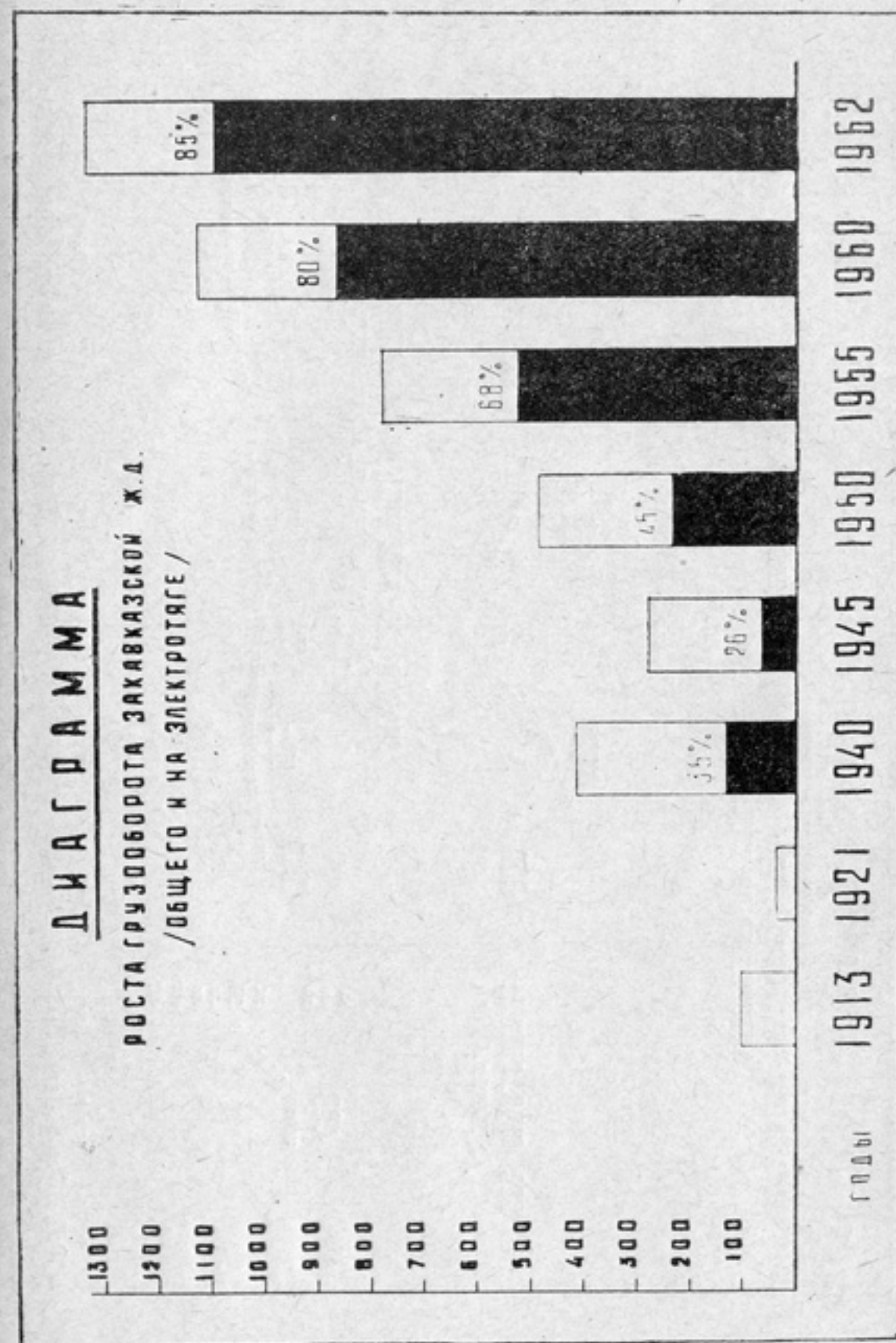
тиями коммунистического труда стали Самтредское вагонное депо, Ленинанканский участок энергоснабжения, Ленинанканское электровозное депо. По почину Самтредского отделения вступили в это патриотическое соревнование и коллективы всех других отделений. Это дает теперь право всему коллективу дороги начать соревнование за звание магистрали коммунистического труда.

Закавказская железная дорога располагает опытными кадрами. Однако широкое внедрение новой техники, особенно электрической и тепловозной тяги, автоматики и телемеханики требует дальнейшего повышения квалификации работников всех профессий. Дорога хорошо насыщена специалистами с высшим и средне-техническим образованием. Инженеров и техников на дороге более трех тысяч человек. Кроме того работников с высшим образованием других специальностей — экономистов, юристов, врачей, педагогов и др. около двух тысяч человек.

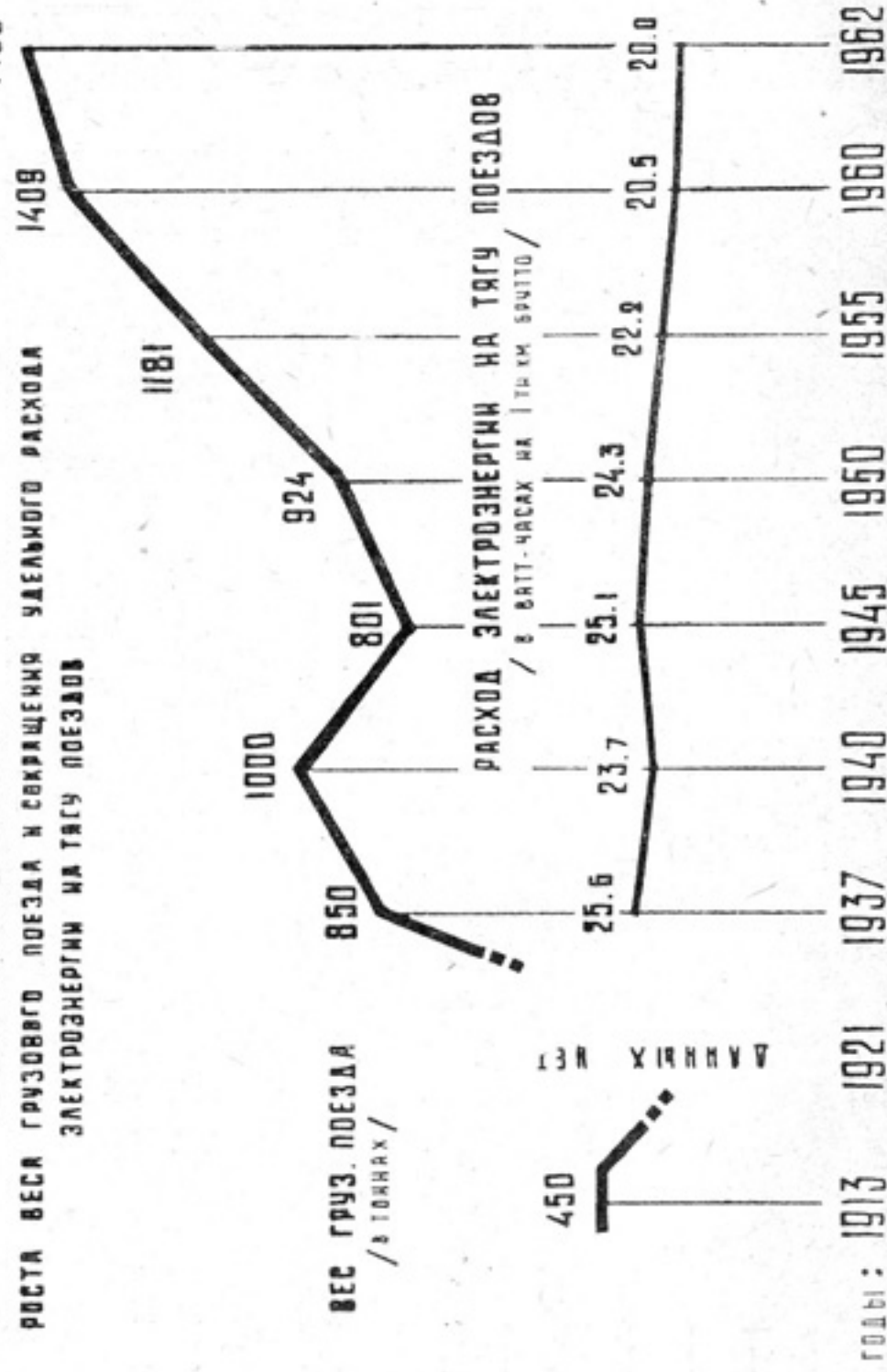
Инженерами питает дорогу в основном транспортный факультет Государственного политехнического института Грузии имени В. И. Ленина, с которым дорога имеет тесную связь и содружество. Наряду с оказываемой институтом помощью в деле электрификации, постоянно дают ценные советы и принимают активное участие в разработке разных актуальных вопросов такие видные научные деятели, как академик АН Грузинской ССР К. С. Завриев, профессора М. И. Дандуров, В. М. Гургенидзе, Н. М. Ройнишвили, доценты Б. Н. Лежава, Ш. Г. Джанджгава, Ш. И. Кавтиашвили, Г. И. Мамасахлисов, В. А. Словинский, А. Н. Попов и другие ученые и преподаватели института.

За последнее время широкое распространение получило заочное образование через систему Всесоюзного заочного института железнодорожного транспорта и заочное отделение Тбилисского ж.-д. техникума. Железнодорожники стремятся к знаниям и для этого им открыт широкий доступ. В 1961 году через сеть курсов и технических школ дороги прошли около 5000 человек. Такой масштаб подготовки и повышения квалификации кадров обеспечивает успешное решение стоящих задач.

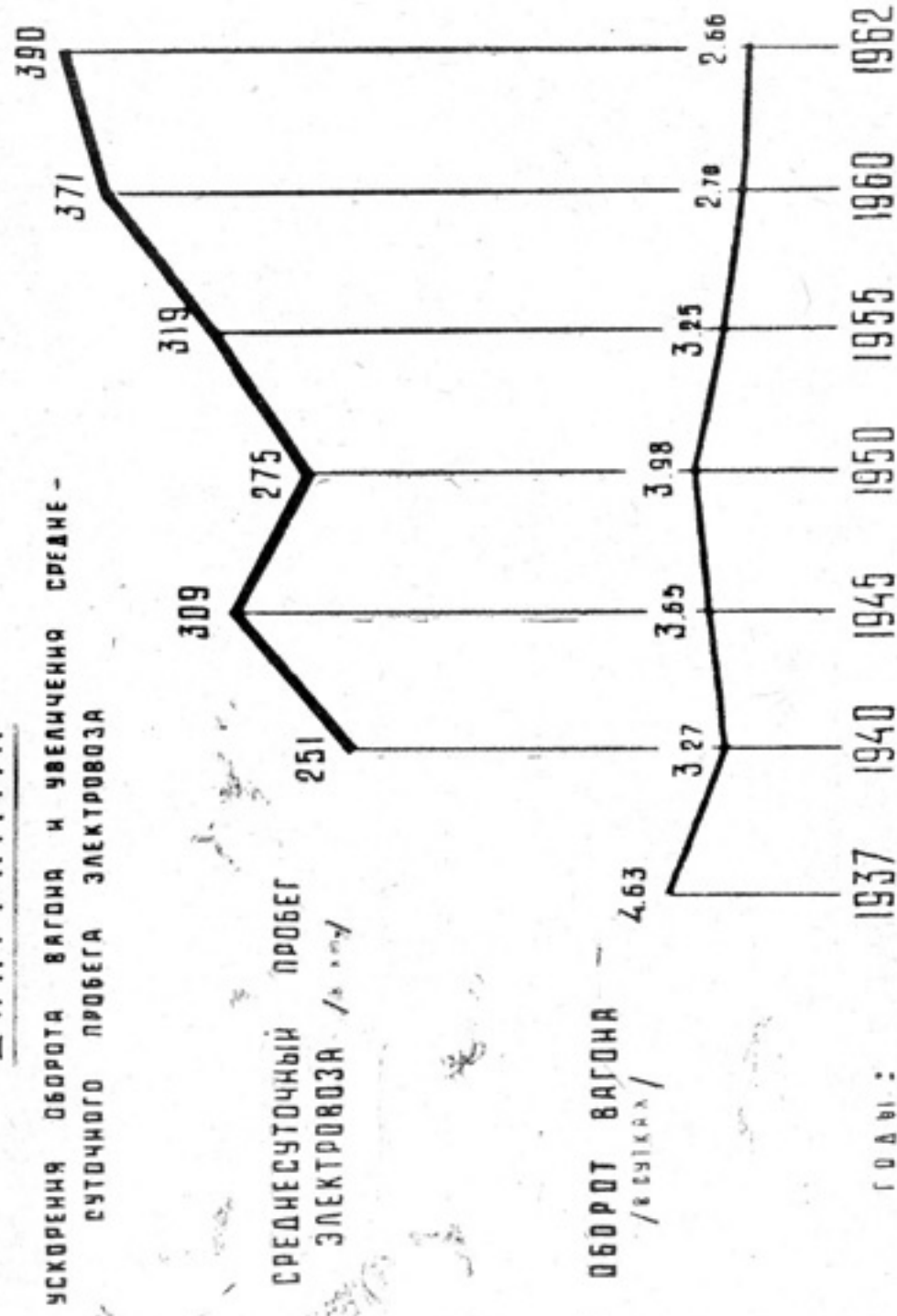
За последние четыре года семилетки коллектив Закавказской железной дороги значительно перевыполнил план перевозок, улучшил использование подвижного состава, а по основным экономическим показателям — росту производительности труда и снижению себестоимости перевозок, идет со значительным опережением контрольных цифр семилетнего плана.



ДИАГРАММА



ДИАГРАММА



ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Еще более величественные перспективы встали перед железнодорожниками в свете принятой XXII съездом КПСС новой Программы партии — программы построения коммунистического общества в нашей стране.

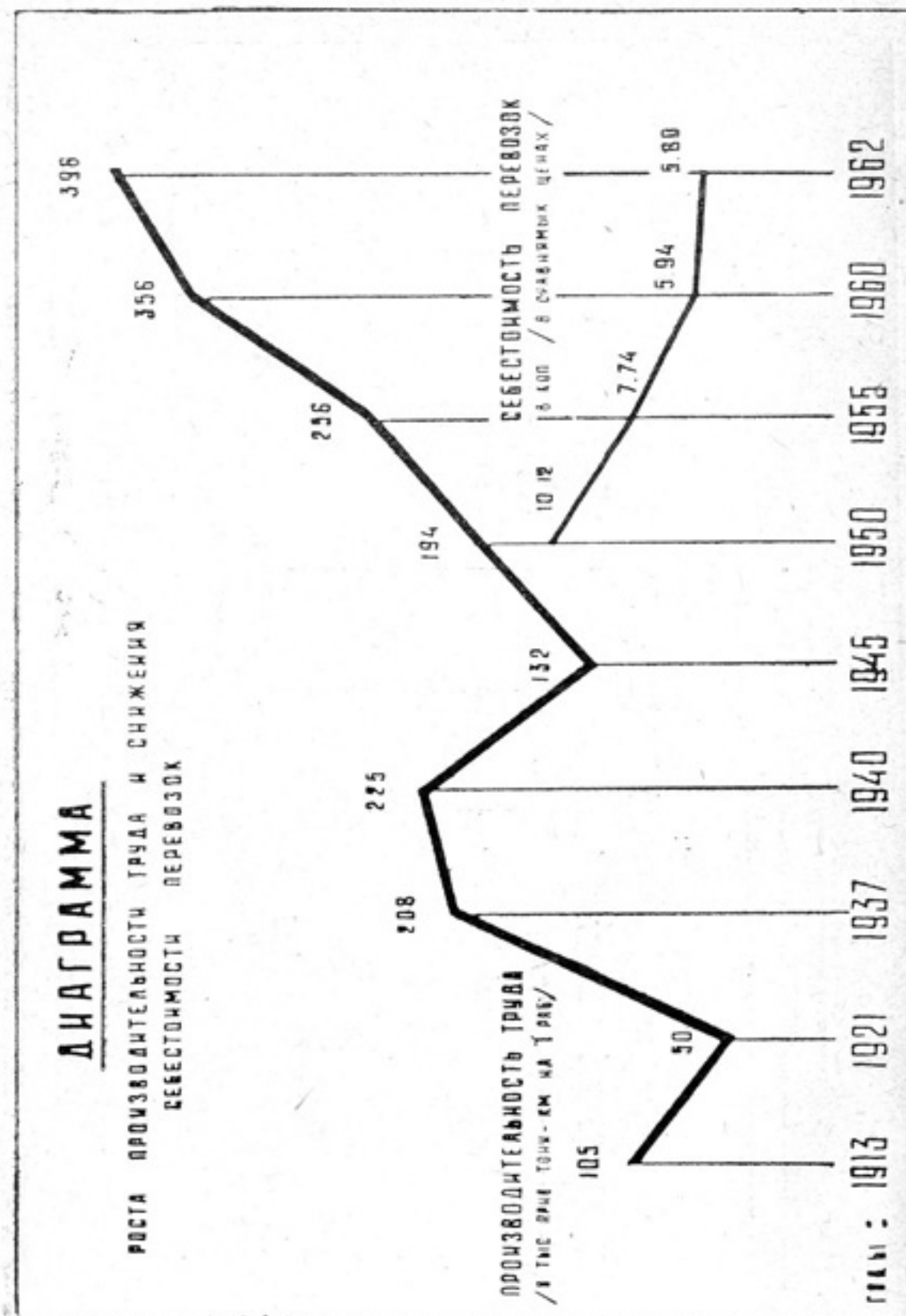
Выдвинутая в Программе КПСС главная экономическая задача — создать в течение двух десятилетий материально-техническую базу коммунизма — значительно повышает требования к железнодорожному транспорту. При намеченных темпах роста промышленности и сельского хозяйства Советского Союза грузооборот железных дорог возрастет в несколько раз, что требует дальнейшего совершенствования перевозок и улучшения использования технических средств транспорта.

Основное внимание будет сосредоточено на комплексном развитии важнейших железнодорожных магистралей и отраслей хозяйства железных дорог на базе дальнейшего перевода линий на электрическую и тепловозную тягу, реконструкции и усиления пути, усовершенствования подвижного состава, автоматизации основных процессов и механизации трудоемких работ. Широкое внедрение новейшей техники обеспечит значительное увеличение скорости движения, состава и веса поездов.

Будут кардинально решены вопросы полной увязки в работе железных дорог общего пользования с подъездными путями промышленных предприятий, складов и баз, а также вопросы наиболее целесообразного распределения перевозок между различными видами транспорта на основе рационализации хозяйственных связей экономических районов страны. Это обеспечит возможность согласованного развития всех видов транспорта, как составных частей единой транспортной сети и максимальное сокращение транспортных издержек в народном хозяйстве.

На небывалую высоту поднимется экономика республик Закавказья, что вызовет огромный рост железнодорожных перевозок на Закавказской магистрали.

Наряду с широким внедрением всех достижений транспортной техники, особенно средств механизации и автоматизации, преобразится сеть линий и участков Закавказской железной дороги. Продолжится электрификация линий и боковых ветвей, а часть участков будет переведена на тепловозную тягу. Таким образом, паровозы вовсе исчезнут и не только из поездной работы, но и с маневровой работы на станциях.



Остановимся на объектах намечаемого нового железнодорожного строительства.

Перевальная дорога через главный Кавказский хребет. Как известно, республики Закавказья осуществляют железнодорожную связь с другими союзными республиками через два выхода: через Баку — Дербент и по Черноморскому побережью с выходом на Армавир. Первый из них ввиду значительного расстояния создает большие перепробеги грузов, замедляет доставку их потребителям и является экономически невыгодным. Второй выход хотя и сокращает расстояние, но из-за значительной загрузки его пассажирскими поездами практически мало влияет на пропуск грузопотоков коротким путем и не решает проблемы удешевления и ускорения грузовых перевозок.

Вопрос создания нового еще более короткого выхода, обеспечивающего растущие размеры ввоза и вывоза грузов республик Закавказья, особенно Грузии и Армении, уже давно стоит в порядке дня и требует быстрого разрешения.

Столица союзной республики Армении — Ереван свои экономические связи со столицами братских республик Закавказья — Тбилиси и Баку, а также с другими союзными республиками осуществляет через железнодорожные линии: на Тбилиси через Леникан — Санаин и на Баку через Джульфу — Минджевань. Обе эти линии пролегают в сложных топографических условиях и являются затрудненными для пропуска растущих грузопотоков.

Назрел вопрос изыскать и осуществить строительство более короткого и надежного выхода на главную линию Закавказской железной дороги.

Железнодорожная линия Марнеули — Маднеули. Богатые залежи полезных ископаемых и в первую очередь железной руды в Болнискском районе Грузинской ССР поставили вопрос строительства железнодорожной ветки Марнеули — Маднеули. По составленному Кавгипротрансом проекту уже начато строительство дороги от ст. Марнеули, отстоящей от Тбилиси на 37 км. Протяжение строящейся линии 41 км, которая пройдет через районный центр Болниси. Постройка этой дороги значительно ускорит создание нового мощного горнорудного района нашей республики и окажет большое влияние на развитие сельского хозяйства.

Реконструкция узкоколейной Бакурианской ветки. Эта ветка протяжением 38 км, проходящая в зоне прекрасных климатических курортов Боржомского ущелья, была сооружена в дореволюционное время с нестандартной шириной колеи 912 мм, как и Чнатурская ветка. Построенные по специальному заказу для этих линий паровозы и вагоны давно уже

амортизировались и создают большие трудности в обеспечении перевозок на этом участке.

Широкий размах курортного строительства — санаториев, пансионатов, больниц, туристских баз на станциях Цеми, Цагвери, Либани и создание горно-лыжных спортивных сооружений в Бакуриани значительно увеличивают размеры пассажирских перевозок, как в летнее время, так и зимой, и настойчиво требуют назначения дополнительных пассажирских поездов. Размеры грузовых перевозок в связи с ростом вывоза из района Бакуриани андезитовой руды и значительным увеличением ввоза строительных и других материалов для нужд курортов, населения, промышленности и особенно для курортного строительства, также систематически возрастают. Все это требует значительного увеличения размеров перевозок на этом участке, а отсутствие подвижного состава лишает возможности удовлетворить эти растущие требования.

Назрел вопрос реконструкции ветки путем перешивки ее на стандартную колею. Ввиду чрезвычайно трудных условий горной местности перешивка на широкую колею является слишком сложным и дорогостоящим мероприятием и ее осуществление в настоящее время не представляется возможным. Поэтому принято решение перешить ее на стандартную колею, принятую для узкоколейных линий и перевести на тепловозную тягу.

В настоящее время по распоряжению министра путей сообщения уже подбирается соответствующий подвижной состав и в 1963 году на дорогу будут направлены тепловозы и цельнометаллические пассажирские вагоны. Работы по перешивке, после готовности проектной документации, будут осуществлены быстрыми темпами за самый короткий срок, чтобы избежать длительных перебоев в движении поездов на этом участке.

После проведения указанных мероприятий Бакурианская ветка сможет полностью обеспечить растущие потребности в перевозках, значительно лучше и быстрее, в уютных цельнометаллических вагонах, доставлять наших туристов, курортников и спортсменов, едущих на отдых, лечение и горно-лыжные спортивные соревнования. Реконструированная таким образом железнодорожная ветка обеспечит необходимые условия для перевозок при проведении намечаемых всемирных соревнований по лыжному спорту в Бакуриани.

Наряду с развитием сети железных дорог в Грузии и Армении, на существующих линиях будут осуществлены такие капитальные мероприятия, как прокладка вторых путей в главных направлениях и развитие основных узлов, где будут

сооружены автоматизированные сортировочные горки, оборудованные устройствами для программного управления.

Перевод линий на прогрессивные виды тяги. Перевод на прогрессивные виды тяги — электровозную и тепловозную всех участков нашей дороги переходит за пределы действующей семилетки.

Участок Ленинанкан — Масис первоначальным планом было намечено перевести на тепловозную тягу, но в связи с изменившейся обстановкой после электрификации участка Ереван — Раздан — Севан перевод оставшегося на паровой тяге промежуточного участка Ленинанкан — Масис на тепловозную тягу теряет смысл. Ставится вопрос о электрификации этого участка, чем будет полностью завершён перевод на электротягу одной из важнейших магистральных линий железных дорог нашей страны: Ленинград — Ереван.

Электрификация этого участка значительно улучшит эксплуатацию нашей дороги и в первую очередь Ереванского отделения. Намного ускорится продвижение пассажирских и грузовых поездов, появится возможность сквозного пропуска электровозов, что позволит упразднить паровозное депо на станции Ленинанкан. По настоятельной просьбе правительства Армянской ССР и руководства Закавказской железной дороги планирующие органы нашей страны рассматривают этот вопрос и надо полагать, что он найдет положительное решение в ближайшие годы.

Перевод на тепловозную тягу Кахетинской линии уже согласован Министерством путей сообщения и будет осуществлён в 1963 году. Для этого в срочном порядке проводятся работы по усилению и реконструкции пути в целом по линии, а в первую очередь на перегонах ветки Качрети — Цители Цкаро. Осуществление этого мероприятия ликвидирует большие трудности в поездной работе, которые испытываются на Кахетинской линии в связи с недостатком воды для паровозов.

Тепловозная тяга значительно ускорит продвижение поездов и увеличит провозную способность этого участка, который уже в настоящее время с трудом справляется с возросшим грузопотоком и зачастую является тормозом в развитии производительных сил богатейших районов Кахетии. На дальнейшую перспективу Кахетинская линия, как и вся наша дорога, должна быть и будет переведена на электротягу тем более, что уже теперь начаты работы по электрификации пригородного движения на головном участке этой линии Навтлуги — Сагареджо.

В недалеком времени будут электрифицированы оставшиеся на паровозной тяге и такие участки, как Ленинанкан —

Артик и Боржом — Вале, чем будет завершено такое прогрессивное дело, как сплошная электрификация Закавказской железной дороги, с которой, по существу, началась электрификация железных дорог нашей страны.

Маневровая работа на станциях будет производиться тепловозами. По перспективным наметкам полная замена маневровых паровозов тепловозами закончится не позднее 1965 года.

Автоматизация средств управления движением поездов. Несмотря на большую работу, проводимую по строительству средств автоматизации и централизации стрелок и сигналов, все же Закавказская железная дорога значительно отстала в этом деле от других магистралей нашей страны. Достаточно отметить, что на дороге имеются еще целые участки, где способом сношений между станциями по движению поездов является устаревшая жезловая система; на электрическую централизацию переведено еще мало станций и т. д.

Проводимые в настоящее время работы по устройству полуавтоматической блокировки позволят нам уже в ближайшие два года полностью ликвидировать жезловую систему на всех участках дороги. Электрической централизацией стрелок, являющейся одним из лучших технических мероприятий по обеспечению безопасности движения поездов, в 1963 году будут оборудоваться отдельные распорядительные промежуточные станции. Кроме того устаревшая гидравлическая централизация стрелок будет заменена электрической. В 1963 году будут составляться проекты электрической централизации ряда других больших промежуточных станций. В дальнейшем намечается устройство электрической централизации на узловых станциях дороги.

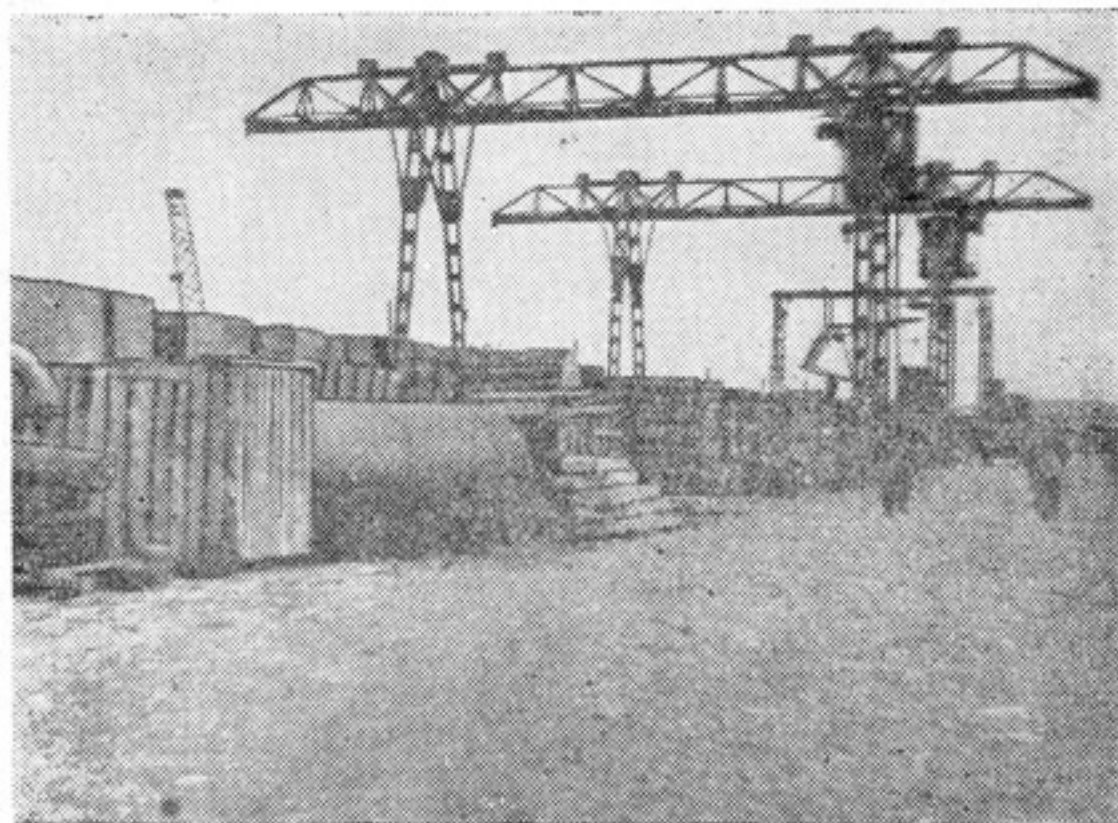
Наиболее совершенной является диспетчерская централизация, позволяющая полностью автоматизировать управление движением поездов и исключая участие станционных работников на местах в приготовлении маршрутов следования поездов. Эта прогрессивная система не только обеспечивает безопасность движения поездов, но в результате сокращения обслуживающего персонала дает и большой экономический эффект.

В план строительства 1963 года включено начало работ по оборудованию диспетчерской централизацией участка, пропускающего большое количество дальних и местных пассажирских поездов. Осуществление этого мероприятия будет закончено в 1965 году. В дальнейшем намечается продолжить диспетчерскую централизацию по главному ходу. Эта наметка имеет реальную предпосылку в связи с тем, что наличие на этих участках релейной централизации стрелок

значительно облегчает и удешевляет сооружение диспетчерской централизации.

Проблема увеличения скорости движения пассажирских поездов является одной из самых актуальных для всей сети железных дорог Советского Союза. Для Закавказской железной дороги она имеет также первостепенное значение. Достигнутые в настоящее время маршрутные скорости следования пассажирских поездов не превышают у нас 50 километров в час, а на отдельных направлениях и того меньше и не могут удовлетворить требований сегодняшнего дня.

В перспективных планах развития намечается проведение целого ряда технических и организационных мероприятий, направленных на увеличение скоростей следования пассажирских поездов. К ним относятся в первую очередь: усиление и реконструкция путевого хозяйства с укладкой тяжелых типов рельсов, постановкой пути на щебеночное основание, спрямлением пути и ликвидацией кривых малых радиусов на лимитирующих участках. Эти мероприятия в первую очередь будут осуществляться на главном пассажирском направлении; другое радикальное мероприятие состоит в замене товарных электровозов ВЛ-22, обслуживающих пассажирские поезда и имеющих максимальную конструктивную скорость 85 км в час, на быстроходные электровозы пассажирского типа с

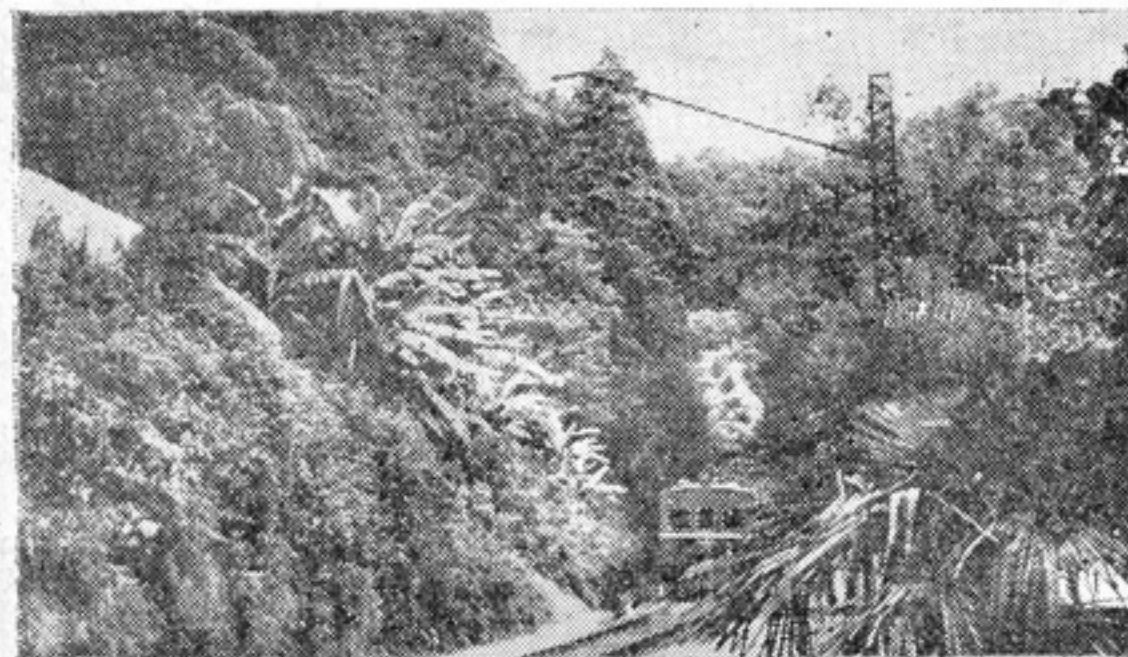


Механизированный грузовой двор на ст. Кутаиси II

конструктивной скоростью порядка 140—160 км в час. Осуществление указанных мероприятий даст значительное увеличение скоростей движения пассажирских поездов и вместе с тем еще больше увеличит пропускную способность однопутных участков нашей дороги, ограничивающих размеры движения и перевозки народнохозяйственных грузов.

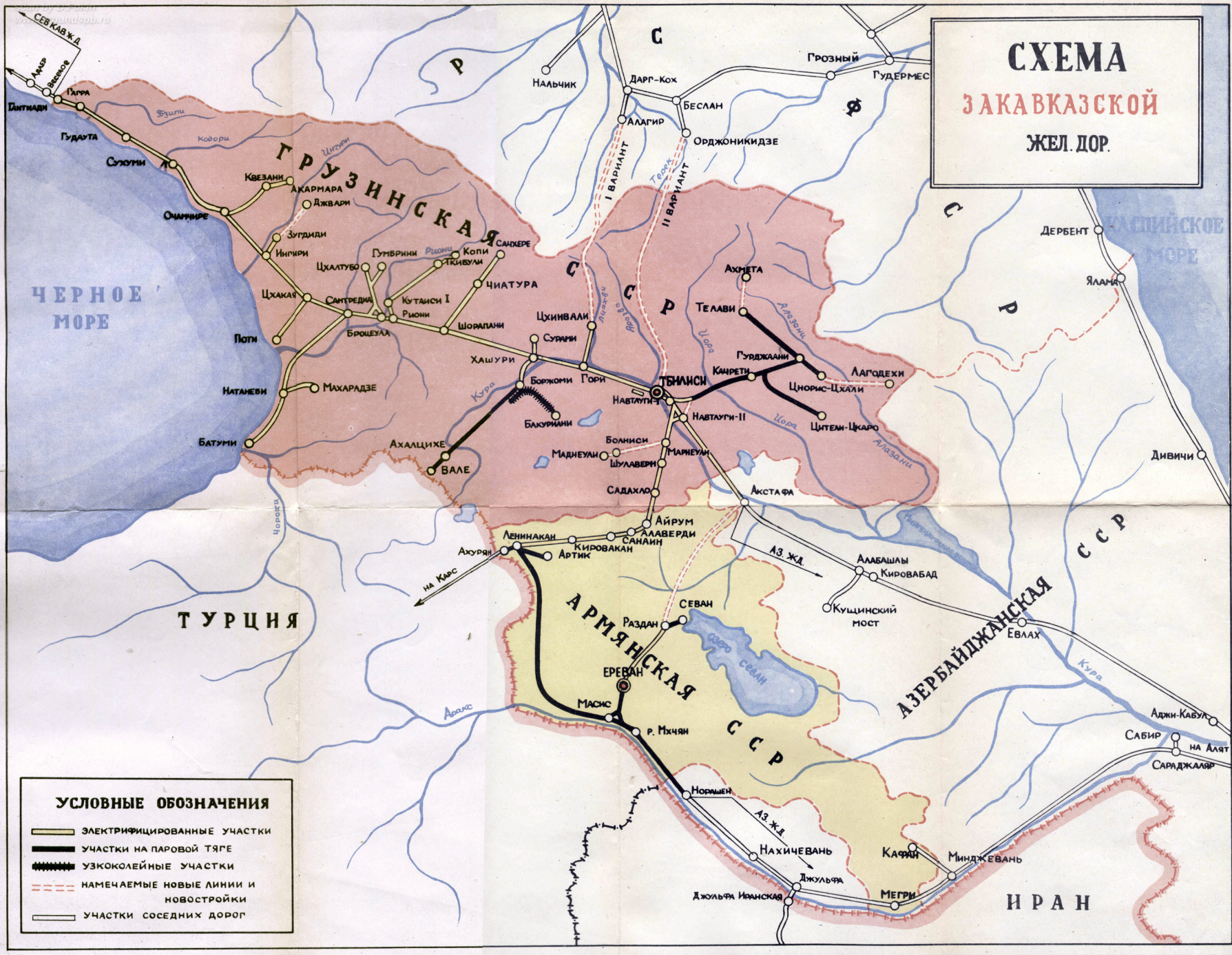
К организационным мероприятиям относятся: разработка более рациональной схемы движения местных пассажирских поездов, предусматривающей зональное обслуживание пассажирскими поездами отдельных групп станций, расположенных на участке, что даст возможность сократить количество остановок; отправление и следование местных пассажирских поездов, обращающихся на коротких плечах, в дневное время, что исключит вынужденное растягивание графика их следования и создаст более благоприятные условия для пассажиров. Предварительные расчеты показывают, что проведение хотя бы части всех этих мероприятий может значительно поднять маршрутные скорости следования пассажирских поездов.

Впредь пассажирские поезда всех сообщений из Грузии и Армении будут обслуживаться только составами, приписанными к Закавказской дороге. На ряде пригородных участков, а в первую очередь между Рустави — Навтлуги — Тбилиси, Тбилиси — Боржоми, Батуми — Натанеби — Махарадзе, Сухуми — Сочи, Ереван — Севан будет организовано моторвагонное движение с повышенной частотой.



На Батумском побережье

СХЕМА ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.



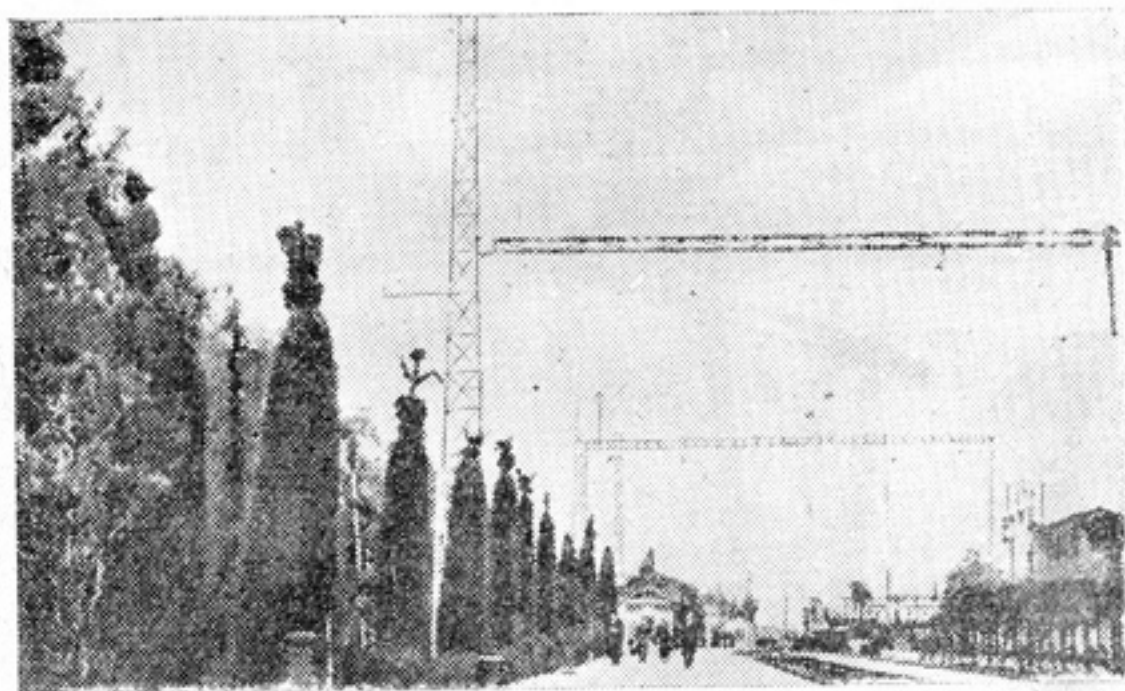
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

- ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫЕ УЧАСТКИ
- УЧАСТКИ НА ПАРОВОЙ ТЯГЕ
- УЗКОКОЛЕЙНЫЕ УЧАСТКИ
- НАМЕЧАЕМЫЕ НОВЫЕ ЛИНИИ И НОВОСТРОЙКИ
- УЧАСТКИ СОСЕДНИХ ДОРОГ

Пассажирские перевозки будут осуществляться в правильном взаимодействии с автотранспортом, главное назначение которого перенесется на обслуживание районов, не имеющих железных дорог. В вокзальных помещениях ряда станций разместятся автобусные станции. Организация смешанных железнодорожно-автомобильных сообщений обеспечит пассажирам большие удобства.

Грузовая работа будет производиться на механизированных грузовых дворах, причем погрузка в тесном взаимодействии с автотранспортом будет концентрироваться на меньшем числе специально приспособленных станций. Дальнейшее развитие получают контейнерные перевозки, а перевозка скоропортящихся грузов будет осуществляться только рефрижераторными секциями и поездами.

Все подъездные пути промышленных предприятий, складов и баз, не связанные с внутризаводскими технологическими перевозками, перейдут в ведение железной дороги, что обеспечит их надлежащее техническое состояние, широкую механизацию погрузочно-разгрузочных работ и круглосуточную деятельность по единому технологическому процессу со станциями примыканий. Малодеятельные подъездные пути будут упразднены. Таким образом, грузовая работа будет введена в русло наибольшей рациональности и экономии.



На перроне Батумского вокзала

Несколько слов надо уделить путевому хозяйству, которое на железнодорожном транспорте является в полном смысле

ле слова основой, а на Закавказской железной дороге представляет, кроме того, особую сложность ввиду горного рельефа с крутыми подъемами-уклонами и поворотами и пролегания трассы ряда участков в непосредственной близости от моря.

Коснемся двух вопросов — проблемы содержания в исправности земляного полотна дороги на прибрежных участках и прогресса в устройстве верхнего строения пути.

Укрепление морских берегов и предохранение земляного полотна железнодорожного пути от размывов было и остается важнейшей и тяжелой задачей наших путейцев.

Земляное полотно ряда участков проложено по самому берегу Черного моря и подвергается разрушительному воздействию морских волн. Проводимые из года в год большие укрепительные работы с сооружением дорогостоящих подпорных стен, временных баражей, заградительных валов и других устройств часто являются недостаточными.

Проблема надежной защиты земляного полотна встала со всей остротой в настоящее время из-за усилившегося размыва пляжевых накоплений на отдельных километрах. Неоднократно выделявшиеся авторитетные комиссии с участием видных специалистов, изучавшие на месте создавшееся положение, наметили большую программу мероприятий. На основе сделанных выводов проектный институт «Кавгипротранс» разработал генеральный план берегоукрепительных работ, рассчитанный на ближайшие годы и более отдаленный период.

Решающим звеном намеченных мероприятий, наряду с постройкой мощных укрепительных сооружений, является сохранение существующих и создание новых морских пляжей. Непродуманное в свое время изъятие из береговых отложений больших масс инертных материалов — песка, гравия и балласта для нужд строительства, составивших в общей сложности несколько миллионов кубометров, значительно ухудшило условия морской миграции и вызвало оголение отдельных участков от гравийных наносов и исчезновение пляжей.

Участки морского берега, лишенные пляжевых покрытий, под действием морских волн, в особенности в штормовую погоду, быстро размываются и даже мощные берегоукрепительные стены, подмытые снизу, опрокидываются и уже не обеспечивают защиту земляного полотна дороги. Столь отрицательное влияние выборки морского балласта на состояние берегов было обнаружено поздно. В последние годы вывоз морского балласта с Черноморского побережья был запрещен и морские карьеры постепенно закрылись.

С целью ликвидации создавшегося положения генеральный проект предусматривает строительство большого количества морских бун, значение которых заключается главным образом в сохранении существующих и создании новых пляжей. Эксплуатация уже построенных морских бун показала правильность предположения наших проектировщиков и во многих местах этих участков уже появились новые пляжи, нанесенные морем. В своих предположениях наши проектировщики идут еще дальше, требуя заполнения межбунного пространства на оголенных местах привозным балластом, т. е. создания искусственных пляжей. Это мероприятие конечно и сложное и дорогостоящее, но учитывая большое народнохозяйственное значение, надо смелее проводить его в жизнь.

Проект предусматривает также строительство большого количества мощных берегоукрепительных сооружений в виде волноломов, подпорных стен и других, надежно обеспечивающих укрепление и защиту берегов. К осуществлению проекта наши строительные организации уже приступили и на 1963 год для этой цели выделены значительные ассигнования, позволяющие подключить к этой работе мощную специализированную организацию «Морстрой», которая имеет современное высокопроизводительное техническое оснащение и опытные кадры.

Излюбленное место трудящихся нашей страны — Черноморское побережье Кавказа с его прекрасными курортами и живописными местами, должно быть обеспечено всеми условиями для культурного и здорового отдыха. Железнодорожники, призванные обслуживать советских людей хорошим транспортом, должны сделать все, чтобы поезда на этих участках ходили без перебоя с высокими скоростями, как в хорошую, так и в штормовую погоду.

Бесстыковой путь. В эксплуатационной работе железнодорожного транспорта первостепенное значение имеет исправное содержание путевого хозяйства и в первую очередь элементов верхнего строения пути, которые, находясь под постоянным динамическим воздействием движущегося подвижного состава, сильно изнашиваются, нередко расстраиваются и требуют систематического тщательного ухода за путем.

Самым слабым местом верхнего строения пути — ее рельсовой нити, являются стыковые соединения рельсов, которые испытывают непрекращающиеся удары колесных пар, раньше других элементов выходят из строя и требуют поэтому частой подбивки, крепления и даже замены отдельных деталей скреплений.

Инженерная мысль железнодорожников уже давно работает над проблемой улучшения содержания стыковых соединений рельсов, над систематическим совершенствованием конструкций и форм отдельных частей и значительным удлинением срока их службы. Вместе с этим работа все время велась и в другом направлении — изыскании возможности максимального сокращения количества стыковых соединений.

Прокатываемые промышленностью рельсы имеют стандартную длину 12,5 метров, что и определяет количество стыков на каждом километре пути, а именно 160 стыков на обеих рельсовых нитках. Принимавшиеся меры по удлинению прокатываемых рельсов на металлургических заводах нашей страны ввиду сложности перестройки технологии проката долгое время не имели успеха. Перед войной Енакиевский рельсопрокатный завод и после войны металлургический завод «Азовсталь» начали выпускать рельсы длиной 25 метров.

Проведение этого мероприятия имеет большое народнохозяйственное значение и дает государству огромный экономический эффект. Количество стыков пути сокращается вдвое, а это означает, во-первых, экономию сотен тысяч тонн металла, расходуемого на накладки и соединительные болты, во-вторых — значительное продление срока службы рельсов и подвижного состава, воспринимающего удары на стыках, которых будет вдвое меньше, в третьих, это означает большое облегчение ухода за железнодорожным путем и его содержания.

Проблеме сокращения стыковых соединений служит и сварка рельсов. Применявшаяся в прежние годы термитная сварка, ввиду ее несовершенства, не давала ощутимых результатов и не нашла широкого распространения на железнодорожном транспорте. Эта сварка применяется только на трамвайных линиях.

Широкие возможности применения более совершенной сварочной техники в железнодорожном хозяйстве и в первую очередь на стыковой сварке рельсов открыло развитие электро-сварки и выпуск мощных стыков электросварочных агрегатов. Специальные рельсосварочные заводы, организованные на железных дорогах, производят стыковую сварку рельсов и выпускают рельсовые плети длиной 50, 125 и даже 800 метров. Укладка в путь таких длинных рельсов решает вопрос почти полной ликвидации стыковых соединений и превращает путь практически в бесстыковой.

На нашей дороге этим прогрессивным делом начали заниматься с большим опозданием. Только в настоящее время составляется проект рельсосварочного цеха, который в первое время будет сваривать рельсы длиной до 50 метров, а в

WWW дальнейшем доведет их длину до 125 метров и больше. Работа с такими длинными рельсами потребует полной механизации путевых работ и оснащения дистанций пути высокопроизводительными транспортно-подъемными средствами и другой техникой.

Составление данного очерка совпало по времени с годовщиной со дня открытия исторического XXII съезда КПСС. Минув год, в течение которого советский народ немало потрудился над претворением в жизнь предначертаний великой Программы коммунистического строительства. Определенную работу провел и коллектив Закавказской железной дороги.

Добившись заметного улучшения использования подвижного состава, дорога обеспечивает устойчивое перевыполнение плана перевозок и успешную реализацию принятых социалистических обязательств.

Как было показано выше, значительно усилилось внимание к вопросам увеличения пропускной способности участков и перерабатывающей способности станций.

1962 год явился годом начала внедрения на дороге мощных восьмиосных электровозов и тепловозов. Первые поступившие на дорогу маневровые тепловозы используются на станции Тбилиси для обработки пассажирских составов и ожидается поступление поездных тепловозов для Кахетинской линии.

В 1962 году дорога перешла на работу исключительно с четырехосными вагонами, что повысило ее провозную способность и сыграло положительную роль в деле более надежного обеспечения безопасности движения поездов и маневровой работы на станциях.

В течение года рассматривался вопрос и подготавливались мероприятия по концентрации грузовых операций на меньшем числе станций и по передаче в ведение дороги подъездных путей предприятий, складов и баз. С будущего года будет приступлено к осуществлению этих мероприятий.

Серьезной перестройке и улучшению подверглась система обслуживания и контроля местных пассажирских и пригородных поездов. На базе усиления роли общественности и повышения ответственности бригадиров поездов достигнуты заметные результаты в деле наведения порядка в поездах, повышения культуры обслуживания пассажиров и увеличения доходов дороги.

Имеющиеся достижения не заслоняют перед коллективом дороги недостатки в работе. Не все еще отделения, станции, депо, дистанции пути работают с необходимой четкостью и некоторые из них не обеспечивают повседневного выполнения

планов и заданий. Не достигнуто ритмичное производство грузовых операций, что приводит к немалым потерям перевозочных ресурсов. Пока еще допускаются отдельные нарушения графика и расписания движения поездов, правил безопасности, условий культурного обслуживания пассажиров. Сознавая свою ответственность за более четкую организацию работы, железнодорожники усиливают борьбу со всеми этими недостатками, стремятся выше поднять уровень и качество перевозок, более успешно решать стоящие перед железной дорогой большие задачи.

Нет никакого сомнения в том, что славный коллектив Закавказской железной дороги, верный своим замечательным традициям, под руководством Центральных Комитетов Коммунистических партий братских республик Закавказья внесет достойный вклад в великое дело построения коммунистического общества в нашей стране.

Участки	Год ввода в эксплуатацию	Год электрификации
В досоветское время		
Поти—Тбилиси	1872	1932 Хашури—Зестафони 1936 Хашури—Тбилиси 1936 Зестафони—Самтредиа 1949 Самтредиа—Поти
Хашури—Сурами	1872	1932
Риони—Кутаиси	1877	1945
Тбилиси—Актафа	1883	1949
Самтредиа—Батуми	1883	1953
Кутаиси—Ткибули—Копи	1887	1948 Кутаиси—Ткибули 1956 Ткибули—Копи
Хашури—Боржоми	1894	1937
Шорапани—Чиатура (узкая колея)	1895	—
Навтлуги—Санаин	1899	1960 Навтлуги—Садахло 1961 Садахло—Санаин 1953 Санаин—Ленинакан
Санаин—Ленинакан—Ахуран	1899	—
Чиатура—Дарквети (узкая колея)	1900	—
Боржоми—Бакуриани (узкая колея)	1902	—
Ленинакан—Ереван	1902	—
Дарквети—Сачхере (узкая колея)	1904	—
Масис—Норашен	1908	—
Навтлуги—Гурджаани—Телави— Циорис—Цхали	1915	—
При Советской власти		
Натанеби—Махарадзе	1924	1953
Ленинакан—Артик	1925	—
Броцеула—Цхалтубо	1935	1953
Гори—Цхинвали	1940	1959
Цхаква—Сухуми	1940	1954
Очамчире—Квезани	1940	1956
Ингири—Зугдиди	1940	1954
Сухуми—Адлер	1942	1956
Артик—Пемзашен	1945	—
Ани—Анипемза	1946	—
Боржоми—Вале	1947	—
Качрети—Цители-Цкаро	1951	—
Квезани—Акармара	1954	1958
Зестафони—Дарквети } взамен узк. колеи	1957	1957
Дарквети—Сачхери }	1959	1959
Ереван—Раздан	1957	1962
Раздан—Севан	1962	1963

Примечание: 1) Открытие движения, прием во временную эксплуатацию, прием в постоянную эксплуатацию.

ЛИТЕРАТУРА

1. В. И. Ленин — Развитие капитализма в России.
2. Очерки истории Коммунистической партии Грузии.
3. А. Г. Напорко — очерки развития железнодорожного транспорта СССР.
4. Журнал «Закавказский транспорт» № 15—16 за декабрь 1925 г.
5. Юбилейный сборник к 50-летию железных дорог Закавказья (1871—1921 гг.).
6. Г. Г. Хундадзе — Очерки по истории строительства Закавказских железных дорог (1865—1915 гг.).
7. Иллюстрированный путеводитель по Закавказским дорогам изд. 1911 г.
8. Г. М. Сехниашвили — К истории электрификации тяги на Закавказской ж. д.
9. И. Г. Карумидзе — 25-летие электрификации Закавказской ж. д.
10. Сборник научно-технического общества железнодорожного транспорта, Закавказская ж. д. 4-й выпуск «Вопросы электрификации».
11. Материалы управления Закавказской ж. д.