

вращения стальных магистралей страны в мощную транспортную систему. Радикальные изменения происходили во всех хозяйствах отрасли, но какая требовалась решительность, чтобы от совершенствовавшихся в течение ста лет паровозов перейти на тепловозную и электрическую тягу?!

С июня 1951 года Николай Гундобин был назначен первым заместителем министра и председателем Научно-технического совета МПС (декабрь 1957). Он придавал огромное значение развитию и внедрению новой техники и прогрессивной технологии во всех хозяйствах отрасли, всегда поддерживал любые начинания, связанные с механизацией и автоматизацией производственных процессов. И особенно много сил и энергии отдал делу электрификации железных дорог, развитию локомотиво- и вагоностроения.

Тандем Бещев – Гундобин действовал как хорошо отлаженный механизм. Если Борис Бещев занимался решением проблем отрасли на уровне ЦК КПСС и Правительства СССР, то Николай Алексеевич руководил всей оперативной работой транспорта и содействовал развитию научно-технического прогресса на железных дорогах. Он добивался неукоснительного соблюдения норм и правил с целью обеспечения безопасности движения. Его не зря называли правой рукой министра.

Одной из заслуг Н. А. Гундобина было создание комплексной системы механизации путевых и погрузочно-выгрузочных работ. А в январе 1959 года на заседании НТО впервые был рассмотрен вопрос о применении на железнодорожном транспорте вычислительной техники. Он уловил, насколько мощным может стать ее влияние на совершенствование перевозочного процесса, более полное удовлетворение потребностей в перевозках грузов и пассажиров. В конце 60-х – начале 70-х гг. помимо роста объемов перевозок стала существенно меняться их география. Потребовалось наращивание пропускных способностей действующих и строительство новых линий. Именно тогда велись такие важные стройки, как Средне-Сибирская магистраль, линии Абакан – Тайшет, Павлодар – Акмолинск, Кулунда – Барнаул.

За 1950-е – 1970-е годы эксплуатационная длина сети железных дорог увеличилась на 23,5 тысячи километров, а с учетом вторых и третьих путей – почти на 40 тысяч! Благодаря этому успешно выполнялись все увеличивавшиеся задания по объему перевозок, погрузке, выгрузке, повышению скоростей движения поездов и сокращению сроков доставки грузов потребителям. Под особым контролем Н. А. Гундобина всегда оставалась суточная передача вагонов по дорожным стыкам, оборот вагона, вес поезда и другие эксплуатационные показатели, которые характеризуют ритмичность и эффективность работы транспортного конвейера. И, безусловно, его вклад в достижение того, что с 1938 по 1978 грузооборот на железных дорогах вырос более чем в 10 раз, был весьма значительным.

Герой Социалистического Труда (1959), Почетный железнодорожник (1943) Николай Алексеевич Гундобин был награжден четырьмя орденами Ленина, Октябрьской Революции, Отечественной войны 1 ст., пятью орденами Трудового Красного Знамени, медалями. Такой оценки своего труда до него не удостоивался ни один из руководителей транспортной отрасли СССР.

В августе 2000 г. на ул. Ломоносова в Курске, на доме, где родился и жил до 1932 г. Н. А. Гундобин, была открыта мемориальная доска.