 БЕЩЕВ Борис Павлович

 Родился 15 (28) июля 1903 года в селе Великое Ростовского уезда Ярославской губернии, ныне Гаврило-Ямский район Ярославской области, в семье рабочего-текстильщика. В восемь лет остался без отца, воспитывался в семье старшего брата. Окончил школу в родном селе.
 В 1919 году с семьей переехал в Поволжье, здесь в том же году начал трудовую деятельность. Поступил учеником телеграфиста на железнодорожную станцию Батраки Самаро-Златоустовской железной дороги, ныне город Октябрьск Самарской области. В 1921-1923 годах на комсомольской работе - инструктор Сызранского уездного комитета комсомола. Затем вновь вернулся на станцию, работал надсмотрщиком телеграфа. В 1924 году выдвинут на профсоюзную работу. Сначала был председателем правления Клуба железнодорожников на станции Батраки, затем – клуба всего Сызранского узла. Член ВКП(б)/КПСС с 1927 года. В 1930 году направлен на учебу в Ленинград.
 В 1935 году с отличием окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, по специальности «инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог». Работал инженером, старшим инженером, заместителем начальника станции Ховрино Октябрьской железной дороги. В 1936 переведен в центральный аппарат Наркомата путей сообщения (НКПС) на должность старшего ревизора-диспетчера Центрального управления движения НКПС, курировал Белорусскую железную дорогу. В ноябре 1937 года, в возрасте 34 года, назначен начальником Орджоникидзевской железной дороги. За успешное руководство дорогой награжден первым орденом Ленина.
 Его талант руководителя не остался не замеченным, Бещева будут часто назначать на особо ответственные должности, туда, где трудно – «расшивать» «узкие места», «решать вопросы». Во время войны с Финляндией Октябрьская железная дорога оказалась неготовой к этой войне, и он был направлен как особоуполномоченный наркомата налаживать там срочные военные перевозки. В 1940 году был утвержден начальником Октябрьской железной дороги и руководил ею успешно до начала Великой Отечественной войны. С началом войны для оперативного решения новых задач Государственный Комитет Обороны ввел должности уполномоченных НКПС. 30 июня 1941 года Б.П. Бещев становится таким уполномоченным – сначала по Северному, а потом по Ленинградскому фронту, где сложилась особо тяжелая обстановка. Но, несмотря на жестокие немецкие бомбежки, железная дорога действовала бесперебойно – до самого последнего дня, когда путь был свободен. Во времена полной блокады Б.П. Бещева направляют в Москву, где он становится начальником Оперативно-эксплуатационного управления НКПС. Его задача – наладить интенсивное двустороннее движение с запада на восток и юг страны (эвакуировать заводы, оборудование, рабочих) и оттуда – на запад (доставлять войска и вооружение). Только за половину, например, 1941 года по железной дороге было вывезено 2600 предприятий и 18 миллионов рабочих и их семей, а к фронту доставлено 290 дивизий и более 2 миллионов мобилизованных. В таких условиях на отдельные дороги, ставшие главными артериями страны, выпала особая нагрузка. Таковой была Куйбышевская дорога с ее выходами как в Европейскую Россию, так и на Урал и в Среднюю Азию. В июле 1942 года Б.П. Бещев стал начальником этой дороги и оставался на этом ответственном посту практически всю войну – вплоть до декабря 1944 года, когда исход войны был уже предрешен. Проявил себя прекрасным организатором.
 В декабре 1944 года назначен заместителем наркома путей сообщения СССР и начальником управления движения НКПС. Будучи «просто» заместителем, он провел сложнейшую операцию (учитывая ее масштабы и требования скрытности) по переброске наших войск и вооружений на Дальний Восток для войны с Японией. В марте 1946 года становиться первым заместителем наркома. В этой должности внес большой клад в сложную работу по восстановлению разрушенного войной железнодорожного хозяйства. Если довоенный уровень производства в основных отраслях промышленности был достигнут только к середине 1950-х годов, по железнодорожным перевозкам этот же уровень был достигнут уже через 3 года, в 1948-м году.
 С 5 июня 1948 по 14 января 1977 года - Министр путей сообщения СССР. В первые годы его руководства МПС СССР началась активная реконструкция железнодорожного хозяйства. В начале 1950-х годов у нас стали укладывать рельсы длиной 25 метров (вместо старых в 12, 5 метра), а с 1956 года началась укладка бесстыкового пути, железобетонных шпал. Тогда же было принято принципиальное решение отказаться от использования паровозов и перевести всю отрасль на тепловозную и электрическую тягу. Стал меняться и вагонный парк: двухосные деревянные «коробочки» грузоподъемностью до 18 тонн уступили место четырехосным вагонам в 60 – 80 тонн. Начались работы по оборудованию железных дорог автоматической блокировкой, диспетчерской централизацией, в 1950-е годы задумывались многие планы, которые были реализованы позднее и дали блестящие результаты. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1959 года за выдающиеся успехи, достигнутые в развитии железнодорожного транспорта **Бещеву Борису Павловичу** присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и молот».

 В годы его руководства отрасль совершила мощнейший рывок от послевоенной разрухи к высокому уровню развития. Именно при Бещеве в СССР начались активные разработки проектов высоскоростного движения, велось массовое строительство новых железных дорог, непрерывно совершенствовались системы управления и строительства. Решены сложнейшие вопросы технического перевооружения железнодорожного транспорта: электрификация железных дорог, модернизация подвижного состава, переход на тепловозную и электрическую тягу.
 К 1977 году электрифицированные линии составили более 28 процентов сети, а линии на тепловозной тяге – почти 68 процентов, бесстыковочные пути составил около 20 процентов всей сети. Был с нуля создан специальный вагонный парк, которого в России раньше не было вовсе: рефрижераторы, зерновозы, цементовозы, думпкары, двухъярусные платформы для перевозки автомобилей и другие. Борис Павлович Бещев возглавлял Министерство путей сообщения почти 30 лет, больше чем кто-либо другой. Он оставался на своем посту и при И.В. Сталине, и при Н.С. Хрущеве, и при Л.И. Брежневе. 14 января 1977 года уже тяжело больным человеком Бещев покинул министерство и вышел на пенсию. Депутат Верховного Совета СССР 4-го - 9-го созывов (1954-1979). Член ЦК КПСС в 1952-1981 годах. Жил в Москве. Скончался 27 мая 1981 года. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве (участок 9). Генерал-директор 1-го ранга (29.07.1945). Награждён 7 орденами Ленина (23.11.1939, 29.07.1945, 15.07.1953, 1.08.1959, 15.07.1963, 04.08.1966, 25.08.1971), 2 орденами Октябрьской Революции (13.07.1973, 14.01.1977), орденом Трудового Красного Знамени (24.11.1942), медалью «За трудовую доблесть» (06.08.1951), другими медалями.

Источник: <http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=10777>