



**Иван Григорьевич Павловский**  
(5 июля 1922 г. — 22 июля 2007 г.)



**Иван Павловский родился в 1922 году в деревне Латыголь Витебской губернии в семье крестьянина. Окончил Латыгольскую семилетнюю школу в 1937 году.**

**Семья Павловских: отец Григорий Михайлович и мать Фекла Дмитриевна с дочкой Валей и сыном Ваней  
(Поселок Бор-Казаковщина)**



**Дом Павловских в поселке Бор-Казаковщина**

**В 1937 г. дедушку Ивана забрали в НКВД, осудили на 10 лет. Умер он от истощения в Темлаге (Мордовия) в 1940 г. В юные годы Иван Павловский научился у своего дедушки пчеловодству и садоводству. В 15 лет Иван стал уже отчетливо понимать происходящее, очень переживал за дедушку и бабушку. После окончания школы по совету своего дяди Иван поступил в железнодорожный техникум в Орше.**



Учителя и выпускники школы-семилетки в деревне Латыгаль. Первый справа в нижнем ряду — Ваня Павловский



Группа студентов четвертого курса Оршанского железнодорожного техникума. Стоит вторым слева в третьем ряду И. Г. Павловский

Учиться в железнодорожном техникуме было очень тяжело, так как преподавание велось на русском языке, а в семилетке, которую окончил Иван — на белорусском. Он не знал ни одного слова по-русски. Освоил язык лишь на третий год, дальше все пошло легче. Жизнь в городе была сносная, хотя денег не хватало. Жили в общежитии по 15 — 20 человек в комнате. Стипендия была маленькая.

## Характеристика.

Данная характеристика выдана И. Г. Павловскому после окончания техникума. В ней описаны его занятия в техникуме, участие в общественной жизни и результаты учебы.

И. Г. Павловский участвовал в работе кружка любителей электротехники, занимаясь практическими работами по монтажу и ремонту электротехнических устройств. Он также участвовал в общественной жизни техникума, занимаясь в кружке любителей электротехники.

Характеристика, выданная И. Г. Павловскому после окончания техникума.



И. Г. Павловский на последнем курсе техникума

1941 год был для Павловского последним годом учебы в техникуме, предстояла практика по организации движения поездов. 22 июня 1941 года должен был состояться торжественный вечер, посвященный защите диплома. Однако все круто переменялось. Уже через день начались бомбежки. На руках было назначение на Свердловскую дорогу, но вместе с другими ребятами Иван пошел в военкомат. А на его месте уже была груда развалин. С превеликими трудностями более двух недель добирались до Свердловска.

Иван стал работать дежурным по станции Сама, расположенной севернее Свердловска на 650 км. Работу освоил быстро. Для него это было просто, так как во время студенческой практики Иван освоил работу всех служащих станции.

Станция Сама отправляла лес разного назначения по 250— 300 вагонов в сутки длястроек и военных заводов. Приходили телеграммы от Берии, Маленкова, Кагановича с требованиями первоочередных отгрузок в адрес авиационных, танковых и оружейных заводов. И все — под личную ответственность руководителей лесозаготовок, дороги.

В марте 1942 года Павловский был назначен заместителем начальника этой же станции. Ему приходилось выезжать на лагерную ветку, контролировать погрузку леса, его закрепление и формирование поезда по назначению.

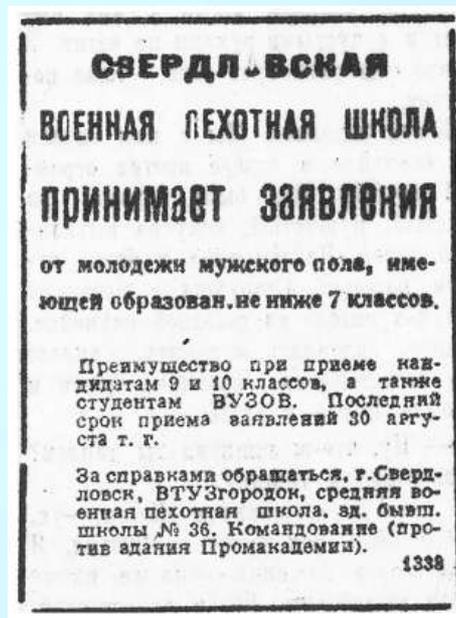


И. Павловский —  
дежурный по станции  
Сама  
(1941, Свердловская  
железная дорога)

В начале войны Павловский учился в пехотном училище. Но по приказу Государственного комитета обороны, подписанного Сталиным объявили, что те из железнодорожников, кто имеет специальность машиниста и помощника машиниста паровоза, котельщика и сварщика, диспетчера и дежурного по станции, должны явиться к руководству училища. Павловский получает новое назначение – начальник станции Краснотурьинск, на которой он работал по 1946 год.



Свердловская железная дорога в годы войны



В 1942 г. Павловский И. Г. - курсант Свердловского пехотного училища

Затем Иван Григорьевич становится начальником станции Верх-Нейвенск. Город возле этой станции позднее назвали Свердловск-40 — закрытый город. Начиналось строительство атомного завода.

Здесь — тот же ГУЛАГ: бараки с заключенными, много бывших пленных офицеров — спецбаты. Был организован специальный лагерь для так называемых перемещенных лиц, начальником которого стал генерал Сапуненко, имевший большой опыт в этом деле. Это он вывозил польских офицеров в Катынь и причастен к их судьбе.

В Свердловске-40 жизнь была обеспеченной — закрытая зона, в магазинах, тоже закрытых, было все. Но морально очень надоело постоянно находиться в обстановке строжайшей секретности, испытывать всякие ограничения.

В сентябре 1946 г. вышел приказ наркомата путей сообщения И. В. Ковалева о зачислении И. Павловского в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта с сохранением зарплаты и освобождением от прежней работы. Сбылась, казалось бы, нереальная мечта. Начался новый этап в жизни Ивана Григорьевича. Так как материальных трудностей было немало, приходилось по выходным дням зарабатывать, разгружая вагоны на станциях города.



Студенты ЛИИЖТа, направленные на учебу в институт по распоряжению наркома путей сообщения И. В. Ковалева. Стоит первый слева Т. А. Курченко — будущий начальник Даугавпилского отделения Прибалтийской дороги, четвертый в этом ряду И. Г. Павловский.

В своей книге «Моя дорога» И. Павловский писал о замечательных ученых ЛИИЖТа. Профессор А. В. Ливеровский волею обстоятельств оказался в роли министра путей сообщения во Временном правительстве после Февральской революции. Он рассказывал студентам о штурме Зимнего дворца матросами, о разорении, которое они там учиняли, били, ломали, оскверняли величайшие образцы русского и мирового искусства. Рассказывая о тех трагических днях, он плакал, но говорил, что верит в разум русского народа. Запомнилась одна из последних лекций академика В. Н. Образцова, где он излагал основные направления развития железных дорог на основе электрификации тяги, автоматизации управления движением, культуры в сфере общения с пассажирами.

В 1950 году Иван Григорьевич окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. Дипломный проект разработал очень успешно и защитил на «отлично», и все дисциплины были сданы в течение учебы на «отлично» и «хорошо». А уже в 1953 году он был назначен начальником станции Сталинград-1.



В зале дипломного проектирования ЛИИЖТа.  
В центре профессор П. Я. Гордиенко, второй слева  
И. Г. Павловский



С Санкт-Петербургом связана личная жизнь Ивана Павловского, здесь он учился, вступил в партию. Здесь у него родился сын.

В Сталинграде Павловский И. Г. проработал пять лет. Это был период больших политических событий, росла напряженность во взаимоотношениях со странами Западной Европы и США. Все больший размах приобретала «холодная война». Н. С. Хрущев развивал активное взаимодействие со странами Азии, Африки, Латинской Америки.

После окончания института

Иван Григорьевич был избран депутатом городского совета, и поэтому ему приходилось принимать участие во многих общественных мероприятиях городского масштаба, присутствовать на встречах с высокими гостями из дружественных стран, а также с участниками Московского фестиваля молодежи.



Сталинград. И. Г. Павловский — начальник станции Сталинград 1 вручает ключи от квартир в доме, построенном самими железнодорожниками

В Сталинграде зарплата Павловского была по тем деньгам 1500 рублей. Его жена — Ирина Васильевна — глазной врач, работала в двух поликлиниках — на тракторном заводе и химзаводе, зарабатывая 650 рублей. Сын Саня был еще маленький, все годы семья Павловских испытывали трудности материальные и с устройством малыша в детский садик.

Проблемой было найти няню. Жена работала в областной глазной клинике, ординатором в Сталинградском мединституте; ей часто приходилось санитарным самолетом вылетать в отдаленные районы области, и если надолго, то в семье возникали новые трудности, тем более при большой занятости Ивана Григорьевича.

Ирина Васильевна к работе относилась очень добросовестно, пользовалась большим авторитетом у коллег и пациентов. Награждена почетной грамотой президиума Верховного совета РСФСР, знаком «Почетному железнодорожнику». Ей присвоено звание «Заслуженный врач РСФСР».



Ирина Васильевна  
Павловская.



Семья Павловских на отдыхе в Рублеве. Справа налево: Иван Григорьевич и Ирина Васильевна с внуком Кирюшей; стоит сын Александр, мать Ирины Васильевны, внучка Ивана Григорьевича на коленях у его дочери Наташи.

В конце августа 1959 года И. Павловский был назначен начальником Ртищевского отделения Приволжской железной дороги. Таким образом, Иван Григорьевич от руководства отдельным железнодорожным подразделением перешел к управлению целой сетью железнодорожных предприятий (станции, депо, вокзалы, различные службы и так далее).

С первых дней к семье Павловского был проявлен большой интерес. Почему из благоустроенного Сталинграда перебрались сюда? Павловские вызывали большое уважение и интерес своей простотой, внимательным отношением к людям, доброжелательным общением с ними. У Ирины Васильевны не было отбоя от пациентов, быстро разошлась слава о хорошем враче; особенно любили ее машинисты тепловозов. Они приходили к ней на прием в поликлинику, а она часто выезжала к ним в депо. Этого раньше здесь не было.



С 15 октября 1961 года Павловский - на должности первого заместителя начальника Приволжской железной дороги.

Управление Приволжской железной дороги в Саратове

С 1967 по 1972 год – Павловский - начальник Приволжской железной дороги. А дорога – это уже в свою очередь совокупность железнодорожных отделений. То есть, управляемый Иваном Григорьевичем объект опять многократно возрос.

Дорога Павловскому досталась в очень тяжелом финансовом положении: доходы меньше расходов на 7 миллионов рублей, зарплата низкая, нет средств для выплаты зарплаты, не говоря уже о премиях, невозможно строить социально-бытовые объекты: жилье, больницы, школы, детсады и пр. За первое полугодие удалось покрыть все расходы, стали получать сверхплановую прибыль. Министерство заинтересовалось работой, коллегия МПС постановила распространить опыт на всю сеть. Рассматривалась работа дороги также в ЦК КПСС и Совете Министров и была одобрена. Приволжская железная дорога была удостоена ордена Ленина, а Павловскому, ее руководителю, присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

Понемногу что-то в государстве менялось. Приоткрывался «железный занавес». Павловскому с делегацией удалось побывать в Сан-Франциско, Лос-Анджелесе, Чикаго, Канзас-Сити, Спокане, Вашингтоне, во многих других городах, на разных станциях. Наблюдалась разница в техническом оснащении железных дорог.



Во время посещения одной из железных дорог США

В 1972 г. Иван Григорьевич Павловский назначается заместителем министра — начальником Главного управления движения, а в январе 1977 г. — министром путей сообщения.



США. Советская делегация знакомится с контейнерным терминалом



Поездка с дружеским визитом в Канаду



США. В космической центре НАСА



Хельсинки. Подписывают соглашение о сотрудничестве министры И Г Павловский (СССР) и С. Соарто (Финляндия)

Будучи министром путей сообщения, Павловскому приходилось участвовать в строительстве БАМа. То, что он увидел, превзошло самые худшие ожидания. Это были не здания вокзалов и жилых домов, а трущобы, все разваливалось: фундаменты просели, окна, двери перекошены, не закрываются. В них и летом-то жить нельзя. Проверял состояние пути путеизмерителем. Приборы показали его полностью аварийное состояние — более 5—6 тысяч баллов, а неудовлетворительным путь считался при 250 баллах.

Обо всем было доложено в правительстве, многое пришлось переделать; исправили, конечно, но это потребовало дополнительных расходов.

Все эти годы были для Павловского годами непрерывающейся борьбы за улучшение работы железнодорожного транспорта, за осуществление тех мероприятий, которые были намечены им при вступлении в должность министра.



В 1982 году по предложению председателя Совета Министров Тихонова Павловский И. Г. был освобожден от должности министра путей сообщения и назначен первым заместителем постоянного представителя СССР в СЭВ. Конечно же, это было безрадостное и обидное предложение.

В связи с распадом СЭВ положение на железнодорожном транспорте еще больше осложнилось. Германия прекратила поставку пассажирских вагонов (цены выросли в 5 раз). Собственное вагоностроение в стране не развивалось.

И. Г. Павловский видел бесперспективность работы СЭВа и стал искать возможность уйти оттуда, подал заявление об уходе на пенсию. Состоялось решение Политбюро и Совета Министров о его освобождении, где записано, что ЦК КПСС и Совет Министров СССР объявляют благодарность за долголетний добросовестный труд на благо страны. Определили материальное обеспечение по существующему законодательству. На этом завершилось пребывание Павловского в структурах власти.



Здание СЭВ в Москве

Иван Григорьевич Павловский является автором нескольких книг. В 1973 году в издательстве «Транспорт» вышла книга «Повышение производительности подвижного состава. (Опыт Приволжской дороги)», в 1980 году в том же издательстве — «Проблемы и перспективы развития транспорта», а в 2002 году в издательстве «Интекст» вышла книга его мемуаров «Моя дорога».

Умер Иван Григорьевич Павловский 22 июля 2007 года, похоронен на Троекуровском кладбище Москвы.



Могила Ивана Григорьевича и Александра Ивановича Павловских на Троекуровском кладбище

## Литература

1. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945 – 1991 гг. – М., 2004. – 631 с.: ил.
2. Лемещук П. К. 50 лет работы на железнодорожном транспорте. М.: Транспорт, 1992. 102 с.
3. Страницы истории железных дорог России, 1865-1995 [Текст] : фотоальбом: 130-летию Министерства путей сообщения России посвящается / сост.: С. И. Финицкий, А. П. Царенко. - Москва : [б. и.], 1995. - 75 с. : фот. цв.

