

УДК 94(571.17):656.223.3"1965/1991"

## ВИДЫ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ И ВАГОНОВ КАК ОДНО ИЗ УСЛОВИЙ СОВЕТСКОГО ВАРИАНТА «РЕВОЛЮЦИИ В ДОХОДАХ»

*С. Е. Мишенин*

### TYPES OF PASSENGER TRAINS AND CARS AS A CONDITION OF THE SOVIET VERSION OF "REVOLUTION IN THE INCOME"

*S. E. Mishenin*

Статья посвящена обобщению видов пассажирских поездов и вагонов в качестве одного из факторов благосостояния граждан. Материал ее раскрывает вариант механизма улучшения качества обслуживания, показывает его ограниченность.

The paper is devoted to generalization of types of passenger trains and cars as a factor of citizens' welfare. Basic elements of material security of this phenomenon are formulated. The material reveals an option of the mechanism of improving the quality of service, shows its limitation that became a factor of decrease in viability of the Soviet system.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, пассажирский поезд, скорый поезд, туристические поезда, и поезда отдыха, фирменный поезд.

**Keywords:** railway transport, 'high-speed' train, tourist train, rest train, 'Health' train, 'Theatrical' train, named train

Советский вариант «революции в доходах» – достаточно спорный тезис, но использование его позволяет объяснить внутренние процессы в позднем советском обществе. Это явление коснулось многих областей общественной жизни. Не прошло оно и мимо железнодорожного транспорта. Одним из проявлений стало многообразие видов пассажирских поездов и вагонов (в сравнении с первой половиной XX века).

В отечественной науке нарабатан достаточный комплекс работ по истории железнодорожного транспорта. Они касаются как истории всего железнодорожного транспорта СССР [22; 23; 29; 30 и др.], так и его подразделений в Западной Сибири [5; 6; 19; 48 и др.]. В них был дан общий очерк истории железнодорожного транспорта в целом, и в регионе в частности. Логически группа обобщающих работ завершается выходом в конце первого десятилетия XXI века 3-томной «Исторической энциклопедии Сибири» (2009 г.). В ней с учетом новейших разработок был подведен итог уже многовековой работы исследователей по истории региона.

Как и полагается работам такого рода, в них дается самый общий очерк содержания понятий и тенденций развития. Но в их число такая достаточно частная тема, как виды пассажирских составов, не вошла. Но без такой детализации материал остается не полным.

Учебная и специальная справочная, техническая и технологическая литература уже дала классификацию устройства этих вагонов. Но историческое объяснение этого феномена раскрыто еще недостаточно.

Цель статьи состоит в том, чтобы показать этот сюжет в плане проявления «революции в доходах» в СССР и влияния этого явления на прочность советской системы.

Методологической основой разработки этой темы послужили методы структурного и функционального анализа, принципы историзма, детерминизма и поведенческого подхода.

Особенность архивных источников в том, что специальных фондов структур промышленного транспорта в западно-сибирских архивах не формировалось. Документы оказались рассредоточенными по разным фондам (прежде всего, Кемеровского, Новоси-

бирского, Омского обкомов КПСС, Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог). Они представлены, главным образом, справками.

Разнообразный комплекс архивных источников дополняется материалами в центральной отраслевой и местной периодической печати. Статьи, подчас размещаемые в тематических рубриках, фактически и эмоционально уточняют положение пассажиров и пассажирские перевозки.

Анализ материала позволил следующим образом выстроить логику изложения темы.

Крах СССР – одно из базовых событий XX века. Историческая наука еще не смогла сформулировать все многообразные факторы, которые привели к этому эпилогу. По убеждению автора, они коснулись практически всех сторон жизни советского общества. Одним из них являются пассажирские перевозки. Они тоже сыграли свою роль как в укреплении, так и в развале системы.

Отличительной чертой второй половины XX века было учреждение многих видов пассажирских составов – появление их – свойство НТР и следствие «революции в доходах». Пассажиропоток в Западной Сибири в 1965 – 1990 гг. неуклонно нарастал. Если в начале исследуемого периода численность отправленных пассажиров находилась в среднем в год около 30 млн человек [24, с. 152; 25, с. 74; 26, с. 59; 27, с. 60; 32, с. 152; 33, с. 229; 34, с. 93; 45, с. 62; 46, с. 585], увеличившись более чем в 5 раз (Более ранний источник называл другой показатель: 49095 тыс. человек. См.: [47, с. 30]).

Это стало возможным благодаря государственной тарифной и ценовой политике. Цены на билеты общие и с учетом качества пассажирского места в общем, плацкартном и купейном вагонах позволяли реализовывать широкие возможности лиц с разными доходами.

Такая политика органично дополнялась широкой сетью распространения билетов, что делало их потенциально доступными. Спрос на билеты в сезон желательных отпусков значительно превышал предложение, создавал феномен очереди. Обычно составы шли на предельной загрузке.

Углубление социальной политики сделало возможным по сравнению с первыми послевоенными пятилетиями значительно дифференцировать пассажирские составы по видам провоза пассажиров и степени комфортности следования в них.

В обычном *пассажирском* составе следовало до 500 человек [20, с. 3]. Типовой скорый поезд дальнего сообщения строился по следующей схеме: локомотив, 9 спальных вагонов и один вагон-ресторан. Предусматривался вариант нескольких прицепных вагонов в попутном направлении. Из локомотивов обычно использовались электровозы серии ЧС2 и ЧС3, ВЛ23 и ВЛ60, тепловозы серии ТЭП60. Все они были рассчитаны на общий вес состава в 1100 т [13, л. 11 об, 13 об; 14, л. 10 об., 13 об, 31 об., 43, 52 об., 56, 57, 65 об.].

Рост пассажирооборота заставил подумать о вместимости поезда и параллельном росте комфортности обслуживания пассажира на всех этапах его контакта с железной дорогой. Длина или состав поезда не были постоянными. Длина обычного пассажирского состава за 1965 – 1966 гг. увеличилась с 12 до 15 вагонов, а поезда Томск – Андижан – до 17 вагонов. Плюс томские пассажиры получили дополнительные вагоны прямого сообщения на Абакан, Хабаровск [43, с. 2]. В 1975 г. он составлял 9 вагонов [8, с. 3]. Обычные составы пассажирских вагонов в конце 1970-х гг. составляли 16 – 18 вагонов [2, 2]. А в 1987 г. – 18 вагонов. При этом в новогодние праздники протяженность пассажирских составов доходила до 20 вагонов [8, с. 3].

С 1960-х гг., особенно в рамках реформы 1965 г., началась активная работа по повышению качества услуг на пассажирском транспорте. В первую очередь изменения коснулись крупных административных центров, а в них – центральных (городских и главных) вокзалов, а также новой формы пассажирских поездов – фирменных. Их признаками стали повышенные требования к оформлению, обеспечению материалами, а потому – повышенным комфортом.

Обычные универсальные составы численностью вагонов до 17 единиц уже не удовлетворяли возможности и запросы советских людей. На наиболее напряженных маршрутах стали использоваться **длинносоставные пассажирские поезда** (до 20 – 24 вагонов) [17, л. 98]. Учитывая рост пассажирских перевозок, трудности в приобретении билетов (очереди в кассах и неудовлетворенный спрос), в 1984 г. на Новосибирском отделении Западно-Сибирской железной дороги начали курсировать 12- и 20-вагонные сдвоенные электропоезда. Это вызвало ответную благодарность пассажиров. Наполняемость вагонов зависела от вида. Минимальная наполняемость была характерна для купированных вагонов – примерно 30 пассажиров. Максимальная – в общих – 70 – 80 человек, хотя в период наиболее напряженных перевозок в вагон продавали по 150 билетов [18, с. 2 – 3; 33, с. 2].

Советская и мировая практика показала перспективные направления развития пассажирских вагонов. Это – повышение уровня комфортности нахождения пассажира в вагоне, увеличение скорости следования, улучшение плавности хода, повышение экономичности и надежности, применение огнестойких материалов, улучшение качества используемого металла, развитие систем отопления, вентиляции и охлаждения, увеличе-

ние вместимости вагона без ухудшения комфортности [22, с. 203].

С 1980 г. на дорогу не поступало ни одного нового электропоезда [4, с. 20]. В 1989 г. на Кемеровской железной дороге ввели маршрут № 83/84 «Кемерово – Новокузнецк», переведя его в разряд **«скорого»**. В 18.00 он отправлялся со станции Кемерово и в первой половине следующего дня прибывал в Новокузнецк. Обрато он следовал с 16.30 и в Кемерово прибывал в 10.45. Теперь время в пути в вагоне сравнялось со временем нахождения в междугороднем автобусе [44, с. 1].

В летний период с середины 1960-х гг. на Западно-Сибирской дороге (как и по всей сети дорог СССР) стали организовываться **туристические** поезда и поезда **отдыха** [12, л. 22]. Появились новые поезда типа «Здоровье» и «Театрал» [7, с. 2].

Их появление стало следствием роста заработной платы, перехода к пятидневной рабочей неделе с двумя выходными днями (в субботние и воскресные дни), развития медицины и художественной культуры и т. д. Они работали как на дальних, так и на ближних дистанциях, курсировали по замкнутым кольцевым маршрутам. Средняя продолжительность такого рейса колебалась от 3-х до 30-ти суток, а расстояние – до 23000 км. С середины 1960-х гг. начали ходить туристские поезда, например, в Горную Шорию [9]. По Западно-Сибирской дороге проходили как местные туристские поезда, так и транзитные, например, из Владивостока [1, с. 25].

В 1965 г. курсировало 25 туристских поездов, 53 – поезда «Здоровье», поезд «Театральный» [10, л. 239]. В 1968 г. на Западно-Сибирской железной дороге действовало 33 туристско-экскурсионных поездов, 116 поездов выходного дня, здоровья, грибных, театральных [11, л. 168]. В 1968 г. в Томске было организовано 10 туристско-экскурсионных поездов и 10 поездов для отдыха в воскресные дни [36, л. 3].

Уже в 1970 г. на станции Томск работало 12 туристических поездов выходного дня, 2 дополнительных поезда Томск – Асино, Томск – Межениновка и 1 поезд «Снежинка» Томск – Богашево [38, л. 11]. 1973 г. стал, пожалуй, первым годом, когда на фоне развития железнодорожной сети СССР Западно-Сибирская и Свердловские дороги отмечались в числе тех 14 дорог страны, которые начали активно формировать туристские поезда [38, л. 4].

На летний период с 1970-х гг. формировались дополнительные пригородные поезда: туристско-экскурсионные поезда (в 1974 г. таких поездов на Алтайском отделении было образовано 10), поезда «Здоровье» и «Театрал» (в 1974 г. таких поездов на Алтайском отделении было образовано 9) [28, л. 7].

В конце лета 1990 г. по инициативе профсоюзной организации Новоалтайского узла на станции Новоалтайская был сформирован специальный «грибной поезд» – тепловоз и два вагона. Он следовал от депо до станции Камень-на-Оби по субботам в 8.00 [3, л. 3].

Отражением «советского варианта» «революции в доходах» стали **фирменные поезда и новые формы услуг пассажиров**. Эта тема уже стала объектом одной из статей. В ней отмечались признаки такого типа поездов, распространенность их в сети железных дорог Западной Сибири и сети дорог СССР в целом.

Отмечалось, что поддерживать уровень заявленной комфортности было трудно. Фирменные поезда в Западной Сибири стали формироваться с середины 1960-х гг. На 1 января 1990 г. на Западно-Сибирской железной дороге действовало 8 фирменных поездов, а на Кемеровской – 7, из них 4 было сформировано в 1989 г. [21, с. 673]. Таким образом, фирменные поезда действовали, главным образом, на маршрутах от областных центров до Москвы.

К концу 1980-х гг. (на январь 1988 г.) в сети дорог СССР работало уже более 150 фирменных поездов, в т. ч. 20 международных. В основном они работали в круглогодичном режиме.

Практически сразу стали отмечаться проблемы с обеспечением этого типа составов. А к концу 1970-х гг. многие фирменные поезда в Западной Сибири стали по комфортности сближаться с обычными пассажирскими и скорыми [16, л. 33; 39, л. 83; 40, л. 8; 47, с. 2].

Решение проблем предусматривало традиционные для Советской системы меры: рассмотрение вопроса на заинтересованных и полномочных комитетах КПСС, привлечение по партийной линии разных хозяйственных структур для решения вопросов снабжения [41, л. 6 – 7]. Но это давало только временный эффект и формировало негативное восприятие действительности.

В качестве главных причин такого положения видятся следующие. Во-первых, это – дефицит политической и хозяйственной воли, дефицит делового внимания к нуждам поезда, невнимание к качеству в области обслуживания в советской системе в целом [40, л. 53]. Только один пример: в апреле 1982 г. в поездах «Томич» 90 % вагонов (а их уже стало 52) эксплуатировалось 8 – 13 лет (при норме эксплуатации не свыше 10 лет). Соответственно, ухудшилось оформление внутренних интерьеров и внешнего вида вагонов, снизилось качество сервиса обслуживания пассажиров и трудовая дисциплина [40, л. 53; 41, л. 8].

Во-вторых, нежелание и невозможность ввести экономические компенсаторы слабеющим администра-

тивно-политическим мерам. Все предыдущие факторы можно было значительно минимизировать, если бы включить «рыночные механизмы»: поднять плату за билеты, зарплату поездным бригадам, вести конкурс (конкуренцию) на рабочее место, тендерные торги на приобретение всех элементов материальной базы и т. п. Но это означало крушение самой системы. Поэтому она (эта система) пошла по уже известному пути.

В-третьих, еще одной причиной было то, что такие поезда создавались по принципу «всем миром» – участвовали многие службы, многое за счет других служб. Но отвечать за эксплуатацию пришлось одной службе – службе пассажирского движения. В условиях слабеющей административной системы и отсутствия рыночного регулирования она переставала справляться со своими обязанностями [38, л. 6 – 11].

Так, в последние десятилетия Советской власти были найдены новые формы повышения комфортности пассажиров при пользовании железнодорожным транспортом. Наряду с обычными пассажирскими поездами в практику работы вошли скорые, фирменные, выходного дня, туристские. В скорых и фирменных составах были купейные и плацкартные вагоны.

В силу ослабления требовательности в последние десятилетия Советской власти, недостаточной дифференциации в оплате особая комфортность достигалась усилиями многих структур и не всегда удавалось ее поддерживать длительный период. В контексте общего ослабления системы это не могло не порождать степень сомнения в конкретном устройстве общества. Наряду с другими факторами это стало одной из причин его распада.

Таким образом, вводя новые формы обслуживания пассажиров, советская система не смогла добиться их стабильного развития и поддержания качества работы. В результате аккумулировался груз проблем, которые формировали негативную реакцию на окружающую действительность и готовили отторжение массового сознания от этой системы.

### Литература и источники

1. Бобков Д. А. Развитие туристско-экскурсионных перевозок // Железнодорожный транспорт. 1973. № 9.
2. Вартаньян Г., инженер. Сколько профессий у проводника? // Гудок. 1977. 20 нояб. / Читатель продолжает разговор.
3. Васильев Н., рабкор. Грибной поезд // Железнодорожник. Вып. 8 / Ленинское знамя: Орган Новоалтайского городского комитета КПСС и городского Совета депутатов трудящихся (с 1977 г. Совета народных депутатов) Алтайского края. 1990. 4 авг.
4. Васильев В. Т., заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги – начальник пассажирской службы. Пассажирский комплекс дороги // Железнодорожный транспорт. 1996. № 10.
5. Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги / И. А. Агеева, Л. И. Баянова, Г. В. Ваулин и др.; под общ. ред. В. И. Старостенко. Новосибирск: Сибирская горница, 2001.
6. Вокзалы Западно-Сибирской железной дороги / под общ. ред. А. В. Целько. Новосибирск, 2005 / Магистраль. 1896 – 2006.
7. Все для пассажиров // Западносибирский железнодорожник. 1969. 19 апр. / 100-летию со дня рождения В. И. Ленина посвящается.
8. Глухов Ю. Будет поезд фирменным // Западносибирский железнодорожник. 1987. 3 февр. / Внимание пассажирским.
9. «Горный» поезд здоровья // Советская Россия. 1977. 8 марта.
10. Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 33.
11. ГАНО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 49.
12. ГАНО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 110.
13. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). Ф. Р-1207. Оп. 1. Д. 13.
14. ГАКО. Ф. Р-1207. Оп. 1. Д. 251.

15. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 32. Д. 127.
16. ГАКО. Ф. 2703. Оп. 1. Д. 1.
17. Государственный архив Российской Федерации. Ф. Р-9527. Оп. 1. Д. 9737.
18. Грехов В. Надежность // Вечерний Новосибирск. – 1985. – 14 февр. / От выборов до выборов.
19. Железная дорога Екатеринбург – Тюмень – Омск: очерки истории Тюменского отделения дороги. Тюмень, 2000.
20. Железнодорожник Кузбасса. 1983. 21 июля.
21. Железнодорожный транспорт СССР 1971 – 1991 гг.: сборник документов / МПС РФ. Редкол.: Г. М. Фадеев (гл. ред.) и др. М., 2003.
22. История железнодорожного транспорта России: учебное пособие / под ред. А. В. Гайдамакина, И. И. Галиева, В. А. Четвертогова. Омск: ОмГУПС, 2002.
23. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945 – 1991 гг. / под общ. ред. В. Д. Кузьмича и Б. А. Левина. М.: МГУПС, 2004.
24. История в цифрах // Администрация Кемеровской области, Кемеровостат / дир. проекта – О. В. Терехина. Новосибирск: Экор-книга, 2008.
25. Кемеровская область в цифрах. 1970 – 1980 годы (статистический сборник) / общ. ред. В. С. Королева. Кемерово: Кн. изд-во, 1981.
26. Кемеровская область в цифрах. 1975 – 1985 годы (статистический сборник) / отв. за вып. В. И. Безматерных, В. С. Королева. Кемеровск. кн. изд-во, 1987.
27. Кемеровская орденоносная: Статистический сборник / общ. ред. С. Н. Витковского. Кемерово: Кн. изд-во, 1968.
28. Краевое государственное учреждение «Государственный архив Алтайского края». Ф. П-1. Оп. 127. Д. 529.
29. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 г. / сост. Г. М. Афолина. М., 1995.
30. Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. М.: УМЦентр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007.
31. Кузбасс. История в цифрах // Администрация Кемеровской области, Кемеровостат / дир. проекта – О. В. Терехина. Новосибирск: Экор-книга, 2008.
32. Кузбасс. История в цифрах: стат. сб. / редкол.: С. М. Григорьев (пред.) и др.; Кемеровостат. Кемерово, 2008.
33. Курков В., корр. «Гудка», Новосибирск. Новаторская геометрия // Гудок. 1984. 18 авг.
34. Народное хозяйство Новосибирской области за 1971 – 1975 гг.: стат. сб. / ред. Н. В. Печорина. Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1976.
35. Начальники железных дорог Западной Сибири: Исторические очерки / пред. орг. к-та А. В. Целько. Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2006.
36. Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИ ТО). Ф. П-607. Оп. 1. Д. 3803.
37. ЦДНИ ТО. Ф. П-1142. Оп. 6. Д. 19.
38. ЦДНИ ТО. Ф. П-1142. Оп. 6. Д. 19.
39. ЦДНИ ТО. Ф. П-1142. Оп. 6. Д. 26.
40. ЦДНИ ТО. Ф. П-5607. Оп. 1. Д. 17.
41. ЦДНИ ТО. Ф. П-5607. Оп. 5. Д. 29.
42. Опыт люблинцев – всем предприятиям [Передовая] // Железнодорожный транспорт. 1973. № 9.
43. Пассажиру – гладкий путь: корр. газеты «Красное знамя» встретился с начальником Тайгинского отделения Западно-Сибирской железной дороги Н. А. Кузнецовым // Красное знамя. 1968. 4 авг. / Сегодня – всесоюзный день железнодорожника. Зовут на север стальные магистрали.
44. Поленцев В. Г. Новокузнецк – Кемерово Кемеровский-скорый // Кузбасс. 1989. 20 июня.
45. 50 лет Кемеровской области (1943 – 1993): юбилейный статистический сборник. Кемерово, 1992.
46. Регионы России. Стат. сб. в 2-х т / редкол. В. И. Галицкий (пред.) и др. М.: Госкомстат РФ, 1999. Т. 2.
47. Совершенствовать работу стальных магистралей: [отчет с собрания партийно-хозяйственного актива работников железнодорожного транспорта в Томской области] // Красное знамя. 1977. 19 апр.
48. Угольная магистраль России. Из истории Кемеровской железной дороги: массово-политическое издание / сост. Е. Логинова, Г. Шалакин. Кемерово: Центр-полиграф, 2004.
49. Шаги пятилетки. Кузбасс – 1985 / В. В. Банников, В. И. Безматерных и др.; ред. Э. П. Дубровская. Кемерово: Кн. изд-во, 1986. Вып. 27.

**Информация об авторе:**

**Мишенин Сергей Евгеньевич** – кандидат исторических наук, доцент кафедры новейшей отечественной истории КемГУ, 8-903-068-76-76, [s-e-m-57@mail.ru](mailto:s-e-m-57@mail.ru).

**Sergey E. Mishenin** – Candidate of History, Assistant Professor at the Department of Contemporary Russian History, Kemerovo State University.

*Статья поступила в редколлегию 27.10.2014 г.*