

УДК 6 (091)

Н. А. Тахтамышева

историк-исследователь

О. А. Ящуржинская

Санкт-Петербургский государственный политехнический университет

ИНЖЕНЕР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ГЕОРГИЙ СТЕПАНОВИЧ ТАХТАМЫШЕВ

Статья посвящена жизни и деятельности Г. С. Тахтамышева (1874–1930), выпускника ИИПС 1901 года, крупного инженера путей сообщения, талантливого руководителя, организатора и общественного деятеля, необоснованно репрессированного в 1930 году. Впервые опубликованы новые сведения, фотографии и документы из государственных и семейного архивов.

инженер путей сообщения, Тахтамышев, Институт инженеров путей сообщения, Рим, Министерство путей сообщения, Народный комиссариат путей сообщения.

Введение

Имя Георгия Степановича Тахтамышева известно историкам железнодорожного транспорта по событиям 1917 года [1]–[3]: две недели в июле он был министром путей сообщения России в составе Временного правительства; в разные сроки, в целом около полугода, занимал должность товарища (заместителя) министра путей сообщения. Он был в этой должности и в момент хорошо известного ареста правительства во время за-

хвата власти большевиками. Тогда он не был арестован, поскольку не был министром, но его судьба в дальнейшем сложилась гораздо трагичнее судьбы арестованного министра А. В. Ливеровского.

Цель настоящей статьи – осветить неизвестные ранее страницы жизни этого незаурядного, яркого человека, талантливого инженера и организатора, незаслуженно забытого выпускника Института инженеров путей сообщения 1901 года.



Георгий Степанович Тахтамышев.
Санкт-Петербург, 1902 г.

1 Детство

Георгий Степанович Тахтамышев родился в Белгороде 18 апреля 1874 года. Его отец Степан Антонович служил дорожным мастером на Курско-Харьковско-Азовской железной дороге. И он, и его жена Евдокия Георгиевна, выходцы из крестьян, не сумевшие сами получить хорошее образование, прилагали все усилия, чтобы дать его единственному сыну. Родители мечтали, что он станет либо прокурором, либо инженером – эти две профессии они считали самыми серьезными и полезными для государства.

В августе 1886 года Георгий был принят в первый класс Белгородской классической гимназии. Учение давалось ему легко, круг

интересов гимназиста был широк: он увлекался математикой, астрономией, физикой, литературой, историей, этикой, искусством, самостоятельно научился играть на флейте, хорошо рисовал. В старших классах вместе с компанией друзей устраивал у себя дома театральные постановки.

Счастливая жизнь семьи длилась недолго: Степан Антонович умер от чахотки, когда его сын еще не успел окончить гимназию. Но Георгий упорно продолжал учебу, зарабатывая на жизнь частными уроками.

2 Студенческие годы

В 1894 году Георгий Тахтамышев окончил гимназию и поступил в Петербургский университет, вероятно, в память о желании отца. Но через год он оставил университет и поступил в Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I.

Студенческие годы Георгия Степановича были очень насыщенными. Он хорошо и с увлечением учился. Мать, отказывая себе во всем, находила средства на образование сына и регулярно высылала ему деньги. Но, кроме учебы, в жизни большого города, так не похожего на уездный Белгород, было много интересного для любознательного юноши из провинции. Он жадно впитывает все лучшее, что может дать столица: посещает театры и музеи, серьезно изучает архитектуру, увлекается музыкой. Веселый и общительный, он принимает живейшее участие в различных танцевальных вечерах и маскарадах, бывает на грандиозных традиционных балах в самом институте. На жизнь, учебу, книги и развлечения требовались деньги, и Георгий Степанович снова занялся хорошо знакомым делом – стал давать частные уроки. Он легко находил общий язык с детьми, умел доходчиво и ярко объяснить любой материал; вскоре у него стало столько учеников, что он смог отказаться от помощи матери и полностью себя обеспечивать.

Репетиторство отнимало много времени, и готовиться к занятиям часто приходилось по ночам. Георгий Степанович пользовался



Г. С. Тахтамышев – студент ИИПС.
Одесса, конец 1890-х гг.

своим собственным методом подготовки: зная тему будущей лекции, знакомился с ней по книге, а потом, слушая лектора, уяснял все непонятные и спорные вопросы. Особенно он любил курс мостов, который слушал у известного профессора Л. Ф. Николаи. Тот высоко оценивал работу Тахтамышева. Ему нравились, в частности, чертежи конструкций от руки, без линейки, которые Георгий Степанович очень любил делать не только потому, что такое рисование развивает глаз и руку, но и потому, что в результате ощущается живая трепещущая линия и конструкция выглядит ясней.

Привлекла Георгия Степановича и другая сторона студенческой жизни. Вскоре после поступления в ИИПС он начал участвовать в революционном движении. Не присоединяясь ни к какой группировке, не вступая ни в одну из партий, он все же всегда считал себя революционером. С этим понятием он связывал не террор и экспроприацию, а борьбу за справедливость, за благо России. Георгий Степанович был хорошим рассказчиком, умел говорить пламенно и убежденно. Он становится любимым оратором на студенческих сходках. Его речи, продолжавшиеся иногда по несколько часов, неизменно закан-

чивались бурными аплодисментами. В конце концов за революционную деятельность Георгия Степановича исключили из института. Нужно отметить, что администрация и профессора ИИПС всегда сочувствовали студенческим настроениям; через полтора года Георгию Степановичу дали возможность окончить институт и получить диплом инженера путей сообщения.

В мае 1901 года, будучи еще студентом, Георгий Степанович женился на В. А. Кононович, дочери известного ученого, директора Одесской обсерватории А. К. Кононовича. Варвара Александровна училась на Бестужевских курсах в Петербурге и тоже увлекалась революционными идеями.

3 Начало инженерной деятельности, 1901–1906 годы

31 декабря 1901 года Георгий Степанович получил диплом, а в январе 1902 года его зачислили в Правление Владикавказской железной дороги (Санкт-Петербург) на должность инженера-конструктора по проектированию моста через Дон в Ростове. Летом 1902 года в семье родился первый сын Борис. В конце того же года Георгий Степанович был уволен

со службы «за солидарность с бастующими рабочими в Ростове и за публичное выражение порицания Правлению» [4].

Весной 1903 года Георгию Степановичу удается получить на станции Славянск Курско-Харьковско-Севастопольской дороги (с 1907 года – Южных железных дорог) место помощника начальника участка службы пути по новым работам (см. фотокопию старинной открытки).

В служебные обязанности Георгия Степановича входило следить за состоянием искусственных сооружений на участке железной дороги, заниматься их совершенствованием, руководить новыми работами по переустройству мостов и развитию станции. Он взялся за дело с большим воодушевлением, быстро сделал гидравлические расчеты нового профиля водоотводного канала. Работа ему нравилась. Жизнь семьи в Славянске была спокойной и счастливой: летом 1904 года родился сын Сергей, в конце 1905 года – Георгий.

Но Георгию Степановичу было мало личного семейного счастья и интересной работы. Он организовал кружок для молодых рабочих, где стал бесплатно читать лекции по математике, физике, астрономии. Горячо обсуждались на занятиях и политические вопросы. В декабре 1905 года в Славянском



Вокзал ст. Славянск Южных железных дорог.
Фотокопия старинной открытки

депо, как и во всей России, прошла политическая забастовка.

Георгий Степанович в это время находился в Белгороде и в забастовке не участвовал. Тем не менее он становится одним из главных фигурантов в деле о подстрекательстве к забастовке в Славянске [5]. Но и в Белгороде на него заводят дело за призывы к забастовке в речи, с которой он выступил в железнодорожном депо [6]. Ему грозил арест в обоих городах, но более расторопными оказались белгородские жандармы. Тахтамышева арестовали в январе 1906 года, поместили в одиночную камеру Белгородской тюрьмы, где по стенам непрерывно стекала вода. Через месяц его отпустили под залог, внесенный тестем. Чтобы избежать трехлетней сибирской ссылки [5], Георгий Степанович нелегально переходит границу и уезжает в Швейцарию.

4 Швейцария, 1906–1911 годы

В эмиграции жизнь Георгия Степановича оказалась нелегкой. В начале он вращался в среде политэмигрантов; его неоднократно выбирали казначеем эмигрантской кассы, так как всем была известна его безукоризненная честность. Кроме того, не принадлежа ни к одной партии, он не мог лоббировать чьи-либо интересы при распределении средств. Однако довольно скоро Георгий Степанович отошел от этих людей и более в эмиграции не занимался политикой. Тахтамышев мечтал вернуться в Россию и ждал амнистии для политэмигрантов, но его пребывание за рубежом затянулось на долгие одиннадцать лет.

Российский диплом инженера за границей не признавался. Опять, как в студенческие годы, ему приходится давать домашние уроки – и в русских аристократических, и в богатых швейцарских семействах. Немецким и французским языками Георгий Степанович владел свободно.

Весной 1907 года Варвара Александровна с тремя сыновьями приехала к мужу в Берн. В конце 1908 года ей пришлось вернуться в Россию из-за болезни матери. В мае



Г. С. Тахтамышев с женой Варварой Александровной и тремя сыновьями (слева направо): Георгием, Борисом и Сергеем. Швейцария, г. Берн, 1908 г.

1909 года в Одессе родился их четвертый сын Андрей.

В 1909 году Георгий Степанович поступает в Политехникум – высшее техническое училище в Цюрихе. Редкостное трудолюбие и незаурядные способности позволили ему окончить это учебное заведение менее чем за два года. Он получил диплом инженера по специальности «постройка мостов, эллингов и специальных зданий из металла, дерева и железобетона», однако найти работу было совсем непросто. Георгия Степановича временно взяли младшим инженером на частный завод металлических конструкций в Базеле.

Обычно начинающих инженеров долго держали на технической работе, но Георгию Степановичу уже через неделю поручили самостоятельно сделать проект моста к конкурсу, в котором участвовало восемнадцать заводов. Получилось это вроде бы случайно – в субботу, уходя домой, дирек-

тор обратил внимание нового сотрудника на двутавры, складированные во дворе завода и никак не находившие себе применения. Он предложил младшему инженеру продумать между делом, как бы их можно было использовать. В понедельник утром Георгий Степанович принес готовое решение по применению этих балок для строительства моста, на который был объявлен конкурс. Ему немедленно выделили группу проектировщиков, и за неделю они выполнили проект. Этот вариант из профилей, валявшихся без дела на заводском дворе, оказался лучшим и занял первое место на конкурсе. Георгия Степановича тут же зачислили в число постоянных инженеров и вскоре направили в конструкторское бюро завода этой же фирмы в городке Боллате (60 км от Милана).

5 Италия, 1911–1917 годы

Жизнь в Боллате была для Георгия Степановича очень трудной: нужно было помогать семье и возвращать заем, сделанный во время учебы в Цюрихе. Денег катастрофически не хватало, и Варваре Александровне пришлось устроиться счетоводом в одесском банке. Долгие годы семья была вынуждена жить вдаль от отца.

Георгий Степанович не перестает учиться и после окончания Политехникума начинает усиленно заниматься итальянским языком, каждый вечер читает специальные журналы и новую техническую литературу теперь уже на четырех языках: немецком, французском, итальянском и русском. В этих постоянных занятиях он видит залог будущего успеха. Его рабочий день продолжается 12–13 часов. Несколько спроектированных им мостов получили премии на конкурсах; по его проектам были возведены мосты в Риме, Флоренции и других городах. За победу в одном из конкурсов Георгий Степанович был назначен начальником конструкторского бюро по проектированию и постройке железных и железобетонных сооружений.

Вскоре Тахтамышеву предложили возглавить крупный завод металлических кон-

струкций в Кастелламаре-ди-Стабия под Неаполем, дела которого были совсем расстроены. Новый директор решительно начал преобразования. Он установил порядок, по которому сведения в бухгалтерских книгах завода стали прозрачными; предложил рабочим выбирать своих представителей для постоянного сотрудничества с администрацией. На заработную плату рабочим и служащим шла вся прибыль (за вычетом затрат, необходимых для работы и развития завода, конструкторского бюро, а также дивидендов акционерам в строго установленном по контракту размере). На каждого рабочего была заведена персональная книжка, в которую заносились все выполненные работы. Владельцы книжек с наилучшими показателями приобретали право на получение более выгодных работ.

«Синьор Джорджио», как называли директора на заводе, открыл медицинский пункт и столовую для рабочих (до этого их обед состоял из апельсина и куска хлеба). Эти реформы произвели переворот в психологии рабочих: им стало выгодно хорошо работать. Завод начал давать все больше прибыли, заработки рабочих росли, появлялась возможность дальнейшего расширения производства. Это был тот редкий случай, когда результатом оказались довольны все: и служащие завода, и акционеры, и сам директор, не стремившийся к личному обогащению. Желая отблагодарить Георгия Степановича, акционеры стали строить для него виллу на берегу Неаполитанского залива, чтобы семья могла, наконец, переехать к нему.

Заинтересовалось переменах на бывшем убыточном заводе и правительство Италии; в марте 1917 года директора пригласили к премьер-министру Паоло Бозелли. Тот предложил Тахтамышеву возглавить создававшийся государственный концерн по производству металла и изготовлению стальных конструкций, причем предоставил будущему директору самому назвать любой размер оклада. Георгий Степанович ответил, что не сможет принять это предложение: «Моя страна стала свободной, и я должен вернуться в Россию». Поняв, что уговорить

Тахтамышева не удастся, премьер-министр с пониманием и глубоким уважением спросил, что он может сделать лично для русского инженера. Георгий Степанович попросил помочь ему вернуться в Россию. Тогда Бозелли предложил ему выполнить миссию итальянского дипкурьера, но предупредил, что путь опасен, поскольку немцы топят корабли в Северном море. Георгий Степанович ответил, что готов рисковать, лишь бы попасть на Родину. Не опасаясь последствий, он бросает все: блестящую карьеру, интересную работу, спокойную обеспеченную жизнь в Италии – и уезжает в Россию.

6 Петроград, 1917 год

Совершив с итальянской дипломатической почтой путешествие через Францию, Англию, Норвегию, 30 апреля 1917 года Георгий Степанович прибыл в финский пограничный городок Торнео. Это уже была Россия! В Петрограде Тахтамышев сразу же обратился в Министерство путей сообщения (МПС); по распоряжению министра Н. В. Некрасова с 8 мая Георгия Степановича зачислили инженером V класса, состоящим при министре для исполнения инспекторских обязанностей; 23 мая его назначили главным инспектором МПС, 15 июня – товарищем министра путей сообщения [7], а 11 июля Г. С. Тахтамышев становится управляющим МПС (министром) [8].

Выступая 16 июля на 1-м Всероссийском железнодорожном съезде, новый управляющий министерством призвал делегатов к совместным усилиям по преодолению железнодорожной разрухи. При этом он выдвинул требование Временного правительства: административная власть на железных дорогах должна принадлежать исключительно МПС, а роль железнодорожных комитетов должна сводиться к контролю с правом совещательного голоса. Тахтамышев решительно заявил: «...я неуклонно буду проводить то, что поручило мне Временное правительство. Никакой отмены моих распоряжений, как это было при министре Некрасове, я

не допущу» [1]. Твердая позиция Георгия Степановича вызвала неудовольствие профсоюзных комитетов, которые пытались забрать себе всю власть на железных дорогах. Г. С. Тахтамышев всегда защищал интересы рабочих, принимал их сторону в конфликтах с администрацией, но в данном вопросе он был непреклонен, прекрасно понимая, к каким страшным последствиям может привести некомпетентное и безответственное управление железными дорогами.

24 июля 1917 года было сформировано второе коалиционное Временное правительство с участием кадетов; на пост министра путей сообщения был назначен кадет П. П. Юренев [8]. 25 июля Георгий Степанович издал последний приказ по министерству, в котором выразил благодарность сослуживцам [7]. Юренев попросил Тахтамышева остаться в должности товарища министра; Георгий Степанович занимал эту должность как при П. П. Юреневе, так и при следующем министре – А. В. Ливеровском.

В октябре 1917 года Г. С. Тахтамышев вместе с другими служащими МПС осудил насильственный захват власти «одной группой революционной демократии вопреки воле других ее частей» [1]. После ареста Ливеровского Тахтамышев автоматически вступил в управление ведомством: по статусу правительства, при отсутствии министров их права переходили к заместителям. Георгий Степанович предпринимал попытки спасти от полного развала железные дороги страны, но в сложившейся ситуации эти старания были обречены.

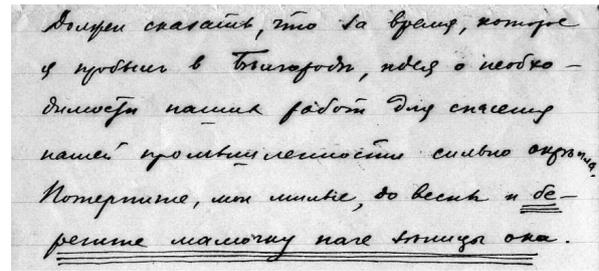
Тахтамышев входил в состав продолжавшего функционировать в это время Малого совета министров (состоявшего из товарищей министров). На его базе было создано так называемое подпольное Временное правительство; постепенно в него вливались и министры, выходившие из Петропавловской крепости (в том числе А. В. Ливеровский). Об этом мало известно, но подпольное ВП являлось в тот период реальным органом власти: в его руках до середины ноября находился Государственный банк, по его распоряжениям ходили поезда по железным

дорогам, подвозились хлеб и топливо, ему подчинялись служащие всех министерств, поскольку во главе министерств стояли те самые товарищи министров, которые входили в подпольное ВП. Но использовать эти широкие возможности не удалось. Большая часть членов подпольного ВП стояла за конспиративную работу и воздерживалась от официальных выступлений. Меньшее число, в том числе и Г. С. Тахтамышев, считали, что они должны предпринять активные действия по воссозданию законной власти в стране. Не найдя понимания, 13 ноября Георгий Степанович и его единомышленники покинули заседание подпольного ВП [9].

10 ноября 1917 года народным комиссаром (наркомом) путей сообщения был назначен М. Т. Елизаров, зять В. И. Ленина. Общее собрание служащих министерства отказалось подчиняться наркому. 27 ноября Тахтамышев разослал по всей сети железных дорог циркуляр, в котором, в частности, говорилось: «Министерство путей сообщения в лице всех его руководящих лиц будет оставаться на своих постах исполнять возложенные на них законом обязанности, доколе этому представится возможность» [1]. 6 декабря здание МПС было занято солдатами; 9 декабря Елизаров издал приказ об освобождении от должностей целого ряда руководителей министерства. Первым в этом длинном списке значился товарищ министра путей сообщения Г. С. Тахтамышев, уволенный с формулировкой «за неисполнение служебных обязанностей без объяснения причин» [7]. Некоторое время Георгий Степанович оставался без работы.

7 ИРТУР, 1918–1919 годы

Весной 1918 года советское правительство выделило большие средства на освоение Голодной степи. Этот грандиозный проект, который предусматривал строительство пяти городов, пяти хлопкоочистительных заводов, четырех гидроэлектростанций и прочих сооружений, получил название ИРТУР (Управление ирригационными работами в Туркестане).



Фрагмент письма Г. С. Тахтамышева жене и детям от 15.11.1918 г.:

«Должен сказать, что за время, которое я пробыл в Белгороде, идея о необходимости наших работ для спасения нашей промышленности сильно окрепла»

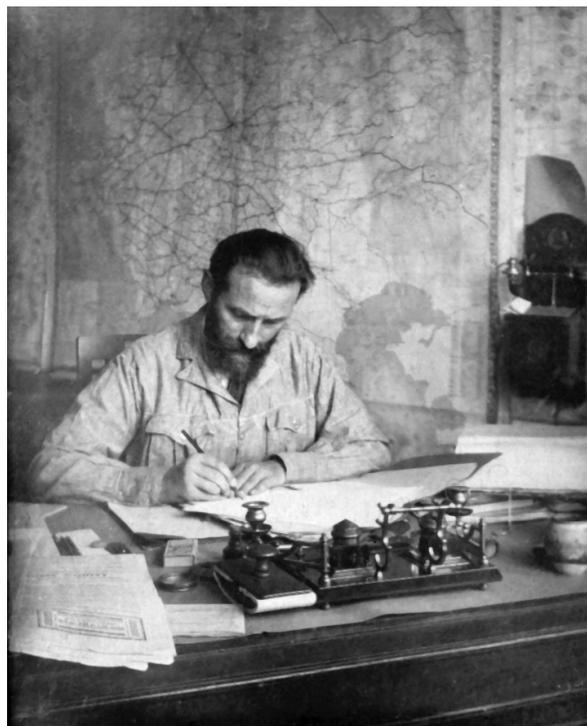
Георгий Степанович был назначен помощником начальника работ по сооружению плотин и каналов. Ему, как и другим руководителям ИРТУРа, вручили мандат (подписанный В. И. Лениным, Я. М. Свердловым, А. И. Рыковым, В. Д. Бонч-Бруевичем), обеспечивавший «парламентский иммунитет».

В начале осени 1918 года эшелоны ИРТУРа с оборудованием и сотрудниками двинулись в Туркестан. Не дожидаясь отправки первого эшелона, Георгий Степанович выезжает из Москвы и пробирается к семье в Белгород, занятый в это время германскими войсками. Неизвестно, возникали ли у него мысли покинуть навсегда большевистскую Россию. Ведь он уже оказался за кордоном и не один, а вместе со всей семьей. Но он слишком долго прожил на чужбине, знал, как тяжело чувствовать себя эмигрантом, и не хотел лишать своих детей Родины. Несмотря на все разногласия с большевистской властью, Георгий Степанович решает вернуться и принять участие в туркестанской эпопее. Его желание по-прежнему служить России подтверждает цитата из сохранившегося письма домой (см. фотокопию).

В начале ноября он отправился в обратный путь, переправился через границу, спрятавшись в телеге под соломой, с ленинским мандатом в кармане. Чувство страха, по видимому, ему вообще было незнакомо.

Но эшелонам ИРТУРа удалось добраться только до Самары – далее шла территория белых. Сотрудники Управления поселились

в гостинице «Гранд-отель», там же развернулись его учреждения, и камеральные работы были запущены. Энергичная деятельность ИРТУРа очень не понравилась самарским чекистам, которые своим «классовым чутьем» быстро почувствовали «врагов». 2 декабря 1918 года они арестовали весь личный состав учреждения (свыше 230 человек), в том числе и начальника экспедиции, известного ученого Г. К. Ризенкампа. Не помогли ни подписи Ленина и его соратников, ни «парламентский иммунитет». Сотрудники ИРТУРа вместе с материалами дела были отправлены в Москву. 25 февраля 1919 года Президиум ВЦИК принял постановление о ликвидации дела ИРТУРа «ввиду того, что произведенное следствие не установило никаких контрреволюционных действий» [10]. Но смелый и нужный стране проект ИРТУР уже не оправился от нанесенного в Самаре удара и вскоре прекратил свое существование.



Георгий Степанович за работой.
Москва, 1920-е гг.

8 Москва, 1919–1929 годы

В марте 1919 года нарком путей сообщения В. И. Невский попросил Тахтамышева съездить в Харьков, чтобы на месте оценить состояние железнодорожного хозяйства в регионе и провести переговоры с харьковскими инженерами-путейцами о сотрудничестве с наркоматом путей сообщения (НКПС). Это поручение было успешно выполнено. Хотя Георгий Степанович продолжал числиться сотрудником ИРТУРа, а 6 мая 1919 года стал членом руководящей коллегии этого учреждения [11], вскоре он получил другие ответственные назначения.

В НКПС учреждается Управление по снабжению железных дорог топливом и лесными материалами (ЦУТОП). Приказом наркома путей сообщения Л. Б. Красина с 13 мая 1919 года Тахтамышев назначается управляющим ЦУТОПом [4], а 19 мая ВСНХ принимает решение направить Тахтамышева для постоянной работы в Главлеском, утвердив его членом коллегии [11]. До октября Георгий Степанович совмещал эти две должности; затем он просит Красина освободить его

от управления ЦУТОПом, поскольку «... работа по заготовке дров и лесных материалов, по механизации разработок и по устройству подъездных путей начинает разрастаться настолько, что стоять во главе даже части этих работ в двух учреждениях делается уже затруднительным, и это не может не отразиться на деле» [4].

Но Георгию Степановичу и дальше приходилось, помимо работы в Главлескоме, постоянно совмещать несколько ответственных должностей. 21 ноября 1919 года постановлением СНК Г. С. Тахтамышев был утвержден членом [12], а 11 октября 1920 года, уже Президиумом ВСНХ – председателем Высшей коллегии по постройке топливных веток. Отдельным пунктом отмечалось: «На председателя коллегии т. Тахтамышева возложить персональную ответственность за работу Высшей коллегии по постройке топливных веток» [13]. Эта стандартная формулировка была излишней: Георгия Степановича всегда отличало чувство ответственности; на любой должности он работал увлеченно, вдохновенно, не жалея сил.

На заседании Совета труда и обороны 4 июня 1920 года В. И. Ленин обратил внимание на изможденный вид Георгия Степановича. Он пишет записку председателю Высшей коллегии К. А. Алфёрову: «Т. Алфёров! У вас служит Тахтамышев? Плохо кормите его? Отчего он так худ и бледен?» Ответ Алфёрова: «Он член Высшей коллегии, живет на советском пайке, работает без всякого ограничения времени. Алфёров». Ленин – Алфёрову: «Надо поставить его на более высокий паек, так или иначе. Невозможно мириться с этим положением. Надо создать исключение» [14].

4 ноября 1922 года Георгия Степановича назначают членом топливной секции Трансплана (Плановой комиссии по транспорту при НКПС) [4]. Кроме того, на него возлагают ответственные задания по планированию работ речного и морского транспорта, а также решение вопросов, связанных с постройкой крупных мостов (в должностной сетке он числился в 23-м разряде и пользовался правами начальника Центрального управления).

Приказом наркома путей сообщения Ф. Э. Дзержинского (№ 465 от 10 апреля 1923 года) Тахтамышев по совместительству был назначен членом Правления Московско-Казанской железной дороги с возложением на него обязанностей руководителя отдела лесных разработок (в этой должности он работал до 10 апреля 1924 года) [4]. С января 1924 года Георгий Степанович становится членом технической секции Центрального планового управления НКПС. Одновременно он преподает в МВТУ (читает курс железных конструкций) [4].

Круг его интересов был необыкновенно широк, он занимался не только железными, но и гужевыми дорогами, а также водными путями сообщения. Так, еще в начале 1920-х годов он заинтересовался работами по соединению Волги с Доном. Много сил и времени отдал Георгий Степанович разработке этого проекта.

В ноябре 1926 года на 3-й сессии ВЦИК РСФСР XII созыва развернулась широкая дискуссия о сооружении Волго-Донской ма-

гистральной; были заслушаны доклады председателя Северо-Кавказского крайисполкома П. А. Богданова и инженера Г. С. Тахтамышева. Яркий и четкий доклад Георгия Степановича, касавшийся технической и экономической сторон проекта, вызвал большой интерес; его обсуждение затянулось далеко за установленное регламентом время. Этот доклад был опубликован в периодической печати и в отдельной брошюре, вместе с другими материалами дискуссии по проблеме Волго-Донско-Азовской магистральной [15].

В феврале 1927 года СНК утвердил Комитет по сооружению Волго-Донской водной магистральной во главе с председателем Госплана Г. М. Кржижановским. Г. С. Тахтамышев утвердили членом правительственной экспертизы при этом комитете. Георгий Степанович еще не раз возвращался к проекту Волгодона. В 1928 году он опубликовал еще одну статью по этой проблеме [16]. Но строительство канала, как известно, затянулось на долгие годы.

В мае 1926 года Георгий Степанович был назначен членом Совета Научно-технического комитета НКПС. В 1927–1928 гг. он принимал активнейшее участие в разработке первого пятилетнего плана. Свою принципиальную, обоснованную позицию он последовательно отстаивал в Трансплане, на Коллегии НКПС, на совещаниях в Госплане и в выступлениях в печати [2], [17]. С 1 августа 1928 года приказом наркома путей сообщения Г. С. Тахтамышева назначают председателем Технической секции Центрального планового управления НКПС СССР, с 27 декабря – членом тепловозной комиссии НКПС; в декабре того же года – членом Совета Днепростроя от НКПС [4].

9 Парадоксы страшного времени

Георгия Степановича арестовали 10 июня 1929 года по делу «О вредительско-шпионской организации в центральном и местном управлениях шоссейно-грунтовых путей сообщения СССР». Всего по делу было привлечено 30 человек, среди них – руково-

дящие сотрудники НКПС, ведущие работники Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта из Ленинграда и Москвы. Страшная логика событий того времени подсказывает, что из этого дела хотели сделать громкий показательный процесс. Но что-то не сложилось у организаторов дела, твердая инженерная порода не поддавалась.

Историк железнодорожного транспорта, профессор Н. А. Зензинов писал в 1995 году, что Георгий Степанович встретил этот трагический поворот в жизни «с присущей ему честностью, принципиальностью и смелостью, не пошел на сделку с совестью во имя мнимого спасения жизни, мужественно переносил лишения и шел на встречу со смертью с высоко поднятой головой» [2]. Георгий Степанович не признавал себя виновным и не давал показаний против других. За это его лишили прогулок, всякого рода передач, а также книг и письменных принадлежностей. Так официально записано в распоряжении коменданта Бутырской тюрьмы, а какие еще меры применялись – об этом страшно даже подумать. Георгия Степановича обвинили в том, что он является непримиримым врагом рабоче-крестьянской власти и в 1928 году вошел в контрреволюционную вредительскую организацию. В списке членов руководящего центра этой никогда не существовавшей организации Тахтамышева поставили первым. 27 мая 1930 года Г. С. Тахтамышев, Б. П. Жерве, В. И. Пиларь, П. А. Велихов были расстреляны. Их захоронили где-то в общей могиле на Ваганьковском кладбище в Москве. Только в 1994 году там установили памятный знак жертвам репрессий.

11 декабря 1963 года (при Н. С. Хрущёве) Военная коллегия Верховного суда СССР отменила постановление коллегии ОГПУ в отношении Г. С. Тахтамышева – за отсутствием состава преступления. Были реабилитированы и остальные осужденные по этому делу.

Что же касается судьбы министра Временного правительства А. В. Ливеровского (тоже выпускника ИИПС), то она сложилась гораздо счастливее. Он дожил до 84 лет и умер своей смертью в Ленинграде.

Заключение

Судьба Георгия Степановича Тахтамышева, так щедро одаренного природой, сложилась непросто и завершилась трагедией – несправедливо загубленной жизнью. Но его жизнь не прошла напрасно. При его участии, по его проектам создавались не только дороги, которые «ведут в Рим» (а также в другие города Италии и Западной Европы). В первые годы советской власти Георгий Степанович спроектировал и построил в России целую сеть топливных веток; впоследствии много сделал для развития автогужевых и водных путей, железных дорог и железнодорожного транспорта. Построена и функционирует Волго-Донская водная магистраль. Первый пятилетний план развития страны, в создании которого принимал активное участие Г. С. Тахтамышев, – тоже очень важный проект.

Если человек так много и плодотворно работал, всю жизнь бескорыстно боролся за справедливость, за благо России и умер «с высоко поднятой головой», значит он был настоящим гражданином и патриотом. Такими людьми страна должна гордиться. В свое время государство не оценило заслуги Георгия Степановича. Все, что теперь мы можем сделать для этого Человека, – отдать ему дань памяти и уважения.

Библиографический список

1. **Министерство** путей сообщения в 1917 году / А. С. Сенин. – М. : Книжный дом ЛИБРОКОМ, 2009. – 224 с.
2. **Тахтамышев** Георгий Степанович / Н. А. Зензинов // Министры и наркомы путей сообщения. – М. : Транспорт, 1995. – 272 с.
3. **Московский** железнодорожный узел / А. С. Сенин. – М. : Едиториал УРСС, 2004. – 576 с.
4. **РГАЭ**, ф. 1884, оп. 26, ед. хр. 3882, 3883.
5. **ЦГИАУК**, ф. 336, оп. 1, д. 1051.
6. **ГА** Белгородской области, ф. 101, оп. 1, ед. хр. 11.
7. **РГИА**, ф. 229, оп. 22, д. 196.

8. **Журналы** заседаний временного правительства. Т. 3. Июль–август 1917 г. // Архив новейшей истории России. Том IX. – М. : РОССПЭН, 2004. – 416 с.
9. **Временное** правительство после Октября / М. Флеер // Красный архив. – 1924. – Т. 6. – С. 195–221.
10. **Военный** коммунизм: насилие как элемент хозяйственного механизма / Л. В. Борисова. – М. : Изд-во Моск. обществ. науч. фонда, 2001. – 236 с.
11. **Протоколы** Президиума Высшего Совета Народного Хозяйства. 1919 год : сборник документов. – М. : ИРИ, 1993. – 429 с.
12. **Декреты** советской власти: 1 августа – 9 декабря 1919 г. – М. : Политиздат, 1973. – 584 с.
13. **Протоколы** Президиума Высшего Совета Народного Хозяйства. 1920 год : сборник документов. – М. : РОССПЭН, 2000. – 423 с.
14. **Полное** собрание сочинений. Изд. V. – Т. 51 (Письма. Июль 1919 – ноябрь 1920) / В. И. Ленин. – М. : Госполитиздат, 1970. – 574 с.
15. **Проблема** Волго-Донской магистрали. Свод доклад к докладу Сев.-Кав. краевого исполкома / Г. С. Тахтамышев // Волго-Донско-Азовская водная магистраль. Доклады и прения на 3-й сессии ВЦИКа XII-го созыва. – М., 1926. – С. 9–22.
16. **Волго-Донско-Азовская** магистраль / Г. С. Тахтамышев // Водный Транспорт. – 1928. – Т. VI. – № 2. – С. 41–45.
17. **Пятилетний** план реконструкции ж.-д. транспорта / Г. С. Тахтамышев // Транспорт и хозяйство. – 1929. – № 1. – С. 30–52.