

Никольский Николай Порфирьевич



Никольский Николай Порфирьевич

**Подразделение по сохранению исторического наследия
Западно-Сибирской железной дороги**

29 октября 2021



Никольский Николай Порфирьевич



Никольский Н.П.

За свою более чем вековую историю Транссиб знал многих талантливых руководителей, организаторов. Большинство из них были крупными личностями, внесшими свой вклад в дело развития железнодорожного транспорта страны.

Одним из крупнейших руководителей Западно-Сибирской железной дороги, который дольше всех своих предшественников (почти 18 лет) находился на посту, был Николай Порфирьевич Никольский. Время его руководства магистралью часто называют «эпохой Никольского», принимая во внимание грандиозность задач, которые приходилось решать этому человеку.

Никольский Николай Порфирьевич



Семья Никольских (с отцом и сестрами),
1933 г.



Студент первого курса
института, 1931 г.



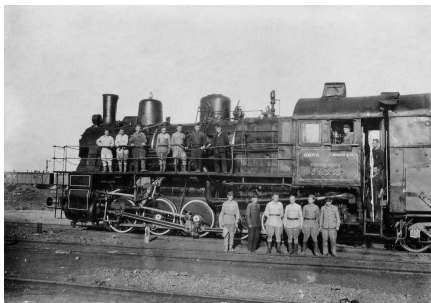
Последний год учебы в ТЭМИИТе,
1936 г.

Николай Порфирьевич Никольский родился 20 ноября (3 декабря) 1911 года в городе Боготол Мариинского уезда Томской губернии (ныне Красноярский край), в семье железнодорожника. После окончания семилетней школы в 1928 году пошёл работать в депо Боготол, где трудился его отец. В 1931 году его направили в Томский электромеханический институт инженеров транспорта, где он был зачислен на паровозный факультет. Уже тогда, его главным девизом стало: «Вперед, только вперед!» Именно из юношества Никольского идут его упорство, трудолюбие, воля к победе - качества, которые он пронесет через всю свою жизнь.

Никольский Николай Порфирьевич



В паровозном депо Красноярск



Колонна №31 у паровоза Эм 728-88
на станции Глубокая

В 1936 году, успешно окончив институт, Николай Порфирьевич получил специальность инженера-механика, и по разнарядке Наркомата путей сообщения был направлен в родной Боготол. Начав с должности мастера паровозного депо Боготол, Никольский вскоре становится заместителем начальника депо по ремонту. В феврале 1939 года Никольский приезжает в качестве делегата краевой партконференции в Красноярск, где ему приказывают принять руководство в местном депо. Именно тут он познал основы управления коллективом. К моменту его назначения депо находилось в неудовлетворительном состоянии. Никольский решил добиваться успехов с ужесточения требований и наказаний и вскоре почувствовал себя чужаком в депо. «Не с того начинаешь, - сказал ему старый мастер депо, - ты найди ключики к сердцам людей...». И Никольский сел в кабину паровоза: сначала учеником, а затем и сам водил паровозы по сложнейшим профилям Красноярской дороги. Именно с тех пор в работе с людьми Никольский старался использовать основной принцип: не заставлять, а вдохновлять! Красноярское депо стало точкой отсчета на трудовом пути Никольского. С 1941 по 1948 годы он возглавляет паровозную службу Красноярской магистрали. В это время умело налаживает перевозки военного назначения.

Никольский Николай Порфирьевич



Никольский Н.П. (справа) -
заместитель начальника
Амурской железной дороги, 1948
г.

В 1948 году Н.П. Никольский с женой и двумя дочерьми отправился в дальневосточный город Свободный. Здесь находилось Управление Амурской железной дороги, первым заместителем начальника которой он был назначен. Проработал здесь Николай Порфирьевич всего год. А в январе 1949-го был уже в Новосибирске, получив назначение на должность заместителя начальника Томской железной дороги.

Масштабы работы увеличились, хлопот заметно прибавилось, но подход к делу, основанный на желании до всего доходить своим умом, собственными ощущениями, остался. Н.П. Никольский постоянно находился в командировках.

Одной из первых проблем стали «растяжки» поездов на участках, обслуживаемых паровозами депо Тайга. Зимой, в морозы, они были особенно опасны: стоило «растянуться» одному составу, как за ним вскоре выстраивалась целая очередь маршрутов. Смазка в обездвиженных буксах смерзалась так, что приходилось раскачивать составы тремя паровозами, пытаясь сдвинуть их с места.

Никольский Николай Порфирьевич



В память о совместной работе
в годы Великой Отечественной
войны, Красноярск, 1947 г.

Приехав в Тайгу, Н.П. Никольский собрал наиболее опытных машинистов и лишний раз убедился, как полезно бывает посоветоваться с рядовыми тружениками. Мнения о причинах растяжек были разные, но большинство сходилось в том, что паровозы «ФД» надо заменить менее мощными локомотивами серии «Л» – «Лебедянками» (конструктора Лебедянского), которые на местном профиле пути не будут пробуксовывать. Николай Порфирьевич решил самолично на деле убедиться, правы ли практики.

С этой целью он попросил Управление дороги прислать в Тайгу пару «Лебедянок». Когда прицепили состав, поднялся в кабину паровоза и сам проехал по всему перегону раз, другой. Действительно – идут составы без сучка и задоринки, как часы. Убедившись в правоте опытных машинистов, стал добиваться смены паровозного парка в депо Тайга.

Министерство дало разрешение на замену парка. Паровозы в Тайге заменили, и показатели круто пошли вверх. Через три месяца депо завоевало переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюзов.

Никольский Николай Порфирьевич



Коллектив паровозной службы, 1952 г.
(Никольский Н.П. 2-й ряд 5-й справа)

Этот случай еще больше укрепил авторитет Н.П. Никольского как прекрасного специалиста и организатора, волевого, твердого человека, решительного в отстаивании своих позиций, и как руководителя, умеющего прислушаться к голосу подчиненных, к мнению рядовых работников магистрали.

Николаю Порфирьевичу в жизни было к кому прислушиваться, на кого равняться. Начиная с собственного отца, Порфирия Львовича, который всегда оставался для сына добрым наставником и советчиком, или его друга – дяди Коли Селиверстова. Было чему поучиться Никольскому и у некоторых командиров железнодорожного производства. В первую очередь, у Петра Григорьевича Муратова, начальника Томской железной дороги, с которым Николай Порфирьевич проработал в одной связке целых пять лет.

Благодаря П.Г. Муратову, Николай Порфирьевич стремился быть на острие технического и научного прогресса. Все пять лет работы с Муратовым Никольский под его руководством подготавливал Томскую магистраль к техническому, технологическому и экономическому прорывам.

Никольский Николай Порфирьевич



Прибытие поезда на электротяге в Кузбассе



Первый рейс в одно лицо, ст. Инская, 2 июля 1966 г.



Монтаж контактной сети на Томской железной дороге

В августе 1955 года Петр Григорьевич Муратов пошел на повышение, вопроса о том, кем его заменить, не вставало – конечно же, Никольским! Николая Порфирьевича назначают начальником Томской железной дороги. Возглавив магистраль, Никольский проводит ряд важных преобразований в её работе: переход к «обезличке» в использовании локомотивных бригад и на новые виды тяги при электрификации дороги.

В 1956 году на XX съезде КПСС электрификация железных дорог была признана первоочередной задачей транспортников. «Электрификация Томской магистрали – наше кровное дело», - прозвучало в выступлении Никольского. И начался стремительный ход электрификации. К сентябрю 1959 года Томская железная дорога была полностью переведена на электрическую тягу.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1959 года за выдающиеся успехи в развитии железнодорожного транспорта Никольскому Николаю Порфирьевичу присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

Никольский Николай Порфирьевич



Новое здание Дворца культуры железнодорожников в г. Новосибирске



Главный корпус железнодорожной больницы в г. Новосибирске

В 1961 году (после объединения с Омской дорогой) он становится начальником, вновь образованной, Западно-Сибирской железной дороги. Именно в эти годы руководства Никольского осуществляется внедрение электрической и тепловой тяги, средств автоматики, обновление парка подвижного состава. К началу 1970-х грузооборот Западно-Сибирской железной дороги осуществлялся прогрессивными видами тяги.

Началось строительство современной железнодорожной больницы и нового дворца культуры железнодорожников в Новосибирске. В эти годы дорога выполняла 8,3 % грузооборота всех железных дорог нашей страны.

При нём магистраль прошла многие этапы своего становления. В 1966 году коллектив дороги был награждён высокой наградой - орденом Ленина. Никольский пользовался большим уважением в министерстве путей сообщения. При нём дорога обрела статус «лаборатории передового опыта». Сделать родной дом на базе своего предприятия – эти слова служили важным лозунгом работы для всех руководителей.

Н.П.Никольский никогда не забывал о социально-бытовой сфере. При нём было построено свыше миллиона двухсот тысяч квадратных метров жилья, более семидесяти детских учреждений, столько же столовых, около двухсот магазинов, девять больниц, четыре поликлиники.

Никольский Николай Порфирьевич



Выступление Никольского Н.П. на митинге ст.Тайга

Западно-Сибирская железная дорога являла собой, по сути, государство в государстве. Никольский взял на себя новую, теперь уже двойную, ношу. Благо, обе дороги были фактически сестрами-близнецами: гранича друг с другом, передавали по эстафете поезда, работали в похожих условиях, решали сходные задачи. Ну а главной особенностью объединенной на базе Томской и Омской дорог магистрали стало сочетание больших объемов грузовой работы со столь же значительными размерами транзитных перевозок.

Образование единой мощной Западно-Сибирской магистрали положительным образом сказалось на ее развитии, которое продолжилось в последующие пятилетки еще более бурными, чем прежде, темпами. Не прекращалось строительство новых линий, таких как Кызыл - Иртышское, Артышта - Подобас, Асино - Белый Яр.

Никольский Николай Порфирьевич



Никольский на совещании
в локомотивном депо ст. Московка

Одновременно возникали сотни километров вторых главных и станционных путей. Продолжался перевод на прогрессивные виды тяги. 29 сентября 1963 года начальник Западно-Сибирской железной дороги перерезал ленточку, открывая движение электропоездов на участке Артышта–Алтайская. А через месяц первый поезд с электровозом отправился из Барнаула в Новосибирск. Всего за семилетку было электрифицировано более 650 километров. Интенсивная электрификация продолжилась и в следующем пятилетии. С 1966 по 1970 годы было электрифицировано 720 километров линий, в числе которых Тайга – Томск, Новокузнецк – Таштагол, Юрга – Топки – Ленинск – Кузнецкий. Участки с меньшими объемами перевозок переводились на тепловозную тягу.

Под руководством Николая Порфирьевича дорога добилась значительных успехов и в эксплуатационной работе. Благодаря «удлиненным плечам».

Никольский Николай Порфирьевич



К началу 1970-х годов Западно-Сибирская магистраль выполняла около девяти процентов грузооборота всех железных дорог нашей страны, более шестнадцати – грузооборота США и восемьдесят процентов грузооборота стран Западной Европы. А грузонапряженность Западно-Сибирской в два раза превышала среднесетевую и в двадцать(!) – железных дорог США. Не менее впечатляющими были и качественные показатели. Среднесуточная производительность вагона, например, на 42 процента превышала среднюю по сети, производительность локомотива – почти наполовину, а производительность труда более чем на пятьдесят процентов превзошла уровень железных дорог СССР и на 17 процентов – США.

Вручение дороге Памятного Знамени ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС, октябрь, 1967 г.

Никольский Николай Порфирьевич



Отправление фирменного поезда Сибиряк (Никольский Н.П. в центре)



Фирменный поезд «Сибиряк» на перроне вокзала Новосибирск-Главный

Немало новшеств, благодаря Н.П. Никольскому и с его подачи, было внедрено также в организацию перевозки и обслуживания пассажиров. Так, по его инициативе появились на дороге фирменные поезда, отличавшиеся скоростью, четким соблюдением графика, безопасностью, повышенным комфортом. Летом 1965 года Николай Порфирьевич лично проводил от станции Новосибирск-Главный в первый рейс поезд «Сибиряк». Получили признание у пассажиров и появившиеся следом фирменные поезда «Томич», «Алтай», «Иртыш» (в дальнейшем их число увеличилось). От соответствующих служб Н.П. Никольский постоянно требовал повышения культуры обслуживания пассажиров, максимального удовлетворения их спроса. И для этого в его «эпоху» сделано было очень много. Большие удобства создавала широко внедренная диспетчеризация продажи билетов, когда с любой промежуточной станции пассажир мог получить место в проходящем поезде. А на вокзале Новосибирск-Главный стало практиковаться руководство продажи билетов из единого центра. Впервые на сети дорог была внедрена радиосвязь билетных касс с бригадами пассажирских поездов, находящихся в пути. Автоматизировали справочно-информационную службу.

Никольский Николай Порфирьевич



Н.П. Никольский в рабочем кабинете, 1960 г.

Улучшения коснулись также организации пригородных перевозок, хранения и доставки багажа, питания пассажиров в поездах и на вокзалах и многого другого. При Николае Порфирьевиче Западно-Сибирская железная дорога стала лидером на сети не только в эксплуатационной работе, но и в научно-техническом развитии. На ней проходили многочисленные сетевые школы передового опыта, она принимала у себя делегации других железных дорог, не раз ее опыт заслушивался на заседаниях коллегии МПС, публиковался на страницах газеты «Гудок» и отраслевых журналов. Ряд предприятий магистрали стали в 1960-е годы участниками ВДНХ, завоевывая медали и дипломы.

Никольский Николай Порфирьевич



Редкие минуты в кругу семьи



Дома с супругой



На даче

Никольский очень любил свою семью, хотя из-за огромного объема работы ему редко удавалось провести дома минуты досуга. Николай Порфирьевич обладал хорошим музыкальным слухом, умел играть на пианино и на гитаре, болел за нашу хоккейную команду, любил рисовать, читать классику и... разводить цветы. Возможно, что именно эта неординарность во всем, помогла ему стать не только отличным руководителем, но и хорошим человеком.

Никольский Николай Порфирьевич



Медаль «За освоение целинных земель» врученная Никольскому Н.П.

За многолетний добросовестный труд на благо родной железной дороги Н.П. Никольский был награждён орденами Трудового Красного Знамени (дважды), орденом Красной Звезды, орденом Октябрьской Революции и множеством медалей. «Век» этого замечательного человека оказался до обидного коротким. Никольский скончался после тяжелой и продолжительной болезни 1 июля 1973 года. Похоронен на Заельцовском кладбище в Новосибирске.

Никольский Николай Порфирьевич



Мемориальная доска памяти
Н.П. Никольского на здании
управления Западно-Сибирской
железной дороги

На фасаде здания управления Западно-Сибирской железной дороги в его честь установлена мемориальная доска. Он прожил яркую, достойную жизнь. При нём Западно-Сибирская железная дорога достигла небывалых по тем временам высот и стала современной магистралью, мировым лидером железнодорожных перевозок. Нынешние успехи Западно-Сибирской железной дороги являются достойным продолжением «эпохи Никольского», сохранением светлой памяти об этом замечательном человеке, которому в текущем году отмечается 110 лет со дня рождения.

Материал подготовил старший научный сотрудник отдела по сохранению исторического наследия ЗСЦНТИБ Лампе Я.А.

Спасибо за внимание!

Западно-Сибирская железная дорога

630004, Россия, Новосибирск,
ул. Дмитрия Шамшурина, д. 39
тел.: +7 (383) 229-20-33