

Обзорная статья
УДК 625.0:929
doi: 10.46684/2687-1033.2025.3.337-342
EDN XFTVDH

Жизнь как подвиг (к 120-летию со дня рождения Игнатия Михайловича Маслюка (1904–1986))

О.М. Епархин^{1✉}, Н.П. Рязанцев²

^{1,2} Филиал Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I» в г. Ярославле (Ярославский филиал ПГУПС); г. Ярославль, Россия

^{1,2} yaroslavl@pgups.ru✉

АННОТАЦИЯ

Рассказано о жизни и деятельности известного советского железнодорожника, руководителя крупнейшей Северной железной дороги И.М. Маслюка (1904–1986). Он посвятил железнодорожному транспорту более 60 лет жизни. Прошел длительный путь от телеграфиста до начальника дороги. В годы Великой Отечественной войны руководил станцией Всполье, через которую прошли сотни воинских эшелонов на фронт, а также эвакуированных ленинградцев.

Северная железная дорога под руководством И.М. Маслюка была инициатором внедрения многих современных методов эксплуатации железнодорожного транспорта. И.М. Маслюку было присвоено звание Героя Социалистического Труда, он награжден четырьмя орденами Ленина и другими наградами. Последние годы жизни посвятил транспортному образованию, передавая свои знания молодым железнодорожникам.

Ключевые слова: И.М. Маслюк; биография; Северная железная дорога; Ярославская железная дорога; железнодорожный транспорт

Для цитирования: Епархин О.М., Рязанцев Н.П. Жизнь как подвиг (к 120-летию со дня рождения Игнатия Михайловича Маслюка (1904–1986)) // Техник транспорта: образование и практика. 2025. Т. 6. Вып. 3. С. 337–342. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2025.3.337-342>. EDN XFTVDH.

Review article

Life as a feat (on the 120th anniversary of the birth of Ignatiy Mikhailovich Maslyuk (1904–1986))

О.М. Епархин^{1✉}, Н.П. Рязанцев²

^{1,2} Branch of the Emperor Alexander I Petersburg State Transport University in Yaroslavl (Yaroslavl branch of PGUPS); Yaroslavl, Russian Federation

^{1,2} yaroslavl@pgups.ru✉

ANNOTATION

The article is devoted to the life and work of the famous Soviet railwayman, head of the largest Northern Railway I.M. Maslyuk (1904–1986). He devoted more than 60 years of his life to railway transport. I've come a long way from being a telegraph operator to being a road boss. During the Great Patriotic War, he led the Vspolye station, through which hundreds of military echelons passed to the front, as well as evacuated Leningraders. The Northern Railway, under the leadership of I.M. Maslyuk, initiated the introduction of many modern methods of railway transport operation. I.M. Maslyuk was awarded the title Hero of Socialist Labor, he was awarded 4 Orders of Lenin and other awards. I.M. Maslyuk devoted the last years of his life to transport education, passing on his knowledge to young railway workers.

Key words: I.M. Maslyuk; biography; Northern Railway; Yaroslavl Railway; railway transport

For citation: Eparхин O.M., Ryazantsev N.P. Life as a feat (on the 120th anniversary of the birth of Ignatiy Mikhailovich Maslyuk (1904–1986)). *Transport technician: education and practice*. 2025;6(3):337-342. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2025.3.337-342>. EDN XFTVDH.

© О.М. Епархин, Н.П. Рязанцев, 2025

ВВЕДЕНИЕ

Игнатий Михайлович Маслюк родился 20 декабря 1904 г. в деревне Кошки Бельского уезда Гродненской губернии в семье крестьянина. В 1905 г. семья переехала на станцию Старосельцы Привислинских железных дорог, где отец начал работать рабочим службы пути. В 1913 г. он перевелся сигнальщиком на станцию Гайновка, родные последовали за ним.

Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война привела к массовой эвакуации населения западных губерний вглубь России. Так семья Михаила Маслюка оказалась в городе Клин Московской губернии. Отец продолжал работать на железной дороге до 1918 г., но тяготы начавшейся Гражданской войны заставили его вновь тронуться в путь. В 1918 г. семья переехала в Саратовскую губернию, где отец стал работать на станции Сазанка Рязано-Уральской железной дороги [1].

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

И.М. Маслюк позже вспоминал, что «работать по найму» он начал, когда учился в школе 2-й ступени в Клину. Учебные занятия велись тогда нерегулярно, с большими перерывами. Чтобы помочь семье, когда не было учебы, Маслюк стал трудиться чернорабочим на местном стекольном заводе. В революционном 1917 г. он работал на заводе с апреля по сентябрь [2]. Когда семья переехала в Саратовскую губернию, И.М. Маслюк продолжил учебу в школе 2-й ступени на станции Покровск (ныне город Энгельс) [3].

В 1920 г. Игнатий Михайлович окончил 8 классов школы 2-й ступени и поступил работать телеграфистом на станцию Покровск Рязано-Уральской железной дороги. Работа в должности телефониста и старшего телефониста продолжалась несколько лет. Менялись только станции: Покровск, Сазанка, Анисовка. Опыт работы на железной дороге привел к повышению его квалификации и служебному росту. В 1925–1926 гг. И.М. Маслюк занимал должность помощника начальника станций Малоузенск и Палласовка. Затем стал заместителем начальника станции Ртищево. А в 1931–1935 гг. — начальником станции Ртищево [4]. Таким образом, к моменту поступления во Всесоюзную Академию железнодорожного транспорта имени И.В. Сталина в Ленинграде в 1935 г. у него за плечами было полтора десятка лет практической работы на железной дороге и немалый опыт руководящей работы на транспорте.

ГОДЫ УЧЕБЫ

Годы учебы в Академии, сначала в Ленинграде, а затем в Москве, позволили И.М. Маслюку со-

единить свою обширную производственную практику с новейшими достижениями инженерной мысли. Такого опытного студента и активного общественника, а он являлся уже кандидатом в члены ВКП(б), стали привлекать к серьезной работе. Практически на каждом курсе, с 1936 г. по 1939 г., он направлялся на три-четыре месяца в служебные командировки в качестве уполномоченного в составе специальных комиссий Наркомата путей сообщения. География этих командировок была весьма обширной: станция Лиски, Томская железная дорога, станция Барнаул Алтайского края. Эти командировки также давали будущему инженеру огромный опыт [5].

И.М. МАСЛЮК – НАЧАЛЬНИК ВСПОЛЬИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ЯРОСЛАВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В 1940 г. И.М. Маслюк окончил Академию и получил квалификацию инженера по организации движения и грузовой работы железнодорожного транспорта. Его новым местом работы стал Ярославль, где он занял должность заместителя начальника службы движения Вспольинского отделения Ярославской железной дороги. Дела у молодого руководителя шли неплохо, и буквально через полгода он был назначен начальником Вспольинского отделения [6]. В этой должности он проработал все годы Великой Отечественной войны.

Роль Ярославской железной дороги в годы войны была исключительно высокой. На начальном этапе войны от нее зависела в значительной степени оборона Москвы и Ленинграда. В разгар сражения за Москву всего четыре железные дороги, в том числе Ярославская, обеспечивали снабжение столицы и всего Западного фронта. Только через станцию Всполье (ныне — Ярославль-Главный) прошло 758 эшелонов с эвакуированными, или более 600 тыс. человек. Кроме того, она приняла и отправила 1920 эшелонов с промышленным оборудованием [7, с. 166].

По инициативе вспольинских железнодорожников началось соревнование за скоростное вождение оперативных транспортов. Лучшие паровозные бригады получили право на организацию стахановских паровозных колонн. За пять месяцев 1944 г. такая колонна депо Всполье провела 120 тяжеловесных поездов и перевезла сверх плана 50 тыс. т груза [8, с. 231].

Через станцию Всполье в блокадный Ленинград шло продовольствие и военные грузы. А обратно следовали эшелоны с эвакуированными ленинградцами. Основная работа с эшелонами из Ленинграда осуществлялась на Ярославской железной

дороге именно на станции Всполье. Здесь поезда расформировывали и готовили к дальнейшему пути на восток. На привокзальной станции было оборудовано полтора десятка столов на 500 человек. Горячие обеды отсюда разносились прямо в вагоны с эвакуированными. Кроме того, были открыты ларьки, магазины, эвакуприемники, санитарные пункты, бомбоубежища и многое другое [8, с. 252].

Станция Всполье с самого начала войны оказалась в зоне активных действий немецкой авиации. Только в ноябре 1941 г. на нее и на Ярославль немцы сбросили более ста фугасных бомб, из-за которых возникло 17 пожаров.

И.М. Маслюк, будучи руководителем отделения, все годы войны был в центре этих событий и, несомненно, успешно справился с поставленными перед ним задачами. Поэтому в 1942 г. он был награжден орденом «Знак Почета», а в 1944 г. — орденом Трудового Красного Знамени «за образцовое выполнение планов воинских перевозок». В конце войны его личный вклад в победу был отмечен также медалями «За оборону Москвы», «За оборону Ленинграда», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [9].

ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

С сентября 1945 г. по январь 1948 г. И.М. Маслюк — начальник службы движения Управления Ярославской железной дороги в звании директор-подполковник движения. Затем, с января 1948 г. по сентябрь 1951 г., он служил главным инженером, заместителем начальника Управления Ярославской железной дороги в звании директора-полковника движения. 19 сентября 1951 г. был утвержден в должности первого заместителя начальника Ярославской железной дороги [10] (рис. 1).

За эти послевоенные годы И.М. Маслюк, как один из руководителей Ярославской железной дороги, много сделал для успешного выполнения планов четвертой пятилетки (1946–1950). Осуществлялось полное капитальное восстановление транспортных объектов, пострадавших во время войны, а также техническое перевооружение важнейших участков и объектов дороги. На Ярославской железной дороге было продолжено строительство линии Кострома – Галич. В депо Ярославль был построен трубный цех, в депо Ярославль-Главный реконструирован цех подъема паровозов. Проводилась работа по развитию и удлинению путей на складах топлива станций Ярославль, Ярославль-Главный, Иваново-Сортировочная и др.

При прямом участии и поддержке И.М. Маслюка в 1951 г. появился новый метод поточной



Рис. 1. И.М. Маслюк — заместитель начальника Ярославской железной дороги (1948–1955)

сортировки вагонов на вытяжке путем серийных толчков, получивший широкое распространение на железных дорогах страны. Время расформирования состава на вытяжке сократилось. Производительность труда при работе этим методом возросла сразу на 250%. Поточная сортировка, по сравнению с серийной, в 2,5–3 раза ускорила процесс работы и увеличила производительность вытяжки [8, с. 282].

Ярославская железная дорога успешно выполнила планы пятилетки и в 1950 г. по важнейшим показателям работы превзошла уровень 1940 г. В эти послевоенные годы за успехи, достигнутые в работе, предприятиям Ярославской железной дороги за первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании 23 раза вручались переходящие Красные Знамена Совета Министров СССР, ВЦСПС, Министерства путей сообщения и других ведомств.

4 августа 1951 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР И.М. Маслюк был награжден высшей наградой СССР — орденом Ленина [11].

В 1953 г. состоялся процесс объединения Ярославской и Северной железных дорог в одну — Северную железную дорогу (СЖД). В 1959 г. в ее состав добавилась также Северо-Печорская дорога. Роль СЖД в экономике страны существенно возросла. От ее успешной работы теперь зависела деятельность многих заводов центра страны, лесопромышленных предприятий Севера, уральской металлургии, а в перспективе и освоение севера Западной Сибири.

И.М. МАСЛЮК — НАЧАЛЬНИК СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Новым начальником объединенной Северной железной дороги в декабре 1955 г. был назначен И.М. Маслюк (рис. 2).



Рис. 2. И.М. Маслюк — начальник Северной железной дороги (1955–1972)

В годы шестой пятилетки (1956–1960) главные задачи нового руководителя связаны с укреплением технической базы и увеличением пропускной способности СЖД. Был электрифицирован участок Александров – Ярославль-Главный, сдана в эксплуатацию линия Кострома – Галич, которая обеспечила второй выход из центра страны на восток. Построены вторые пути на участке Вологда – Череповец и реконструировано энергоснабжение станций Ярославль-Главный, Череповец и Вологда. Завершены работы по замене почти 40 временных деревянных мостов на постоянные железобетонные сооружения на направлении Коноша – Архангельск. Было построено вагонное депо на станции Шарья, реконструированы подъездные пути к речным портам на станциях Ярославль-Пристань, Рыбинск-Товарная, Кинешма. Завершились объемные работы по развитию станции Ярославль-Главный с устройством электрической централизации стрелок. Закончилось строительство автоматической блокировки на направлении от Данилова до Коноши протяженностью 350 км [8, с. 290–291].

И.М. Маслюк активно поддержал и помог коллективу Ярославского отделения в разработке и внедрении новых транспортных связей между экономическими районами путем организации так называемых технологических маршрутов. Это дало возможность ускорить доставку промышленных грузов и лучше использовать вагонный парк. На СЖД широкое применение получили также тяжеловесное вождение поездов, передовые методы по увеличению среднесуточного пробега локомотивов, уплотнение погрузки лесных грузов «шапкой» и т.д. [12].

Организация прямых маршрутов для экономических районов дала большой экономический

эффект. Инициатива была поддержана Министерством путей сообщения, Госпланом и Советом Министров СССР.

1 августа 1959 г. за достигнутые успехи в развитии железнодорожного транспорта И.М. Маслюк был награжден вторым орденом Ленина.

Результаты выполнения семилетнего плана развития народного хозяйства страны (1959–1965) также оказались для коллектива СЖД очень успешными. Сверх плана было отгружено около 10 млн т хозяйственных грузов. Грузооборот вырос на 46 %, а объем пассажирских перевозок — на 20 %. Производительность труда повысилась на 40,7 %. Себестоимость перевозок снизилась на 22 %. За годы семилетки был осуществлен перевод на электро-возную тягу участка Ярославль-Главный – Данилов и на тепловозную тягу участков Данилов – Вологда – Коноша, Вологда – Череповец, Коноша – Архангельск, Вологда – Буй и др. Введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия Микунь – Сыктывкар. Важнейшим объектом семилетки стал совмещенный мост через Северную Двину в Архангельске [8, с. 310–311].

По итогам выполнения семилетки орденом Ленина были награждены 25 железнодорожников, орденом Трудового Красного Знамени — 82 человека, орденом «Знак Почета» — 311 человек, а всего орденами и медалями — 841 работник дороги.

4 августа 1966 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за достигнутые успехи в выполнении семилетнего плана И.М. Маслюк награжден третьим орденом Ленина [13].

Под руководством И.М. Маслюка коллектив Северной железной дороги успешно справился и с заданиями восьмой пятилетки (1966–1970). Объем перевозок на дороге увеличился на 30,9 %. Весь прирост произошел за счет увеличения производительности труда (на 34,5 %). За годы пятилетки был полностью осуществлен перевод подвижного состава на тепловозную тягу на направлении Коноша – Воркута и участке Ярославль – Сонково общей протяженностью 1700 км. За эти же годы силами дороги было построено 319 тыс. м² жилья при плане 307 тыс. м², школ на 4600 мест, детских учреждений на 1410 мест и больниц на 380 мест. За это время газифицировано 1980 квартир, полностью завершена электрификация всех линейных путевых зданий и поселков железнодорожников, ликвидировано привозное водоснабжение [14].

За достигнутые успехи коллектив СЖД в 1968 г. был награжден орденом Трудового Красного Знамени [14].

Руководство страны высоко оценило и личный вклад начальника Северной железной дороги в успех коллектива магистрали. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 мая 1971 г. «за выдаю-

щиеся успехи в выполнении заданий пятилетнего плана перевозок и повышении эффективности использования технических средств железнодорожного транспорта» И.М. Маслюку было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда с вручением четвертого ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот» [13].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Наверное, мы не ошибемся, если скажем, что в XX в. это был самый авторитетный, опытный и прославленный руководитель Северной железной дороги, проработавший на транспорте в общей сложности более 60 лет!

На всех этапах своей хозяйственной деятельности И.М. Маслюк вел активную общественную работу. Он неоднократно избирался депутатом Ярославского областного Совета, был членом Ярославского горкома и обкома КПСС, являлся делегатом XX, XXII, XXIII, XXIV съездов КПСС [15].

С октября 1972 г. И.М. Маслюк стал персональным пенсионером союзного значения. Но долго оставаться без дела он не захотел. Уже в марте 1973 г. он стал старшим методистом, а с августа 1973 г. — заместителем директора по повышению квалификации руководящих кадров Ярославского филиала Всесоюзного заочного института инженеров путей сообщения (рис. 3).

Весь свой богатый опыт он теперь передавал будущим руководителям подразделений СЖД [16].

21 марта 1986 г. Игнатий Михайлович вышел с работы, направляясь домой. До троллейбусной остановки его проводила методист В.В. Смирнова, а 22 марта И.М. Маслюка не стало. Похоро-



Рис. 3. И.М. Маслюк в период работы в Ярославском филиале ВЗИИТ (1972–1986)

нен он на Воинском мемориальном кладбище в Ярославле.

Ежегодно студенты Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I и Российского университета транспорта (МИИТ), обучающиеся по целевым направлениям от Северной железной дороги, получают стипендию имени выдающегося работника железнодорожного транспорта Игнатия Михайловича Маслюка, жизнь которого — настоящий пример высочайшего профессионализма и любви к своей Родине.

ЛИТЕРАТУРА

1. Центр документации новейшей истории Государственного архива Ярославской области (ЦДНИ). Ф. 272. Оп. 216. Д. 351. Л. 6-6 об.
2. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 246. Д. 117. Л. 8 об.
3. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 246. Д. 117. Л. 6-6 об.
4. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 246. Д. 117. Л. 8 об.
5. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 216. Д. 351. Л. 24.
6. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 246. Д. 117. Л. 9 об.
7. Рязанцев Н.П. История Северной железной дороги (середина XIX – начало XXI века): учебное пособие / [отв. ред.: О.М. Епархин]; Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I, Ярославский филиал ПГУПС. Изд. 2-е, доп. Ярославль: Канцлер, 2020. С. 166.
8. Босторина Л.Н. От Москвы до Заполярья / [Лит. обработка Л. Босториной]; под ред. И.М. Маслюка, МПС СССР. Упр. Сев. ж. д. Ярославль: [Верх.-Волж. кн. изд-во], 1968. С. 231.
9. ЦДНИ. Ф. 273. Оп. 4. Д. 36. Л. 43 об.; Ф. 272. Оп. 216. Д. 351. Л. 9.
10. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 216. Д. 351. Л. 8, 12.
11. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 216. Д. 351. Л. 5 об.
12. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 216. Д. 351. Л. 25.
13. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 216. Д. 351. Л. 3.
14. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 246. Д. 117. Л. 6-7.
15. ЦДНИ. Ф. 272. Оп. 216. Д. 351. Л. 2-3.
16. ЦДНИ. Ф. 7747. Оп. 31. Д. 26. Л. 8.

REFERENCES

1. Center for Documentation of Contemporary History of the State Archives of the Yaroslavl Region (CDCH). F. 272. Op. 216. D. 351. L. 6-6 ob.
2. CDCH. F. 272. Op. 246. D. 117. L. 8 ob.
3. CDCH. F. 272. Op. 246. D. 117. L. 6-6 ob.
4. CDCH. F. 272. Op. 246. D. 117. L. 8 ob.
5. CDCH. F. 272. Op. 216. D. 351. L. 24.
6. CDCH. F. 272. Op. 246. D. 117. L. 9 ob.
7. Ryazantsev N.P. *History of the Northern Railway (mid-19th – early 21st centuries): textbook*. Yaroslavl. Kanzler. 2020.
8. Bostorina L.N. *From Moscow to the Arctic*. Yaroslavl. 1968.
9. CDCH. F. 273. Op. 4. D. 36. L. 43 rev.; F. 272. Op. 216. D. 351. L. 9.
10. CDCH. F. 272. Op. 216. D. 351. L. 8, 12.
11. CDCH. F. 272. Op. 216. D. 351. L. 5 rev.
12. CDCH. F. 272. Op. 216. D. 351. L. 25.
13. CDCH. F. 272. Op. 216. D. 351. L. 3.
14. CDCH. F. 272. Op. 246. D. 117. L. 6-7.
15. CDCH. F. 272. Op. 216. D. 351. L. 2-3.
16. CDCH. F. 7747. Op. 31. D. 26. L. 8.

Об авторах

Олег Модестович Епархин — доктор технических наук, профессор, директор филиала; **Филиал Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I» в г. Ярославле (Ярославский филиал ПГУПС)**; 150030, г. Ярославль, Суздальское шоссе, д. 13; РИНЦ ID: 135831, SPIN-код: 3040-4046; yaroslavl@pgups.ru;

Николай Павлович Рязанцев — кандидат исторических наук, доцент; **Филиал Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I» в г. Ярославле (Ярославский филиал ПГУПС)**; 150030, г. Ярославль, Суздальское шоссе, д. 13; РИНЦ ID: 76948, SPIN-код: 2446-2633; yaroslavl@pgups.ru.

Bionotes

Oleg M. Eparkhin — Dr. Sci. (Eng.), Professor, Director of the Branch; **Branch of the Emperor Alexander I Petersburg State Transport University in Yaroslavl (Yaroslavl Branch of PGUPS)**; 13 Suzdalskoe highway, Yaroslavl, 150030, Russian Federation; RSCI ID: 135831, SPIN-code: 3040-4046; yaroslavl@pgups.ru;

Nikolay P. Ryazantsev — Cand. Sci. (Eng.), Associate Professor; **Branch of the Emperor Alexander I Petersburg State Transport University in Yaroslavl (Yaroslavl Branch of PGUPS)**; 13 Suzdalskoe highway, Yaroslavl, 150030, Russian Federation; RSCI ID: 76948, SPIN-code: 2446-2633; yaroslavl@pgups.ru.

Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.

The authors declare no conflicts of interests.

Автор, ответственный за переписку: Олег Модестович Епархин, yaroslavl@pgups.ru.

Corresponding author: Oleg M. Eparkhin, yaroslavl@pgups.ru.

Статья поступила в редакцию 17.01.2025; одобрена после рецензирования 22.02.2025; принята к публикации 28.08.2025.

The article was submitted 17.01.2025; approved after reviewing 22.02.2025; accepted for publication 28.08.2025.