

анимался задолго до того, как аббревиатура на пропагандой. Б.В. Ряшко, сменивший ика отделения и тоже активно участво- метода, позже переехал в Свердловск и альского отделения ВНИИ железнодоро- опыт стал основой его научной работы. частными и незначительными, если взять те, как М.К. Скумбин при вступлении в чиков служб, чтобы они незамедлительно те, как резко возросла нужда в инже- кции Тюменского локомотивного депо. ь о дорожном вычислительном центре, эпосредственно привлечена для реше- вопросов.

дорог». На решение организационных вопросов ушло сравнительно немного времени — крупнейший железнодорожный узел страны располагал квалифицированными кадрами, и материальную базу, достаточную для первых шагов нового вуза, тоже удалось создать быстро. И уже 17 ноября состоялось торжественное открытие института.

Первым и бессменным на протяжении 18 лет ректором УЭМИИ-Та был Иван Васильевич Уткин — один из тех командиров железнодорожного транспорта, кто прошел всю лестницу служебной иерархии от самой первой ступеньки (был он и кочегаром на паровозе, и машинистом) до самого верха (генерал-директор III ранга, заместитель начальника дороги) и потому знал на дороге все. Был он талантливым организатором и одаренным педагогом; под его руководством молодой институт скоро стал одним из ведущих учебных заведений отрасли. Значительная нагрузка по формированию пре-



В лаборатории теоретических основ электроники Уральской государственной академии путей сообщения

подавательского корпуса и налаживанию учебной работы легла на плечи первого проректора по учебной и научной работе Александра Михайловича Дядькова.

Поначалу институт организовал подготовку инженеров по двум специальностям: электрификация железнодорожного транспорта и автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте. В первый год на учебу было принято 225 студентов. Занятия с ними вели 16 штатных преподавателей пяти кафедр. В 1961 году стены молодого вуза покинули 196 новоиспеченных инженеров. К этому времени в институте было уже 18 кафедр и около 90 штатных преподавателей, появились первые аспиранты. А первая в институте отраслевая научно-исследовательская лаборатория «Режимы напряжения устройств энергоснабжения» была открыта в мае 1965 года под руководством кандидата технических наук А.М. Дядькова.

Уже в середине 60-х годов молодой институт переехал из временного, приспособленного помещения в специально для него пост-



демия

ние превращало железнодорожный в народное хозяйство.

3 года был расширен перечень долж- яты только дипломированными спе- ще более расширился.

более острую нужду в кадрах самой о времени система учебных заведе- техникума — Пермский и Свердловс- училищ. Теперь встал вопрос о со- ания.

вление об учреждении в Свердлов- ческого института инженеров же- УЭМИИТ) было подписано 23 июня принятым за четыре месяца до того м плане электрификации железных

роенный комплекс зданий (архитекторы В.В. Безруков, В.Р. Рабинович) в одном из живописных уголков Свердловска, на берегу городского пруда.

Весьма плодотворным для института стал период с 1974 до 1987 годы, когда ректором был доктор технических наук, профессор Р.Н. Урманов. При нем укреплялась материально-техническая база кафедр и лабораторий, расширялся фронт научных исследований, совершенствовались формы подготовки специалистов. В частности, увеличилось число профилирующих кафедр, которые открывали свои филиалы на производстве. Подготовленные ими молодые инженеры, выходя из стен института, сразу более уверенно включались в практическую работу.

В июне 1994 года приказом Госкомвуза Российской Федерации институт был переименован в Уральскую государственную академию путей сообщения (УрГАПС). За «сменой вывески» скрывалось серьезное содержание. Во-первых, профиль учебного заведения давно уже вышел за границы направления, определенного для него в момент рождения: теперь здесь готовились не только инженеры-электромеханики, но и строители, и специалисты по управлению процессами перевозок, и путейцы, и вагонники, а в перспективе намечалось готовить и столь нужных сегодняшней дороге экономистов... Во-вторых, тем самым было подчеркнуто качественно новое положение вуза в отрасли, завоеванное десятилетиями ответственного труда: крупный научный центр и наиболее авторитетная база подготовки специалистов. Наконец, превращение института в академию подразумевало и переход к новой — многоуровневой — системе образования (бакалавры, магистры), к новым учебным планам и новым технологиям обучения.

Социально-экономические перемены в стране не обошли стороной транспортную академию, достаточно сказать, что ее финансирование сократилось в 4-5 раз. Однако она сумела найти такие пути и формы выживания, которые позволили ей сохранить и высокий авторитет, и положение в отрасли. Она развила надежные связи и с базовыми школами, откуда рекрутирует абитуриентов, и с сетью железных дорог, куда направляет своих воспитанников. Кстати, ректор и проректор академии по науке являются членами техсовета управления Свердловской железной дороги, а начальник дороги, главный инженер и заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам — члены ученого совета академии. В результате до сих пор прием в академию ведется на основе довольно жесткого конкурсного отбора, а выпускники отправляются не на биржу труда, а сразу на рабочие места, где их ждут. Кроме того, академия ведет большую работу по переподготовке инженерных и руководящих кадров, выпущенных из ее стен в прошлые годы: ведь справедливо считается, что специальные знания нуждаются в обновлении, по крайней мере, через каждые пять лет.

Сегодня тридцать две кафедры академии — авторитетные центры фундаментальных и прикладных исследований в своих отраслях знания, 65 процентов их преподавателей и сотрудников имеют ученые степени и звания. В активе ученых института — сотни авторских свидетельств на изобретения, десятки монографий и сборников научных трудов.

На все факультеты академии ежегодно принимается 1360 человек, а выпускники (сегодня их уже более 25 тысяч) работают не только на Свердловской, но и на многих других железных дорогах страны.

Железнодорожная наука развивается. Еще в 1957 году руководство ЦНИИ железнодорожного транспорта ЦНИИ МПС, а возглавлял его И.А. И открыл в Свердловске первое на о института. В декабре 1957 года было вительственное решение.

И уже в январе 1958 года в С директора института кандидат техни рому было поручено заняться реали

Помещения для отделения ЦНИ равления дороги, дорога же изыскала рудование, поделилась кадрами. На сотрудники были направлены в ца там специально для них были выделе тил кандидатскую диссертацию М.Д.

Сначала в рамках нового науче лаборатория ремонта и эксплуата вагонов, металловедения и сварки. две — полимерных материалов и существования филиал ВНИИЖТ на продукцию: спроектировали для од дороги систему энергоснабжения го тока повышенного напряжения; матического управления эксплуата тировочных станций, управлени предложили научно обоснованные ции электровозов, вагонов; созда выявления греющихся букс...

Институт прикладной железно занимает специально для него пост работает в тесном контакте с произ ния, направленные на совершенст ного процесса, диагностики и техни ного состава, обеспечения безопас активе множество конструкций, сист решений, которые позволили дорог суммы.

* * *

Время модернизации дороги ст для ее работников.

Заметные изменения претерпел ных профессий.

Многие массовые железнодоро но в эти годы. Выше уже сказано, электрической централизацией упр ника и сигнальщика. В 1965 году в технологии составления поездов ут кондуктора, а в 1966 — и должность ровозы — исчезают кочегары, зольщик промывальщики котлов. С внедрен

архитекторы В.В. Безруков, В.Р. Рабино-
в Свердловска, на берегу городс-

института стал период с 1974 до 1987
технических наук, профессор Р.Н. Ур-
материально-техническая база кафедр и
научных исследований, совершенство-
валистов. В частности, увеличилось чис-
которые открывали свои филиалы на про-
молодые инженеры, выходя из стен
включались в практическую работу.

Госкомвуза Российской Федерации
Уральскую государственную академию
«именой вывески» скрывалось серьез-
профиль учебного заведения давно уже
ея, определенного для него в момент
елись не только инженеры-электроме-
алисты по управлению процессами пе-
а в перспективе намечалось готовить
дороге экономистов... Во-вторых, тем
ственно новое положение вуза в отрас-
и ответственного труда: крупный науч-
етная база подготовки специалистов.
та в академию подразумевало и пере-
— системе образования (бакалавры,
анам и новым технологиям обучения.

перемены в стране не обошли сторо-
статочно сказать, что ее финансирова-
нако она сумела найти такие пути и
звалили ей сохранить и высокий авто-
на развила надежные связи и с базо-
ует абитуриентов, и с сетью железных
спитанников. Кстати, ректор и прорек-
членами техсовета управления Свер-
начальник дороги, главный инженер и
по кадрам и социальным вопросам —
В результате до сих пор прием в ака-
ельно жесткого конкурсного отбора, а
биржу труда, а сразу на рабочие места,
ия ведет большую работу по перепод-
щих кадров, выпущенных из ее стен в
ея считается, что специальные знания
йней мере, через каждые пять лет.

дры академии — авторитетные цент-
ных исследований в своих отраслях
азателей и сотрудников имеют уче-
ученых института — сотни авторских
десятки монографий и сборников на-

е ежегодно принимается 1360 чело-
е более 25 тысяч) работают не толь-
гих других железных дорогах страны.

Железнодорожная наука развивалась не только в стенах акаде-
мии. Еще в 1957 году руководство дороги и дирекция Всесоюзного
НИИ железнодорожного транспорта (впрочем, тогда он назывался
ЦНИИ МПС, а возглавлял его И.А. Иванов) выдвинули предложение
открыть в Свердловске первое на сети дорог Уральское отделение
института. В декабре 1957 года было принято соответствующее пра-
вительственное решение.

И уже в январе 1958 года в Свердловск приехал заместитель
директора института кандидат технических наук Г.С. Феденев, кото-
рому было поручено заняться реализацией этого решения.

Помещения для отделения ЦНИИ были выделены в здании Уп-
равления дороги, дорога же изыскала необходимые материалы и обо-
рудование, поделилась кадрами. Наиболее перспективные молодые
сотрудники были направлены в целевую аспирантуру в Москву —
там специально для них были выделены места. Первым из них защи-
тил кандидатскую диссертацию М.Д. Мезенцев.

Сначала в рамках нового научного учреждения были созданы
лаборатория ремонта и эксплуатации электровозов и тепловозов,
вагонов, металловедения и сварки. Потом к ним добавились еще
две — полимерных материалов и металлов. Уже в первые годы
существования филиал ВНИИЖТ начал выдавать весомую научную
продукцию: спроектировали для одного из участков Свердловской
дороги систему энергоснабжения электрической тяги постоянно-
го тока повышенного напряжения; разработали программы авто-
матического управления эксплуатационной работой узлов и сор-
тировочных станций, управления сортировочными горками;
предложили научно обоснованные системы ремонта и эксплуата-
ции электровозов, вагонов; создали установку для бесконтактного
выявления греющихся букс...

Институт прикладной железнодорожной науки (теперь он уже
занимает специально для него построенное здание) и по сей день
работает в тесном контакте с производством, выполняя исследова-
ния, направленные на совершенствование технологии перевозоч-
ного процесса, диагностики и технического обслуживания подвиж-
ного состава, обеспечения безопасности движения. Сегодня в его
активе множество конструкций, систем, программ, технологических
решений, которые позволили дороге сэкономить многомиллионные
суммы.

* * *

Время модернизации дороги стало временем больших перемен
для ее работников.

Заметные изменения претерпела сама структура железнодорож-
ных профессий.

Многие массовые железнодорожные профессии исчезли имен-
но в эти годы. Выше уже сказано, как по мере оснащения станций
электрической централизацией упраздняются профессии стрелоч-
ника и сигнальщика. В 1965 году в связи с совершенствованием
технологии составления поездов упраздняется должность старшего
кондуктора, а в 1966 — и должность главного кондуктора. Уходят па-
ровозы — исчезают кочегары, зольщики, чистильщики дымогарных труб,
промывальщики котлов. С внедрением автосцепки становится не-

цепщика. И это далеко не полный перечень дорожных нужд.

связанных, а о процессах всеохватных и коллективов, влияющих на судьбы мно-

и техники людей требовалось меньше. В 1965 году численность работающих на дороге уменьшилась с 115666 до 105589 процентов. Надо оговориться: эта цифра исчезновение профессий — не столь уж редких работников уходило, рассчитывая в условиях труда, большую зарплату, жилищными. Парадокс заключался в том, всегда имела неудовлетворенную нужду в грузовой службе не хватало 131 в службе электрификации и энергетике. же главная тенденция заключалась в изменении из производственного процесса.

изменение штатов не воспринималось проблемой. Найти себе работу в другой не составляло труда: списки вакантных предприятий. Пожалуй, работу, электрификации, найти было даже легче: бо- отказывалась от таких мест, а они да- ть. Во многих случаях вопрос решал- ботник уходил на пенсию, и должность

и сцепщиков не стал социальной проблемой для дороги он вызвал вполне

требования к уровню подготовки кадров и новой технологии требовалась те же, разбираться в электротехнических физических процессах. Притом за- контингента работников более обра- было происходить при сохранении неос, преемственности традиций. Луч- проблемы было — делать упор не на новых работников со стороны, а на пе- ров. Вот почему создание условий для более нужной профессией было од- социальной политики тех лет. И такая табак. Ежегодно в разных формах про- 10 — 15 тысяч человек.

изменили общий уровень образова- но судить хотя бы по таким цифрам. ров, числившихся в штатах дороги на человек образование было ниже семи дипломы техников, а 9 — даже дипло- паровозных машинистов было уже 3 ин- еще завершали свой трудовой путь в

это время 845 паровозных машинистов, не имеющих за плечами се- милетки.

Закономерно, что число *дипломированных специалистов* за те же 1959 — 1965 годы возросло на дороге с 4416 до 12848 человек, в том числе инженеров — с 1374 до 4072 человек. Их все же не хватало, тех и других: в 1965 году более 8 тыс. инженерно-технических должностей было замещено практиками (а 730 специалистов работали на должностях, не требующих дипломов инженера или техника). Не решал проблемы и свой институт: потребность в инженерах исчислялась сотнями и тысячами, а молодые специалисты на дорогу направлялись десятками, причем год от года число их даже снижалось (много выпускников направлялось на дороги-новостройки, да и просто на другие дороги сети, где нужда в кадрах тоже была велика).

Накопление в коллективах более образованных людей постепенно меняло духовный климат на дороге: менялось самосознание, менялись стимулы к труду, менялось отношение к условиям труда и быта. Чтобы поддержать тенденцию к обновлению и сохранить коллективы, руководству дороги необходимо было считаться с изменившейся ситуацией. И если в первое послевоенное десятилетие социальные вопросы были отнесены далеко на задний план, то со второй половины 50-х годов они становятся предметом все более пристального внимания.

Сложнейший из этих вопросов — улучшение жилищных условий железнодорожников.

В предшествующие десятилетия жилой фонд дороги прирастал медленно — главным образом за счет индивидуального и кооперативного строительства. В трудные годы первых пятилеток и войны за счет средств дороги строилось по преимуществу жилье неблагоустроенное — общежития, бараки. В первое послевоенное десятилетие стали возводиться и многоквартирные дома с центральным отоплением и горячим водоснабжением, но они пока что выглядели некими весточками из будущего. О темпах ввода нового жилья в эти годы можно судить по такой цифре: за пять лет с 1951 по 1956 год за счет дороги было построено жилья 7534 кв. метра.

На 1 января 1957 года дорога располагала жилым фондом общей площадью 699,2 тыс. кв. метров. Можете подсчитать: если на дороге работало около 115 тысяч человек, да за каждым была семья — пусть всего-то жена да ребенок, то сколько же метров приходилось на одного жильца?..

И вот уже в 1957 году делается крупный рывок: за счет всех источников финансирования на дороге построено 76,8 тыс. кв. метров, а в 1958 году — 100 тыс. кв. метров жилья!

Необходимый, давно назревший поворот в социальной политике на дороге совпал с переходом к индустриальным методам строительства жилья в масштабах страны. К середине 60-х годов строить жилья для железнодорожников стали заметно поменьше — всего около 50 тысяч метров в год, но скоро темпы опять возросли и продолжали оставаться высокими на протяжении 70-х — 80-х годов. При этом постепенно улучшалось и качество жилья — вслед за «хрущевками» первых поколений пошли дома улучшенных серий. Жилищная проблема в отрасли стала менее острой, чем в целом по стране, по Ура-

лу. И это обстоятельство сыграло очень важную роль в кадровом укреплении коллективов железной дороги.

Каким образом на дороге решались вопросы охраны здоровья трудящихся, можно судить хотя бы по случаю, о котором рассказывает в своих воспоминаниях ветеран дороги Л.К. Кузнецов, бывший во второй половине 60-х — начале 70-х председателем руководящего органа профсоюзов дороги — Дорпрофсожа. Однажды президиум этой организации принял постановление открыть на всех отделениях дороги санатории-профилактории. Начальник дороги В.П. Егоров не только поддержал это решение, будучи сам членом президиума Дорпрофсожа, но и проследил за его выполнением. Тем более что задача отнюдь не была простой. Достаточно сказать, что на Свердловском отделении для устройства профилактория пришлось отселить из выделенного помещения 20 семей. А ведь еще надо было это помещение капитально отремонтировать, оборудовать, найти квалифицированный персонал... Несмотря на все трудности, санатории-профилактории были открыты на всех отделениях дороги менее чем через год.

Медицинские комплексы, базы отдыха в самых живописных уголках Урала и на Черноморском побережье, детские садики и ясли, летние загородные лагеря — все это было общим достоянием трудовых коллективов железной дороги, все это создавало ощущение если не полного благополучия, то, во всяком случае, реальной возможности по-человечески отдохнуть, поддержать свое здоровье и здоровье своих детей.

Большое внимание уделялось досугу. Уже в середине 50-х годов дорога располагала пятью домами культуры, 58 клубами (плюс к ним еще десять вагон-клубов — чтобы не обойти вниманием отдаленные полустанки и разъезды), а также библиотеки, красные уголки, передвижные киноустановки, стадионы, спортзалы, лыжные базы...

Это был большой и важный пласт жизни, его необходимость ощущалась всеми, и он постоянно развивался не только по решению властей, но и по инициативе снизу. Так, например, летом 1958 года железнодорожники Надеждинского (Серовского) отделения сами построили себе стадион: футбольное поле с трибунами на две тысячи зрителей, беговая дорожка, площадки для баскетбола и волейбола, а рядом еще — хоккейное поле с трибунами. Строился стадион всем миром. Узловой партком распределил предстоящие работы по предприятиям узла: одни строили забор, другие высаживали деревья, третьи сделали планировку поля и дренажные каналы. Молодежь охотно и весело выходила на субботники, и, пожалуй, радость общения была здесь равновелика практическому результату.

А незадолго перед тем строители завершили отделку Дворца культуры железнодорожников Надеждинского узла, которому в последующие годы предстояло занять заметное место в культурной жизни всего города Серова. Здесь уже в первый год начали работать кружки и творческие коллективы, некоторые из них впоследствии приобретут достаточно широкую известность. Так, ансамбль русской народной песни под руководством Г. Пузанова и Ю. Саулича в середине 60-х годов уже успешно выступал во многих городах Северного Урала.

Вторая половина 50-х и все 60-е годы — время, когда стал особенно заметен на фоне культурной жизни большого города и Дом культуры железнодорожников в Свердловске. Еще в 1958 году он был награжден дипломом «Лучший клуб профсоюзов» и второй пре-

мией на всесоюзном смотре. В это родного театра драмы под руководством Г.Е. Гецова, Народной студии изобразительного искусства под руководством Н.Г. Чеснокова, Народного вокального ансамбля под руководством П.П. Боровикова; на эти годы приходится создание молодежного эстрадного оркестра Д.И. Давыдова, гастролирующего за границей... В 1967 году ему присвоен высший разряд с соответствующим увеличением штатов. С этого времени Дом культуры железнодорожников.

* * *

Железной дороге уже по условиям сложного оборудования необходимы были более культурные, более современные здания, приспособленные к своему делу. Но эта задача была поставлена общенациональную политику: советская власть должна была показать, что страна в сторону декларированной демократии, коммунизму. Коммунизм мыслился как идеал высоконравственных людей, умеющих ставить общие интересы выше личных притязаний. Воевали, восстанавливали страну как бы не до коммунизма. Но шло уже 60-е, пора было яснее обозначить актуальность. Так совершился поворот традиционной культуры к труду.

Движение за коммунистическое началось во второй половине 50-х годов. Оно (да и в самом начале было очевидно, что новая формула, призванная мобилизовать импульсы к труду, была того же рода, что и более поздние «развитой социализм» и «перестройка»). Было в этом движении много искренности. Между тем многие ветераны-железнодорожники о нем добрыми словами. Нам эта оценка кажется ностальгическим настроением: ведь цели и средства их достижения мысленно представлялись положительными. В конце концов, неискренность почтительнее откровенного хамства, не так ли?

Первую заповедь участника этого движения можно было бы сформулировать так: успех моей бригады, моего предприятия, моего личного успеха. В годы, о которых мы говорим, дорога для того, чтобы преодолеть синдром индивидуализма, ставить интересы отдельных людей с интересами коллектива.

Этой цели служило всемерное развитие творчества трудящихся, как тогда вы-

играло очень важную роль в кадровом
везной дороги.

решились вопросы охраны здоровья бы по случаю, о котором рассказывает на дороге Л.К. Кузнецов, бывший во вто-х председателем руководящего орга-профсоюза. Однажды президиум этой ление открыть на всех отделениях доро-Начальник дороги В.П. Егоров не толь-дуки сам членом президиума Дорпроф-полнением. Тем более что задача отнюдь сказать, что на Свердловском отделении а пришлось отселить из выделенного же надо было это помещение капиталь-ще, найти квалифицированный персо-сти, санатории-профилактории были от-юги менее чем через год.

базы отдыха в самых живописных уголках бережье, детские садики и ясли, летние было общим достоянием трудовых кол- это создавало ощущение если не пол-ом случае, реальной возможности по-че-ть свое здоровье и здоровье своих детей. ялось досугу. Уже в середине 50-х го- домами культуры, 58 клубами (плюс к — чтобы не обойти вниманием отда- , а также библиотеки, красные уголки, стадионы, спортзалы, лыжные базы...

В этот пласт жизни, его необходимость — он развивался не только по решению школы. Так, например, летом 1958 года Серовского (Серовского) отделения сами школьники выкопали поле с трибунами на две тысячи человек, построили площадки для баскетбола и волейбола, поле с трибунами. Строился стадион, распределяли предстоящие работы по классам: одни забор, другие высаживали деревья, копали и дренажные канавы. Молодежь работала с энтузиазом, и, пожалуй, радость общешкольного результата.

Работники завершили отделку Дворца культуры и городского узла, которому в последующее время в культурной жизни всего города занял первое место. В этот период первый год начали работать кружки и клубы, из них впоследствии приобретут популярность ансамбль русской народной песни «Ю. Саулича» в середине 60-х годов XX века и другие творческие коллективы в городах Северного Урала.

е 60-е годы — время, когда стал осознанной жизни большого города и Дом в Свердловске. Еще в 1958 году он «Клуб профсоюзов» и второй пре-

мией на всесоюзном смотре. В это время начиналась история Народного театра драмы под руководством народного артиста России Г.Е. Гецова, Народной студии изобразительного искусства под руководством Н.Г. Чеснокова, Народного ансамбля русской песни под руководством П.П. Боровикова; на эти годы приходится пик популярности молодежного эстрадного оркестра ДКЖ под руководством В.И. Турченко, объездившего многие города страны и не раз побывавшего на гастролях за границей... В 1967 году решением ВЦСПС свердловскому дому культуры железнодорожников присваивается внекатегорийный разряд с соответствующим увеличением его ассигнования и расширением штатов. С этого времени он уже называется Дворцом культуры железнодорожников.

* * *

Железной дороге уже по условиям эксплуатации новой техники и сложного оборудования необходимы были работники более образованные, более культурные, более сознательно и ответственно относящиеся к своему делу. Но эта прагматическая цель вписывалась в общенациональную политику: советское руководство делало последнюю (о чем тогда никто еще не знал) попытку повернуть развитие страны в сторону декларируемой десятилетия назад цели — к коммунизму. Коммунизм мыслился как объединение высокоразвитых и высоконравственных людей, умеющих хорошо работать и ставящих общие интересы выше личных притязаний. Пока искореняли «врагов народа», воевали, восстанавливали разрушенную войной страну, было как бы не до коммунизма. Но шло уже второе мирное десятилетие — пора было яснее обозначить актуальную цель совместных усилий. Так совершился поворот традиционного для советских предприятий соцсоревнования в новом направлении — за коммунистическое отношение к труду.

Движение за коммунистическое отношение к труду зародилось во второй половине 50-х годов. Сейчас, спустя сорок лет, очевидно (да и в самом начале было очевидно для любого трезвомыслящего человека), что новая формула, призванная оживить угасающие идеологические импульсы к труду, была того же порядка, что и, например, более поздние «развитой социализм» или «определяющий» год пятилетки. Было в этом движении много искусственного, показного, фальшивого. Между тем многие ветераны-железнодорожники вспоминают сейчас о нем добрыми словами. Нам эта оценка отнюдь не кажется данью ностальгическим настроениям: ведь цели-то у движения были вполне благие и средства их достижения мыслились самые достойные. И социальный эффект от распространения этого движения был очевидно положительным. В конце концов, неискренняя вежливость гораздо предпочтительнее откровенного хамства, не так ли?

Первую заповедь участника этого движения мы бы сформулировали так: успех моей бригады, моего участка, моего предприятия — это мой личный успех. В годы, о которых идет речь, многое делается на дороге для того, чтобы преодолеть синдром «наемного работника», срастить интересы отдельных людей с интересами своих предприятий.

Этой цели служило всемерное стимулирование «технического творчества трудящихся», как тогда выражались. В 1962 году на доро-

ге действовало 126 первичных организаций научно-технического общества (НТО), в которых числилось 3973 человека; 12 университетов новой техники и экономического образования, 111 общественных конструкторских и технологических бюро, 70 бюро экономического анализа, в которых работало более 10,5 тысячи человек. Еще свыше 9 тысяч человек — две трети из них рабочие — участвовали в постоянно действующих производственных совещаниях, которые были организованы в локомотивных, вагонных депо и иных производственных подразделениях.

А в локомотивном депо станции Свердловск-Сортировочный, как вспоминает Семен Андреевич Филипповский, движение за коммунистический труд побудило организовать Совет ветеранов, куда вошли такие известные на дороге люди, как М.Я. Игонин, С.В. Грачев, С.Г. Самсонова, Л.Г. Никитин и др. Совет ветеранов выступил инициатором возрождения Советов коллективов цехов, в которые избирались самые авторитетные лидеры коллективов и которые сыграли большую роль в укреплении трудовой и технологической дисциплины.

Вторая заповедь участников движения — непрерывная учеба, повышение своего профессионального и культурного уровня. Зараженные рыночным цинизмом, мы сегодня не без высокомерия относимся к тем далеким во времени университетам культуры, культпоходам в театр и диспутам о нашумевших книгах. Между тем их влияние на духовный климат было чище и продуктивнее, чем воздействие голливудской кинопродукции через наши сегодняшние телевизионные каналы.

И тем более вряд ли заслуживает скептической усмешки бескорыстный труд для общей пользы (как при строительстве стадиона в Серове), всякого рода выезды в лес, на реку и тому подобные — хотя бы и формальные — проявления коллективизма.

И званий ударников и коллективов коммунистического труда удостоивались в общем-то за добрые дела и на работе, и в быту.

Первым на Свердловском железнодорожном узле звание коллектива коммунистического труда получил цех периодического ремонта электровазов локомотивного депо станции Свердловск-Сортировочный, который возглавлял Артур Борисович Марацевич. Потом стали известны другие коллективы и другие имена. Движение ширилось: если в 1959 году в нем участвовало 3500 человек, то в 1965 году — более 100 тысяч. А к концу 70-х на одном лишь Серовском отделении насчитывалось 4 предприятия коммунистического труда, 19 цехов, 70 бригад, 2939 ударников.

Да, движение за коммунистический труд имело благие цели, отдельные работники и целые коллективы, достойные за участие в нем почетных званий и отличий, заслуживают всяческого уважения. Однако решимся указать и на один его коренной порок: довольствуясь формальным соблюдением неких установленных правил и не затрагивая глубины человеческого существа, движение за коммунистический труд лишь имитировало приближение к декларируемой цели, камуфлируя действительное положение дел.

А за парадной оболочкой скрывалось немало серьезных проблем.

Вот хотя бы некоторые примеры, почерпнутые из старых номеров газеты «Путевка». На станцию Чусовская поступают порожние вагоны

под погрузку вроде бы в достаточном количестве (пять!) процентов из них для погрузки недоразгружены: кто-то очень торопится, правда, чусовляне из такого «порожня» ничего ценного. Или еще пример: в другом вагоне хороший кирпич с платформы обрывается, сваливается кучей возле вагона. Грузовики не могут другое взять — несподручно, и приходится подыхать. Вот вам и коммунистический труд.

Техническое перевооружение, сильная социальная политика, удачные реформы, здали на дороге обстановку стабильности. Среднегодовые темпы прироста составляли 7,7 процента, а в целом на дороге вырос на 54 процента. Оборота вагонов, почти на 8 км/час, электровазов и тепловозов, локомотивного парка, а вес грузовых вагонов. На 24 процента снизилась себестоимость, вырос уровень рентабельности. Движение за коммунистический труд, ее опыт пропагандировался в сети.

И все же ситуация не была идеальной, нарушался график движения, дисциплина.

Любопытно, что Советы коллективов на станции Свердловск-Сортировочный, труд, едва ли не больше всего заботился о труде. И трезвомыслящее руководство, соревнование за коммунистический труд, как материально заинтересованное в высокоэффективном труде. С началом 80-х годов, говоря обыденным языком, возможности, усилием материальных стимулов.

Усиление материальных стимулов, экономическими поисками для промышленности, и отрасли, и страны) примерно в 1980-е годы. Еще сохранялась социалистическая идеология, более приобретающая формальный характер, факторы, а между тем страна неуклонно шла к рыночной экономике.

с организаций научно-технического образования 3973 человека; 12 университетов высшего образования, 111 общественных кон-
с бюро, 70 бюро экономического анализа 10,5 тысячи человек. Еще свыше из них рабочие — участвовали в постоянных совещаниях, которые были организационных депо и иных производственных

станции Свердловск-Сортировочный, Филипповский, движение за ком-
организовать Совет ветеранов, куда роге люди, как М.Я. Игонин, С.В. Гра-
итин и др. Совет ветеранов выступил оветов коллективов цехов, в которые тные лидеры коллективов и которые влении трудовой и технологической

в движения — непрерывная учеба, по-
льного и культурного уровня. Заражен-
едня не без высокомерия относимся к ситетам культуры, культпоходам в театр
так. Между тем их влияние на духовный ней, чем воздействие голливудской ки-
нящие телевизионные каналы.

уживает скептической усмешки беско-
зы (как при строительстве стадиона в
е лес, на реку и тому подобные — хотя
ия коллективизма.

ллективов коммунистического труда
добрые дела и на работе, и в быту.

и железнодорожном узле звание кол-
луда получил цех периодического ре-
вного депо станции Свердловск-Сор-
ял Артур Борисович Марацевич. Потом
тивны и другие имена. Движение ши-
и участвовало 3500 человек, то в 1965
онду 70-х на одном лишь Серовском
предприятия коммунистического труда,
оников.

стический труд имело благие цели, от-
оллективы, удостоенные за участие в
ей, заслуживают всяческого уважения.
дин его коренной порок: довольству-
неких установленных правил и не зат-
о существа, движение за коммунисти-
приближение к декларируемой цели,
ложение дел.

хрывалось немало серьезных проблем.
меры, почерпнутые из старых номеров
тусовская поступают порожние вагоны

под погрузку вроде бы в достаточном количестве, но 95 (девяносто пять!) процентов из них для погрузки непригодны. А некоторые вагоны недоразгружены: кто-то очень торопился перевыполнять план. Зато, правда, чусовляне из такого «порожняка» извлекают для себя немало ценного. Или еще пример: в другом месте торопятся с выгрузкой, хороший кирпич с платформы сбрасывают в яму как попало, рубероид сваливают кучей возле вагона. Грузополучатель потом не может ни то ни другое взять — несподручно, и к грузовой площадке ни подойти ни подъехать. Вот вам и коммунистический труд...

Техническое перевооружение дороги, рост квалификации кад-
ров, сильная социальная политика, укреплявшая стимулы к труду, со-
здали на дороге обстановку стабильной работы и уверенного разви-
тия. Среднегодовые темпы прироста грузооборота в это время
составляли 7,7 процента, а в целом с 1958 по 1965 год грузооборот
на дороге вырос на 54 процента. Сократилось на 12 часов время
оборота вагонов, почти на 8 км/час выросла скорость движения по-
ездов, электровагоны и тепловозы составили 89 процентов состава
локомотивного парка, а вес грузового поезда увеличился на 385 тонн.
На 24 процента снизилась себестоимость перевозок, в два раза по-
высился уровень рентабельности. Дорога была в числе лучших по
сети, ее опыт пропагандировался в газете «Гудок».

И все же ситуация не была однозначной. Допускался брак в
работе, нарушался график движения поездов, хромала производствен-
ная дисциплина.

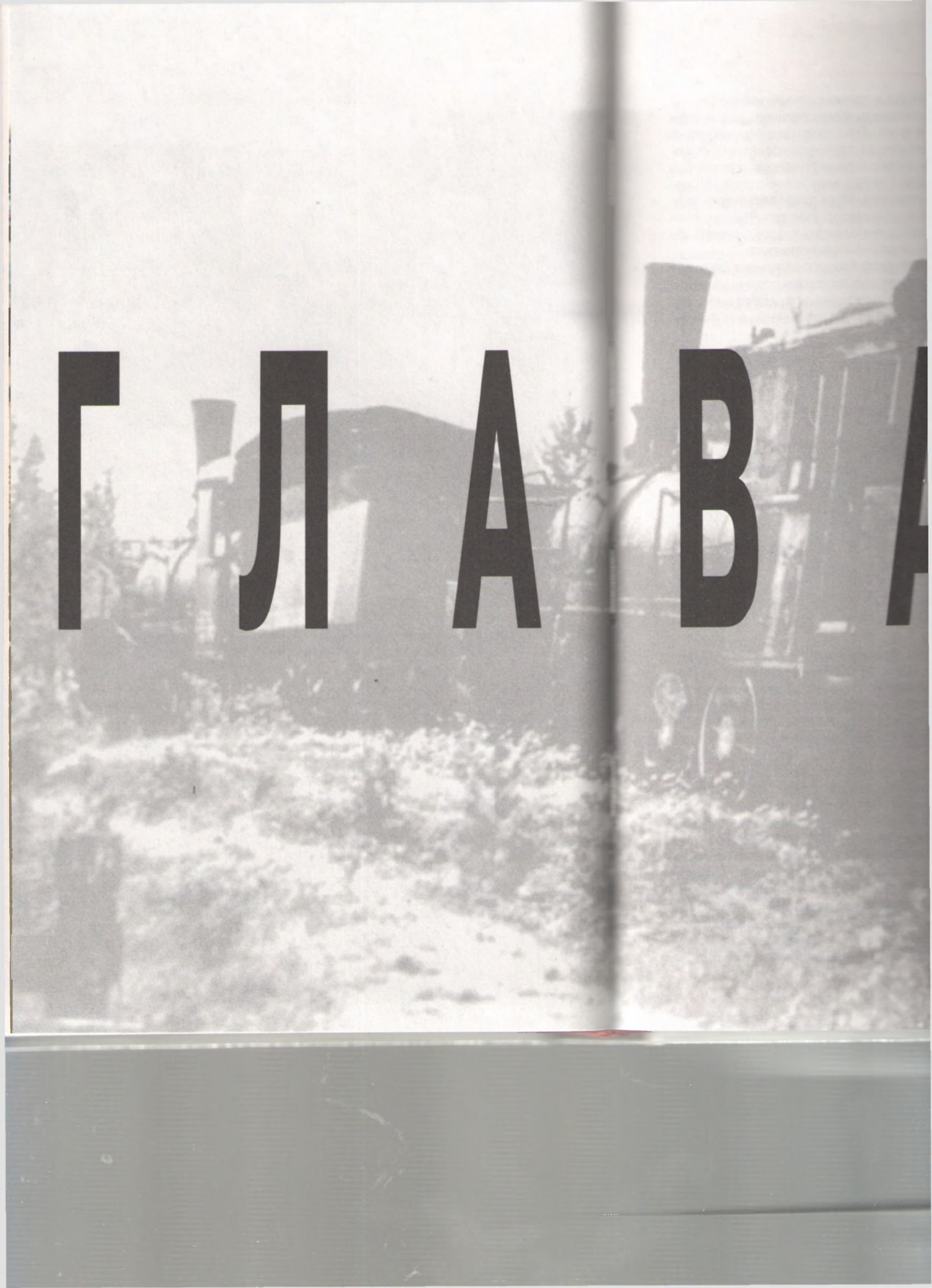
Любопытно, что Советы коллективов цехов в локомотивном депо
станции Свердловск-Сортировочный, борясь за коммунистический
труд, едва ли не больше всего заботились о справедливой оплате
труда. И трезвомыслящее руководство дороги, способствуя разви-
тию соревнования за коммунистический труд, параллельно думало о
том, как материально заинтересовать людей в добросовестном и
высокоэффективном труде. С начала 60-х годов изыскиваются воз-
можности, говоря обыденным языком, дать людям заработать.

Усиление материальных стимулов к труду стало главным направ-
лением экономических поисков для руководства дороги (как, впро-
чем, и отрасли, и страны) примерно со второй половины 60-х годов.
Еще сохранялась социалистическая фразеология, сохранялись, все
более приобретая формальный характер, моральные побудительные
факторы, а между тем страна неуклонно и необратимо двигалась к
рынку.





ГЛАВА



ТАБА 8

Идея железнодорожного выхода к транспортным узлам Северного морского пути вынашивалась общественным сознанием России с конца прошлого века. Поначалу она облекалась в форму полужановых (из-за трудноразрешимых инженерно-технических и вове неподъемных финансовых проблем) прожектов. Географы, исследователи Севера, мечтатели-путейцы (среди них были А.М. Сибиряков, К.Д. Носилов, Маркграф) обсуждали экономические выгоды новых транспортных маршрутов для России, спорили о том, где разумнее начинать и где заканчивать трассу, сравнивали преимущества и недостатки разных вариантов маршрута.

Вопрос перешел в практическую фазу лишь полстолетия спустя — в 40-х годах нашего века. Сталинское руководство страны сравнительными анализами вариантов себя особо не утруждало, ибо потребность в дороге казалась очевидной, а все технические и финан-

ДАЛЬШЕ НА СЕВЕР

совые сложности а priori перекрывались изобилием дешевой и безотказной рабочей силы. В начале Великой Отечественной войны Печоржелдорлагу понадобились считанные месяцы, чтобы руками заключенных протянуть нитку железной дороги от Котласа до заполярной Воркуты — «извилистую, как попало, — замечает А.И. Солженицын. — А потом уже готовую дорогу стали выпрямлять».

Дальше Воркуты сразу дорогу тянуть не стали — видели ее смысл лишь в том, чтоб вывозить печорский уголь. Однако после окончания войны возник замысел перекинуть железнодорожную линию через Полярный Урал до берега Оби, а затем, перешагнув Обь в районе Салехарда и обогнув южным берегом Обскую губу, продлить дорогу до Игарки (а в перспективе — и вове чуть ли не до Берингова пролива).

Если судить отвлеченно, руководствуясь лишь представлениями, основанными на изучении географической карты, то идея рельсового пути с «большой земли» прямо к центру сибирского Севера может показаться очень привлекательной. Но стоит вам привнести в рассуждение экономический компонент, как чаша весов заколеблется:

окупит ли поток предполагаемых грузопотоков эксплуатацию столь протяженной железной дороги? И даже если считать, что ее надо было не на карте, а на практике строить в тундре, в 30-50-градусные морозы, в мерзлоте. Можно было, конечно, не использовать возможности (ибо разве зря было заставить природу подчиниться).

Взялись, однако, за дело серьезно. В 1947 — 1948 годах началось строительство (линия Воркута — Лабытнанци). В том же году началось строительство к Яр-Сале и далее, минуя Новый Уренгой. Выяснилось, что намеченное на берегу Оби железнодорожное терминальное сооружение непригодно: мелко-



«Мертвая дорога». Бывшая стройка

баррикадировано льдами. Тогда все-таки повернуть дорогу на восток.

В 1947 — 1948 годах провели разведку направления и наметили 1263-километровую — через каждые 50-60 км, а в начале и конечный пункты будущей железной дороги. В 1949 году начали строить № 503 — гнали одновременно от Салехарда на запад однопутную железнодорожную линию к Игарке. До начала строительства при переходе реки Пур. До начала строительства с обеих сторон в совокупности едва ли успели с уходом в мир иной Сталина и Берии. Перемен, и дорогу, не достроив, бросили. Со временем (с бору по сосенке — немецкие, российские начала века), паровозы, станционные постройки и жилые п

выхода к транспортным узлам Севера — нашивалась общественным сознанием того века. Поначалу она облекалась в «одежды» (из-за трудноразрешимых инженерных и неподъемных финансовых проблем) «мечтатели-путейцы» (среди них — Д. Носилов, Маркграф) обсуждали экологические маршруты для России, спорили о том, где заканчивать трассу, сравнивали различные варианты маршрута. В советскую эпоху лишь полстолетия спустя — под руководством страны сравнительно себя особо не утруждало, ибо поначалу невидной, а все технические и финан-

связались изобилием дешевой и бездефицитной Великой Отечественной войны Печоры считанные месяцы, чтобы руками застроить дорогу от Котласа до заполярной гавани, — замечает А.И. Солженицын. — «...они выпрямляли».

Дорогу тянуть не стали — видели ее вдали, в пещорский уголь. Однако после войны перекинули железнодорожную дорогу к берегам Оби, а затем, перешагнув через южный берег Обской губы, в перспективе — и вовсе чуть ли не до

существования лишь представлениями, на физической карте, то идея рельсового пути к центру сибирского Севера может быть. Но стоит вам привнести в расчеты элемент, как чаша весов заколеблется:

окупит ли поток предполагаемых грузов расходы на строительство и эксплуатацию столь протяженной железной дороги? При том, что строить ее надо было не на карте, а на продуваемой шквальными ветрами тундре, в 30-50-градусные морозы, по наледям и пльвунам, по вечной мерзлоте. Можно было, конечно, не считаться с пределом человеческих возможностей (ибо разве эзков держали за людей?), но нельзя было заставить природу подчиниться грубой силе.

Взялись, однако, за дело резво. Путь от Воркуты до левого берега Оби прошли достаточно быстро — направление сомнений не вызывало (линия Воркута — Лабытнанги действует и по сей день). Потом вознамерились было, не переходя Обь, повернуть левым берегом к Яр-Сале и далее, минуя Новый Порт, к Мысу Каменному. Но тут выяснилось, что намеченное на берегу Обской губы место для морского терминала непригодно: мелководно и едва ли не все лето за-



«Мертвая дорога». Бывшая стройка № 501

баррикадировано льдами. Тогда Совет Министров принял решение все-таки повернуть дорогу на восток — к Енисею.

В 1947 — 1948 годах провели торопливые изыскания нового направления и наметили 1263-километровую трассу с 28 станциями — через каждые 50-60 км, а в навигацию 1949 года подвезли в начальный и конечный пункты будущей дороги необходимые материалы, инструменты, минимум продуктов, а главное — большие партии эзков, и — вперед! Две стройки ГУЛЖДС МВД СССР — № 501 и № 503 — гнали одновременно от Салехарда на восток и от Игарки на запад одноколейную железнодорожную линию, планируя встретиться при переходе реки Пур. До весны 1953 года успели пройти с обеих сторон в совокупности едва ли не тысячу километров. Но тут — с уходом в мир иной Сталина и Берии — началось время великих перемен, и дорогу, не достроив, бросили. Бросили тысячи тонн рельсов (с бору по сосенке — немецкие, чехословацкие, американские и российские начала века), паровозы и вагоны (тоже выдавшие виды), станционные постройки и жилые поселки... Публиковалась цифра:

на строительство дороги успели затратить более 42 млрд. рублей. Бросили...

Не надо, впрочем, жалеть, что бросили, совсем немного не дотянув до сбойки, — надо, напротив, порадоваться тому, что у кого-то наверху хватило ума прикрыть не медля, как только это стало возможным, гибельный и гиблый проект, сохранив сотни (если не тысячи) уже обреченных было человеческих жизней. Дорога Салехард — Игарка, даже если б она и была достроена, все равно не смогла бы работать. Не станем утверждать, что железнодорожный путь в таких климатических условиях вовсе невозможен. Правильнее будет сказать, что не смог бы там функционировать такой путь, какой строился: рельсовые решетки брошены на земляное полотно, кое-как отсыпанное поверх наледи или пльвуна.

«Мертвая дорога» (так ее сейчас обычно называют) существует по сей день напоминанием о страшных днях отечественной истории, но достаточно даже совершенно несведущему в железнодорожной технике человеку взглянуть на ее фотографию, на эти волнами вспученные рельсы и перекошенные шпалы, чтобы понять: она мертва навсегда.

Прошло не так уж много лет с тех пор, как замерла жизнь на строительстве дороги Салехард — Игарка, и настоятельная потребность в железнодорожном выходе на просторы сибирского Севера заявила о себе вновь.

На этот раз не было ни прежнего планетарного замаха, ни куража всесильной власти, а была суровая и неотложная нужда. Экономика страны заметна выдохлась за десятилетия «подстегивания», идеологический фактор утратил мобилизующую силу, но пока еще оставались нерастратенными уникальные природные богатства, укрытые «за лесами, за горами». Вот за эти горы и леса и надлежало теперь протянуть рельсовые пути.

Сначала — за лесом, потом — за нефтью и газом.

В течение 60-х годов свердловские путестроители, продлив на северо-восток проложенные еще в прежние годы линии, дважды в разных местах углубились в заповедные глубины западносибирского таежно-болотистого края и затем, обретя опыт и вооружившись мощной техникой, повернули трассу в сторону главных центров нефтедобычи — к Сургуту и Нижневартовску.

* * *

Первой в том ряду была дорога Ивдель — Обь.

Задумывалась она как лесовозная — для вывоза деловой древесины, заготавливаемой леспромпхозами в верховьях таежной реки Конды. Строить дорогу начали в 1959 году от станции Лозьвинская (сейчас — Першино), перекинув мост через реку Лозьва. По мере углубления трассы в нетронутые лесные массивы сюда, поближе к транспортной артерии, переезжали из отработанных мест тюменские леспромпхозы. В 1962 — 1963 годах четыре новых леспромпхоза организовал и местный трест Серовлес. Леспромпхозы встали шеренгой вдоль рельсовой дороги, путь древесины от таежной делянки до мест ее использования сократился на две тысячи километров. Ценное экспортное сырье — едва ли не главный в то время источник пополне-

ния валютного фонда страны — створота на Свердловскую магистраль потоком.

Между тем начиналась тюменская судьба дорога врезалась в самую глубину одно за другим газовых месторождений... Для проходки скважин, обустройства газопроводов понадобилось огромное количество вагонов с буровым оборудованием большого диаметра пропускались по еще до того, как те сдавались в пост.

За шесть лет с начала строительства тянулась до конечной станции Серовской станции, при них — станционные постройки из них уже в 60-е годы появилась необходимость в налаживании газоснабжения. В 1967 году продлили маршрут поездов Верхнекондинской (то есть припритом до Нягани (сейчас это уже поезда а позже пустили поезд дальнего следования прочно связавший вновь обживаемую

С начала движения по новой линии тепловозы и даже не просто физически, а морально устаревшие паровозы «Ос» станции не могло обеспечить ни те. Локомотивное хозяйство оказалось не в состоянии развитие провозной способности портного строительства выделило для поездов ТЭМ 1. Новые тепловозы стали поступать с февраля 1964 года. Поначалу за неимением специализированной станции Серов, потом временный экипировка Ивдель, а еще позже местом их приписки построенное в 1971 году на станции

2 апреля 1967 года все население вышло на церемонии запрессовки новыми действующими лицами традиционными инженер строительства И.В. Василевский, Ю. Виговский. Вслед за тем через аэропорт прибыл поезд, ведомый тепловозом, которого находился лучший машинист Якубов. Грянул митинг, положивший начало биографии новой трассы. Принято передано Серовскому отделению, увы, сразу на 370 километров.

Грузовой поток, который принял яло пропустить через перегруженную. Поэтому еще в годы строительства были вергнуты серьезной реконструкции с линия Серов — Ивдель. А с 1965 года магистральные тепловозы ТЭ 3, еще способность этого участка транспорт

ли затратить более 42 млрд. рублей.

что бросили, совсем немного не дотя-
ва, порадоваться тому, что у кого-то на-
медля, как только это стало возмож-
ект, сохранив сотни (если не тысячи)
ских жизней. Дорога Салехард — Игар-
строена, все равно не смогла бы рабо-
то железнодорожный путь в таких кли-
возможен. Правильнее будет сказать,
овать такой путь, какой строился: рель-
емляное полотно, кое-как отсыпанное

сейчас обычно называют) существует
трагических днях отечественной истории,
но несведущему в железнодорожной
ее фотографию, на эти волнами вспу-
ив шпалы, чтобы понять: она мертва

лет с тех пор, как замерла жизнь на
д — Игарка, и настоящая потреб-
оде на просторы сибирского Севера

ажного планетарного замаха, ни кура-
уровая и неотложная нужда. Экономи-
а десятилетия «подстегивания», идео-
мобилизующую силу, но пока еще
ничальные природные богатства, ук-
бот за эти горы и леса и надлежало

— за нефтью и газом.

ловские путестроители, продлив на
е в прежние годы жизни, дважды в
ведные глубины западносибирского
м, обрета опыт и вооружившись мощ-
в сторону главных центров нефтедо-
вску.

рога Ивдель — Обь.

возная — для вывоза деловой древе-
мозами в верховьях таежной реки
в 1959 году от станции Лозьвинская
мост через реку Лозьва. По мере
е лесные массивы сюда, поближе к
ли из отработанных мест тюменские
так четыре новых леспромхоза орга-
лес. Леспромхозы встали шеренгой
весины от таежной делянки до мест
две тысячи километров. Ценное эк-
анный в то время источник пополне-

ния валютного фонда страны — стало поступать через северные
ворота на Свердловскую магистраль мощным и всенарастающим
поток.

Между тем начиналась тюменская нефтяная лихорадка. Волею
судьбы дорога врезалась в самую гущу открываемых в этом районе
одно за другим газовых месторождений — Верхняя Конда, Игрим, Ня-
гань... Для проходки скважин, обустройства месторождений, прокладки
газопроводов понадобилось огромное количество техники и матери-
алов. Вагоны с буровым оборудованием и платформы с трубами
большого диаметра пропускались по новым участкам трассы подчас
еще до того, как те сдавались в постоянную эксплуатацию.

За шесть лет с начала строительства дорога Ивдель — Обь про-
тянулась до конечной станции Сергино. На всем пути построили 24
станции, при них — станционные поселки. Счет числу жителей в неко-
торых из них уже в 60-е годы пошел на тысячи. Стала очевидной
необходимость в налаживании пассажирского сообщения. В конце
1967 года продлили маршрут поезда Серов — Ивдель до станции
Верхнекондинской (то есть примерно до середины новой трассы),
потом до Нягани (сейчас это уже город с 60-тысячным населением),
а позже пустили поезд дальнего следования Свердловск — Приобье,
прочно связавший вновь обживаемые края с «цивилизацией».

С начала движения по новой линии ходили разносерийные теп-
ловозы и даже не просто физически изношенные, но уже давно мо-
рально устаревшие паровозы «Ов». Отделение временной эксплуа-
тации не могло обеспечить ни тем ни другим должного ухода.
Локомотивное хозяйство оказалось слабым звеном и стало тормо-
зить развитие провозной способности участка. Министерство транс-
портного строительства выделило для линии-новостройки 40 тепло-
возов ТЭМ 1. Новые тепловозы стали поступать на участок Ивдель —
Обь с февраля 1964 года. Поначалу они готовились к эксплуатации,
за неимением специализированной службы, в электровозном депо
станции Серов, потом временный экипировочный пункт перенесли в
Ивдель, а еще позже местом их приписки стало тепловозное депо,
построенное в 1971 году на станции Верхнекондинской.

2 апреля 1967 года все население станции Сергино присутство-
вало на церемонии запрессовки «серебряного костыля». Централь-
ными действующими лицами традиционного ритуала были главный
инженер строительства И.В. Василевский и лучший экскаваторщик
Ю. Виговский. Вслед за тем через арку, увитую цветами, на станцию
прибыл поезд, ведомый тепловозом ТЭМ 1 №1363, за контроллером
которого находился лучший машинист дороги-новостройки Шерре-
дин Якубов. Грянул митинг, положивший официальное начало трудо-
вой биографии новой трассы. Принятая к эксплуатации линия была
передана Серовскому отделению, увеличив протяженность его линий
сразу на 370 километров.

Грузовой поток, который приняла на себя новая линия, предсто-
яло пропустить через перегруженный и без того Серовский узел.
Поэтому еще в годы строительства линии Ивдель — Обь были под-
вергнуты серьезной реконструкции станция Серов-Сортировочный и
линия Серов — Ивдель. А с 1965 года на отделение стали поступать
магистральные тепловозы ТЭ 3, еще более увеличившие провозную
способность этого участка транспортной сети, ибо каждый из них по

заменял до трех паровозов серии «Л» паровозов, его начали выпускать уже в пятидесятые. Паровоз способен был вести состав весом до 700 километров.

Отделение на базу запаса было отнесено к локомотивному депо в Серове переселения тепловозов. В результате перехода было закрыто пять угольных складов, а на шахию 65 экипировщиков углем и 75

в году с лесопилки, построенной на базе. Паровоз достаточно быстро рос и в 1937 году паровоза, занимающиеся переработкой паровоза, статус Тавды и по сей день, паровоза доставляют издалека.

Тавду в конце 1916 года. В течение паровоза замыкала с востока Егоршинский паровоза, дальнейшее продвижения паровоза, упиралась в полноводную реку, а за паровоза болот...

железнодорожную линию через те болота к паровоза Конды, к огромным массивам паровоза пород, возник в начале 60-х — паровоза достаточно весомый опыт прохождения паровоза. Стройка начиналась неторопливо, паровоза в этой дороге пока что не было: паровоза с верховьев Конды через Ивдель. паровоза бум: направление новой дороги паровоза. Оказалось удобным, например, паровоза Шаим — Тюмень провести вдоль паровоза линию до Урая тоже тянули вдоль паровоза Сотник (так она проходила по титулу, паровоза ее повернули на Устье-Аха) стала паровоза ей круто переменялось: теперь ее паровоза страниц, постоянно звучало в эфире, паровоза Долинову она даже вдохновила паровоза с собой»).

естественный резонанс, вызванный паровоза искусственным, а социальные паровоза, — чрезмерно завышенными. Но паровоза труд строителей дороги Тавда — паровоза тек, кто принял в нем участие, это паровоза жизни.

Тавда через полноводную реку Тавду. На паровоза по течению не было моста, и строители паровоза Свердловсктрансстрой паровоза паровоза, самосвалы на другой берег на паровоза прорубать просеку, делать земляное паровоза ударили сибирские морозы, паровоза паровоза реки наледь и потом, как это

уже было в гражданскую войну на Каме, протянули рельсы и пустили паровоза. Две зимы подряд через ледяную переправу шли платформы с балластом и другими строительными материалами, и к тому времени, когда постоянный мост через Тавду был наконец наведен, паровоза строители продвинулись в глубь тайги уже на десятки километров, а 43 километра пути было даже забалластировано.

Порой наступление на тайгу напоминало военные операции.

В середине зимы бригада плотников головного ремонтно-восстановительного поезда (ГОРЕМа) № 18 (два брата Ивановых, еще один Иванов, Гашков, Пирожков и бригадир Пропадимов) на трех вездеходах, с инструментами, материалами и запасом продуктов, прибыли к отметке на 98 километре трассы, где надлежало быть станции. Прибыли на место ночью, в 50-градусный мороз. Разожгли костер и до утра покемарили (наверно, незаменимое тут слово) возле него, при этом кто-то обязательно бодрствовал, поддерживая огонь. Стало рассветать — принялись за работу. Расчищали поляну от снега, рубили деревья. Словом, через три дня вселились в теплый дом.

А к весне на площадке стояло уже тридцать таких домов! В них разместились 300 рабочих ГОРЕМа с семьями. За лето поселок еще более разросся — население его удвоилось. И еще за это время была прорублена 38-километровая просека на север, насыпано 15 км земляного полотна, проложено через болото 13 км стлани.

Так начиналась станция Куминская примерно на середине трассы Тавда — Сотник.

Пожалуй, в такой пропорции наращивались силы строителей по всей длине трассы. К двум упомянутым поездкам треста Свердловсктрансстрой (№ 29 и № 18) добавились две мехколонны треста Уралстроймеханизация (81-я и 84-я), мостостроители, электромонтажники, связисты, взрывники — в совокупности почти три тысячи человек. Пройти предстояло 186 километров — ровно вдвое меньше, чем на трассе Ивдель — Обь. Зато каких километров!

Куминское болото длиной 14 км засыпали целый год. «Из земли, которая ушла в эту прорву, — писал журналист, очевидец событий, — можно было бы построить железнодорожную насыпь высотой десять метров и длиной десять километров! Притом, важно заметить, что дренирующий грунт пришлось возить за сорок километров». А чуть позже подошли к Ташкульскому болоту: глубина 11 метров, а грунт пришлось возить за сто километров.

Всего в насыпь дороги Тавда — Сотник уложили около 4 млн. кубометров грунта, то есть — очень округленно — кубометров по 20 на каждый погонный метр пути. Кстати, такое количество земли порой создавало видимость надежного острова среди непроходимых хлябей, хотя земляной остров при этом иногда не достигал дна болота. Рассказывают, что был как-то случай: полностью готовая насыпь с уложенными на ней рельсами вдруг затонула вместе с проезжавшим по ней тепловозом...

Очень усложняла жизнь строителям трассы и погода. Старожилы помнят, что и на Урале тогда выдалось подряд несколько ненастных лет: с весны до осени все холода да дожди, дожди да холода. А строители-то молоденькие, не столько заработком прельстившиеся,

сколько «туманом» и «запахом тайги». В их числе рабочую закалку обретали студенты — будущие железнодорожники.

Но случилось и засушливое лето — тоже нехорошо! Много беспокойства путепроводчикам доставляли лесные пожары. Однажды пожар практически полностью уничтожил недавно отстроенный разъезд Кумальский — жилые дома, служебные помещения. К счастью, всем людям удалось уйти невредимыми. Потом все отстраивали заново.

Дело двигалось, и 4 ноября 1967 года очередное звено рельсового полотна почти уткнулось в большую березу, вставшую на пути, но ее рубить не стали: конец дороге! Трасса вышла к устью очень короткой, но судоходной реки Ах, вытекающей из большого озера Леушинский Туман и всего через два километра впадающей в полноводную Конду.



«Трасса мужества» Тавда — Сотник

Через день, в канун большого советского юбилея, под оркестр и приветственные речи забили «серебряный костыль», отметили особо отличившихся работников (экскаваторщик И.Г. Мелещиков, Я.А. Ганеев и др.), официально открыли движение по трассе. Хотя, конечно, еще долго занимались устранением недоделок и огрехов: подвозили грунт, подсыпали балласт и отделявали земляное полотно...

За шесть лет в сложнейших условиях было сделано очень много: кроме самой рельсовой колеи со всем ее обустройством, построено еще 45 мостов (в том числе большой мост через Тавду), 29 водопропускных труб, а также шесть станций, три разъезда, а при них 50 служебных зданий, 100 капитальных жилых домов: заасфальтировали 10 километров поселковых улиц...

Прокладка «трассы мужества» Тавда — Сотник по своей сложности не имела аналогов во всей предшествующей истории железнодорожного строительства на Урале, и тем не менее мы вправе рассматривать ее только как генеральную репетицию главного броска на Север.

* * *

Казалось бы, парадокс: протяжка (нередко говорили и писали «Севси» — сокращенных названий той линии) составила 70 км, хотя вся первая на Урале Горнозаводская линия была почти в три с лишним раза дольше. Причем в основном это были не железные дороги, а грунтовые. Оруженность тех и других строителей была примерно равна: тракторы, бульдозеры, экскаваторы, самосвалы, заступом, а увозили его на тачке или на санях. На строительство дороги к тюменским нефтяникам в 1960-е годы было 70 экскаваторов, около 400 самосвалов.

Однако нужно сразу отвести должное и первой уральской железной дороге — не только по протяженности, но и по сложности строительства.



Строительство железной дороги Тавда — Сотник

Совершенно иного масштаба. По Горнозаводской линии в 1960-е годы пускалось 4-5 пар поездов со скоростью 40 км/ч. Состав грузового поезда составлял 227 вагонов. При этом количество поездов, то есть всю суточную пропускную способность дороги, на современной линии Тюменского направления берет на себя один лишь поезд. Поезда идут (по крайней мере, по проекту) с интервалом в 10-12 минут при скоростях до 100 км/ч. Соответственно нагрузке там и там укладываются рельсы, и рельсовая решетка, и путевое хозяйство.

Ну, и вряд ли вы решитесь утверждать, что прорубать 145-метровый мост через одну из рек проще, чем прорубать 145-метровый мост через Обь надо было построить мосты через Обь, Юганскую Обь и еще через целую систему рек. Всего 12 больших мостов, а малых мостов — еще больше.

м тайги». В их числе рабочую закалку
е железнодорожники.
е лето — тоже нехорошо! Много беспо-
ставляли лесные пожары. Однажды по-
ничтожил недавно отстроенный разъезд
лужейные помещения. К счастью, всем
ыми. Потом все отстраивали заново.
бря 1967 года очередное звено рельсо-
в большую березу, вставшую на пути,
и дороге! Трасса вышла к устью очень
и Ах, вытекающей из большого озера
ерез два километра впадающей в пол-



отник

юго советского юбилея, под оркестр и
«серебряный костыль», отметили особо
скаваторщик И.Г. Мелещиков, Я.А. Га-
ли движение по трассе. Хотя, конечно,
нием недоделок и огрехов: подвозили
делывали земляное полотно...

их условиях было сделано очень много:
со всем ее обустройством, построено
ольшой мост через Тавду), 29 водопро-
анций, три разъезда, а при них 50 слу-
ных жилых домов: заасфальтировали
ц...

ства» Тавда — Сотник по своей слож-
сей предшествующей истории желез-
е Урале, и тем не менее мы вправе
энергичную репетицию главного брос-

* * *

Казалось бы, парадокс: протяженность трассы Тюмень — Сургут (нередко говорили и писали «Севсиб»; таково одно из неофициальных названий той линии) составила 700 км, примерно столько же, сколько вся первая на Урале Горнозаводская дорога. А строилась она в три с лишним раза дольше. Причем не сравнить же техническую вооруженность тех и других строителей: воронежские да витебские крестьяне, привезенные на Урал Губониным, рыхлили грунт кайлом да заступом, а увозили его на тачке или на грабарке, а на строительстве дороги к тюменским нефтяникам в две и в три смены работали около 70 экскаваторов, около 400 самосвалов и много другой техники.

Однако нужно сразу отвести некорректные сравнения: новую линию с первой уральской железной дорогой можно сравнивать разве что только по протяженности, во всем остальном это был проект



Строительство железной дороги Тавда — Сотник

совершенно иного масштаба. По Горнозаводской дороге в сутки пропускалось 4-5 пар поездов со скоростью 10-12 км в час; средний вес грузового поезда составлял 227 тонн. Этот вес, помноженный на количество поездов, то есть всю суточную нагрузку Горнозаводской дороги, на современной линии Тюмень — Сургут без особого напряжения берет на себя один лишь поезд среднего веса, а поезда такие идут (по крайней мере, по проекту должны были идти) здесь с интервалами в 10-12 минут при скоростях до ста километров, а то и более. Соответственно нагрузке там и там устраивались и земляное полотно, и рельсовая решетка, и путевое хозяйство станций...

Ну, и вряд ли вы решитесь утверждать, что тянуть рельсы через гибельные болота легче, чем прорубать выемки в отрогах скал, а двухкилометровый мост через одну из самых полноводных рек мира строить проще, чем прорубать 145-метровый туннель. А ведь кроме моста через Обь надо было построить мосты через Туру, Тавду, Иртыш, Юганскую Обь и еще через целый ряд крупных сибирских рек — всего 12 больших мостов, а малых мостов и других искусственных

сооружений — и не честь. Еще предстояло выполнить более 45 млн. куб. м земляных работ — легко подсчитать, что среди здешних болот на один погонный метр земляного полотна предстояло уложить грунта в три с лишним раза больше, чем на трассе Тавда — Сотник.

Наконец, не было на первой уральской дороге столь сложных систем сигнализации, связи и дистанционного управления движением (тысячи километров кабеля и сотни электронных схем), какими с самого начала должна была оснащаться современная железная дорога.

Мы говорим обо всем этом не затем, чтоб умалить подвиг инженеров и крестьян, проложивших Горнозаводскую дорогу сто двадцать лет назад, а затем, чтоб поверхностное сопоставление, на которое наводит совпадение цифр, не помешало по достоинству оценить тот поистине титанический труд, который совершили три десятилетия назад строители нашей самой северной магистрали.

Для организации всего необъятного комплекса работ на 700-километровой стройке было специально создано управление Тюменьстройпуть, которое и приняло на себя функции генерального подрядчика. В его распоряжении было 10 строительно-монтажных поездов, автобаза, ремонтно-транспортная база. Армаду путестроителей усилили, кроме того, субподрядчиками, в качестве таковых выступали трест Уралстроймеханизация, направивший сюда девять механизированных колонн для строительства земляного полотна и временных автомобильных дорог (его возглавлял Евгений Сергеевич Стрельников), специализированное управление московского треста Трансгидромеханизация — «для выполнения больших сосредоточенных объемов земляных работ» (им руководил Николай Георгиевич Вавилов), мостоотряды, энергомонтажные поезда, специализированный поезд треста Трансвязьстрой и многие другие организации.

А возглавил управление Тюменьстройпуть и, следовательно, всю стройку опытный путестроитель, человек большого организаторского таланта Дмитрий Иванович Коротчаев. Эта должность была вершина его деловой карьеры. За свой труд на главной трассе своей жизни он был удостоен высшего отличия — звания Героя Социалистического Труда. Он умер в конце 80-х, когда передовые отряды путестроителей приближались к Полярному кругу. В память о нем, о его исключительном вкладе в осуществление одного из самых сложных транспортных проектов века была названа железнодорожная станция — Коротчаево. Самая северная из принятых к эксплуатации к настоящему времени станций уренгойско-надымского направления.

Во всех этих подразделениях и организациях было занято около 16 тысяч человек!

Не будем настаивать, что все строители северной магистрали были люди особой породы. А все же Север, серьезная мужская работа и чувство причастности к большому делу вершили свой отбор — концентрация крупных характеров на строительстве дороги Тюмень — Сургут была, несомненно, на порядок выше, чем в целом по стране. Журналисты сюда ездили охотно, им здесь было о ком писать.

Заметной фигурой среди тех, о ком журналисты писали особенно часто, был Иван Семенович Мариненков, бригадир комсомольско-молодежной бригады штукатуров-отделочников. Сам-то он, прав-

да, был уже не комсомольского возраста, в войну — мать; совсем мальчишеского лагере, после освобождения беспартийным. Попечением казенного дома он, то ли был слишком юн, чтобы сразу стать таким человеком, то ли сильна была в нем усталость в дни беспризорничества, закрепился Иван Мариненков в тресте, поработав лесорубом в Кировской области, более теплые места — сменил несколько. В марте 1951 года подался на Урал, работал катером в ГОРЕМ № 38, и работа, которая шла ему по душе, а склонность к подвижам воевалась перемещениями постоянных командиров, где только не побывал. Пиком его деятельности в строительстве трассы Абакан — Тайшет, и вершины своего мастерства он достиг, когда и орден Ленина получил. Но трасса была не для него, ему новые возможности самореализации давали знакомые знаки еще более высокого признания: стического Труда и депутатом Верховного Совета (он даже означало отнюдь не уход в политическую жизнь).

Среди заметных людей стройки был и бригадир каменщиков в этом же поезде — бригадир в Тобольске. Бригада у него была из школьников. Они у него работали так, как и в большом коллективе строителей.

А вот еще фигура, выделенная взглядом журналиста того времени — Андрей Куркин. Родился в Омске, поработав на заводе — сначала котельщиком, потом освоил электросварку. И уже в 1950-е годы лет строил мосты — 980-метровые, еще один через Иртыш — и опять 980-метровый — возле Тобольска. И жена, и дети, и сыновья.

Одному из строителей трассы Тавда — Сотник посвящен очерк в журнале «Новый мир» — очерк Альфред Коц.

Это очерк не о том, как экскаватор работает, своим ускоряет ход стройки, а о том, как человек живет на пределе, на самом пике своих возможностей. Жизнь составляет его трудное счастье. Он работает, поднимается на вершины, «на высоте» работает, испытывая удовлетворение. Его машина, как ее мощь, направленная на работу человека, превращается в осязаемый результат. Специалисты подсчитали: за два года работы Нерот лично с помощью своего экска-

е предстояло выполнить более 45 млн. подсчитать, что среди здешних болотного полотна предстояло уложить грунта, чем на трассе Тавда — Сотник.

вой уральской дороге столь сложных дистанционного управления движением и сотни электронных схем), как и была оснащаться современная желез-

и не затем, чтоб умалить подвиг инженера Горнозаводскую дорогу сто двадцать рхностное сопоставление, на которое помещало по достоинству оценить тот который совершили три десятилетия северной магистрали.

еобъятного комплекса работ на 700-ециально создано управление Тюмень-а себя функции генерального подряда-10 строительно-монтажных поездов, ная база. Армаду путестроителей уси-ми, в качестве таковых выступали трестивший сюда девять механизированныхляного полотна и временных автомо-Евгений Сергеевич Стрельников), спемосковского треста Трансгидромеха-больших сосредоточенных объемови Николай Георгиевич Вавилов), мосезда, специализированный поезд трет-е другие организации.

юменьстройпуть и, следовательно, всюель, человек большого организатор-ич Коротчаев. Эта должность былаы. За свой труд на главной трассен высшего отличия — звания Героя умер в конце 80-х, когда передовыеыжались к Полярному кругу. В паныом вкладе в осуществление одногоых проектов века была названа жеротчаево. Самая северная из приня-щему времени станций уренгойско-

иях и организациях было занято около

е строители северной магистрали былие Север, серьезная мужская работа иому делу вершили свой отбор — конна строительстве дороги Тюмень —орядок выше, чем в целом по стране.о, им здесь было о ком писать.

тех, о ком журналисты писали осочин Мариненков, бригадир комсомольтуров-отделочников. Сам-то он, прав-

да, был уже не комсомольского возраста. Еще до войны потерял отца, в войну — мать; совсем мальчишкой побывал в немецком концлагере, после освобождения беспризорничал, потом попал в детдом. Попечением казенного дома окончил семилетку, школу ФЗО, но то ли был слишком юн, чтобы сразу начать степенную жизнь рабочего человека, то ли сильна была в нем жажда новых впечатлений, не утоленная в дни беспризорничества, а только поначалу непрочно закрепился Иван Мариненков в трудовой жизни. Двинул на Север — поработал лесорубом в Кировской области, потом переместился в более теплые места — сменил несколько рабочих мест в Киеве. В марте 1951 года подался на Урал. Здесь устроился маляром-штукатуром в ГОРЕМ № 38, и работа, которую он получил здесь, пришлась ему по душе, а склонность к кочевой жизни вполне удовлетворялась перемещениями постоянного места работы. За двадцать лет где только не побывал. Пиком своей биографии считал участие в строительстве трассы Абакан — Тайшет: и стройка была знаменитая, и вершины своего мастерства он там достиг, и бригадиром стал, и орден Ленина получил. Но трасса Тюмень — Сургут предоставила ему новые возможности самореализации, и труд его был отмечен знаками еще более высокого признания: он стал Героем Социалистического Труда и депутатом Верховного Совета РСФСР (последнее означало отнюдь не уход в политику, а лишь высшую форму поощрения).

Среди заметных людей стройки был Борис Иосифович Ганжа — бригадир каменщиков в этом же поезде, председатель совета бригадиров в Тобольске. Бригада у него была — наполовину вчерашние школьники. Они у него работали так дружно и слаженно, что бригада в большом коллективе строителей всегда была на виду.

А вот еще фигура, выделенная из большого отряда строителей взглядом журналиста того времени, — сварщик-монтажник Анатолий Андреевич Куркин. Родился в Омске, окончил ремесленное училище, поработал на заводе — сначала котельщиком, потом газосварщиком, потом освоил электросварку. И уже в качестве электросварщика двадцать лет строил мосты — 980-метровый через Иртыш в Омске, потом еще один через Иртыш — и опять 980-метровый, и в третий раз через Иртыш — возле Тобольска. И жена его стала сварщицей-арматурщицей, и сын...

Одному из строителей трассы Тюмень — Сургут посвятил большой очерк в журнале «Новый мир» свердловский инженер и журналист Альфред Коц.

Это очерк не о том, как экскаваторщик **Александр Эдуардович Нерот** добывается высокой производительности труда или трудом своим ускоряет ход стройки, а о том, как конкретный человек «всегда живет на пределе, на самом пике своих возможностей», и эта полнота жизни составляет его трудное счастье. Кто-то карабкается по скалам, поднимается на вершины, «на которых еще не бывал», — Нерот работает, испытывая удовлетворение от того, как повинуетя ему мощная машина, как ее мощь, направленная умом, сноровкой, опытом человека, превращается в осязаемый результат. По просьбе журналиста специалисты подсчитали: за двадцать лет работы в мехколонне Нерот лично с помощью своего экскаватора разработал не меньше

кубометров грунта. «А это стокиломет-
высоты. Условно говоря, железная доро-
жом!»

поведением он утверждает, — пишет
работа — результат личной порядочнос-
изма и, наоборот, работа вполсилы по-
веческого достоинства». Работа на пре-
— либерально-рыночная идеология в
мотивировку, приписывает ее либо «про-
психологии «совка». Для тех же, кто строил
ая (кстати, без задержек) хорошую муж-
тересованное общественное внимание
го труда, — для них такая мотивировка
видной, но даже, пожалуй, и банальной.



1967 год

ней едва ли удержался бы. И поэтому
о человек с нормальной — не изуродо-
рально, но человек с зримыми примета-

строителей, что тянули железнодорож-
сибирские болота, коренные сибиряки
рот приобщался к землеройной техни-
Новочеркасске, в училище механизма-
автотракторщика осваивал затем на практи-
спасали аж в Абаканводстрой. Там его
автотракторщики, оказывается, были не нуж-
их мест работы — слишком «от» и «до»,
ндр Эдуардович нашел наконец работу
колонну, строившую автомобильные и
ноярского края. Там же встретил буду-
им обрел судьбу.
чезал потом и в Западную Сибирь.

Здесь, на трассе Тюмень — Сургут, его поджидало испытание, к железной дороге отношения не имеющее, но зато имеющее самое прямое отношение и к Сибири, и к характеру Нерота, и к психологии тех людей, что строили дорогу. Дело было так. Отправившись однажды на мотоцикле — с легким ружьишком и с собакой-лайкой — на охоту, новоявленный сибиряк углубился в лес и внезапно носом к носу в мелком ельнике столкнулся с громадным бурым медведем. Нерот не целясь выстрелил, медведь не испугался, одним ударом лапы свалил незадачливого охотника с ног, содрал с него скальп и всей тушей навалился сверху. Спасла лайка, так отважно и свирепо наскочившая на хозяина тайги, что тому надоело отмахиваться, он встал и ушел. Нерот, кое-как приладив содранную кожу на оголенный череп, сумел еще сесть на мотоцикл и, лавируя между деревьями, едва различая путь сквозь заливающую глаза кровь, поехал к



Так выглядела станция Устье-Аха

ближайшему селению. А до селения этого было километров восемнадцать... Километров пять таким образом он проехал, пока «железнодорожный конь» не застрял окончательно в болоте. Потом он еще пешком километра четыре брел — уже почти вслепую и в полубреду. Вышел-таки на дорогу. Подобрали. Спасли. Хотя для спасения его понадобился титанический труд хирургов. По меньшей мере, полтора месяца боролись за его жизнь, сращивая переломы костей черепа. Потом лоскуток за лоскутком приживляли кожу: каждая операция длилась часа по два под местной анестезией, потом через день перевязки, не менее болезненные, чем сама операция. Операций таких было шестнадцать...

Лишь через полгода он рискнул подняться в кабину экскаватора, но покалеченная зверем правая рука не выдерживала необходимых нагрузок. «На экскаваторе вы работать больше не сможете», — предостерегала его женщина-хирург. Он смог. Хотя для этого понадобились многие месяцы упорных и болезненных тренировок. Он не просто смог: все награды, звания, премии, сделавшие его имя одним из

самых известных и почитаемых на трассе, — все они были уже после того драматического случая.

История с медведем, конечно, уникальна, но в ней очень наглядно проявилась та идеология и та психология, которая лежала в основе жизненного поведения многих тысяч людей, собранных вместе великой стройкой.

Пусть отличающихся в деталях, но похожих по сути биографий великая дорожная стройка знавала множество.

Огромная несправедливость заключена в частых нынешних попытках рисовать в одинаковых темных тонах советский период истории страны. Совершенно ведь несопоставимы по своему человеческому содержанию вот та, давняя история с прокладкой железнодорожного пути вдоль границы полярной зоны, о которой мы рассказали в начале этой главы, — и строительство транспортного коридора в нефтяное Приобье. Там безумство агонизирующего режима, еще живыми вычеркнутые из жизни каторжники, безнадежность, тут — рывок в будущее, надежда, молодость, утверждающая себя по высшей мерке самоуважения.

Интересно листать газетные подшивки с материалами о стройке Тюмень — Сургут: сколько хороших молодых лиц, сколько улыбок, сколько достоинства во взглядах! Не надо упрощать: кто-то приехал сюда «делать деньги» (не в нынешнем понимании: тогда «деньги делали» тяжелым трудом, рассчитывая израсходовать их на дела житейские: купить, например, машину, обзавестись квартирой «на большой земле» или приличной мебелью), кто-то — «делать биографию» (с такой биографией потом — хоть в вуз, хоть в комсомольскую работу, хоть в литературу), но ведь так или иначе, а все равно — с мыслями о будущем!

Одни приезжали, подчиняясь производственной дисциплине, вместе со своими строительно-монтажными поездами или механизированными колоннами, другие — по комсомольским путевкам. Одни попадали сюда уже классными специалистами, другие только здесь впервые брали в руки инструмент, но те и другие были одинаково убеждены: после них тут станет лучше. Появятся целые кварталы благоустроенных домов, школы, клубы, больницы, придет новая жизнь.

Новую жизнь они не ждали — они ее строили сами и себя готовили к ней. Речь идет не о воплощении социальной утопии: они строили нормальные города и поселки, где будет просторно жить и удобно работать. Они не только прокладывали рельсы и привязывали к ним здания и сооружения, необходимые дороге: они, например, построили на станции Войновка, в начале трассы, здание профтехучилища на 600 мест, а в Тобольске — большой кинотеатр. Построили в Тобольске керамзитобетонный завод производительностью 30 тыс. кубометров керамзита и 26 тыс. готовых блоков в год.

Многие не теряли времени — учились: на стройке была налажена действенная система профессионального обучения. А тем, кто проработал на трассе не менее двух лет, предоставлялась возможность отправиться на учебу в институт или техникум, при этом стройка выплачивала своему посланцу повышенную (на 15 процентов против обычной) стипендию.

Чувствовали себя здесь людьми не временными, старались по возможности обустроить свой быт. Строительно-монтажный поезд

№ 330, самый северный на стройке, на отходах орсовской столовой став свиней достигало двухсот. Здесь же клуб, при нем организовали даже театр строителей.

И все-таки, конечно, их быт был многие кочевали уже с женами и детьми. Нехватка удобств их не очень тяготила: атмосфера рабочего общежития перекрывала ристического похода; тут к месту читательские диспуты, гитара и песни. Были и складные, но зато простые, тропа от жизни привычной порога. «Ба — дорога, дорога, дорога...»; «И приворожены, и пургой побелены». Закономерность подмечали многие, трудных рубежах: умом понимаешь — в нормальную жизнь, но — «уехать» бы — уехать от себя.

Когда в апреле 1971 года министерства сформировало специальную комсомольско-молодежную СМП-52 «ции» так распорядились, а сама эта лась, как перенасыщенный раствор, ную республику на колесах.

Коллектив поезда комплектовали основном из южан — молодых жителей Средний возраст добровольцев составлял — даже 23) года. Молоды были, многим еще не было и тридцати. Инер Н.П. Доровских — до этого он был штаба стройки.

Поезду СМП-522 определили километра трассы — нежилые места, обустроили свой быт, что глубинно в подразделениях поезда работало библиотек с общим фондом 36 тыс. множество кружков, агитбригад, досуг таким разнообразием интересов у них в родных местах... После них з нынче одна из крупнейших на трассе.

Вот этот интерес к жизни, пренебрежения большого дела, открытость, коллектив трудно понять, если не взглянуть на тюменских болот, на общем фоне жвал, пробужденные было хрущевской творные перемены угасали, радужные нулись казенными ритуальными фразами и проч.), в которые уже никто не вбрезжную полосу непроглядно серую, гим уехать подальше «от жизни при анекдота: в Урюпинск). А стройка, ка

х на трассе, — все они были уже после
чно, уникальна, но в ней очень наглядно
психология, которая лежала в основе
тысяч людей, собранных вместе вели-

еталях, но похожих по сути биографий
авала множество.

ть заключена в частых нынешних попыт-
ых тонах советский период истории стра-
авимы по своему человеческому содер-
с прокладкой железнодорожного пути
о которой мы рассказали в начале этой
портного коридора в нефтяное Приобье.
режима, еще живыми вычеркнутые из
сть, тут — рывок в будущее, надежда, мо-
высшей мерке самоуважения.

е подшивки с материалами о строй-
ороших молодых лиц, сколько улыбок,
да! Не надо упрощать: кто-то приехал
нешнем понимании: тогда «деньги де-
тывая израсходовать их на дела житей-
у, обзавестись квартирой «на большой
лю), кто-то — «делать биографию»
хоть в вуз, хоть в комсомольскую рабо-
так или иначе, а все равно — с мыслями

сь производственной дисциплине, вме-
онтажными поездами или механизиро-
— по комсомольским путевкам. Одни
к специалистами, другие только здесь
мент, но те и другие были одинаково
нет лучше. Появятся целые кварталы
клубы, больницы, придет новая жизнь.
и — они ее строили сами и себя гото-
ощении социальной утопии: они стро-
завки, где будет просторно жить и удоб-
рокладывали рельсы и привязывали к
бходимые дороге: они, например, пост-
на чале трассы, здание профтехучили-
е — большой кинотеатр. Построили в
завод производительностью 30 тыс.
ис. готовых блоков в год.

и — учились: на стройке была налаже-
орсонального обучения. А тем, кто про-
еих лет, предоставлялась возможность
или техникум, при этом стройка вып-
вышенную (на 15 процентов против

людьми не временными, старались по
й быт. Строительно-монтажный поезд

№ 330, самый северный на стройке, обзавелся подсобным хозяйством: на отходах орсовской столовой стали выращивать свиней. поголовье свиней достигало двухсот. Здесь же, при СМП-330, хорошо работал клуб, при нем организовали даже школу игры на фортепиано для детей строителей.

И все-таки, конечно, их быт был неблагоустроен, тем более что многие кочевали уже с женами и детьми. Но отсутствие элементарных удобств их не очень тяготило: вся жизнь была впереди. Тут атмосфера рабочего общежития перемешивалась с атмосферой туристического похода; тут к месту были футбол и лыжи, танцы и читательские диспуты, гитара и песня. Песни сочиняли сами — не бог весть какие складные, но зато про свое: «На север, на север уходит тропа от жизни привычной порога. Зарубка взамен верстового столба — дорога, дорога, дорога...»; «И в работу влюбленные, и тайгой приворожены, и пургой побеленные, и уехать не можем мы...» Эту закономерность подмечали многие, кто в охотку поработал на самых трудных рубежах: умом понимаешь — хватит, пора в средние широты, в нормальную жизнь, но — «уехать не можем мы...» Ибо это означало бы — уехать от себя.

Когда в апреле 1971 года министерство транспортного строительства сформировало специально для трассы Тобольск — Сургут комсомольско-молодежный СМП-522, то казалось, что это не «инстанции» так распорядились, а сама атмосфера стройки кристаллизовалась, как перенасыщенный раствор, и породила из себя эту молодежную республику на колесах.

Коллектив поезда комплектовался по общественному призыву в основном из южан — молодых жителей Украины, Краснодарского края. Средний возраст добровольцев составлял 24 (а по другим источникам — даже 23) года. Молоды были и руководители подразделений — многим еще не было и тридцати. И возглавил поезд молодой инженер Н.П. Доровских — до этого он был начальником комсомольского штаба стройки.

Поезду СМП-522 определили участок работы: от 270 до 320 километра трассы — нежилые места, самая глубинка. Ребята скоро так обустроили свой быт, что глубинка уже не казалась глухоманью: в подразделениях поезда работало 8 клубов, 26 красных уголков, 13 библиотек с общим фондом 36 тысяч книг. Они тут организовали множество кружков, агитбригад, лекторских групп; наполнили свой досуг таким разнообразием интересных дел, какого, конечно, не было у них в родных местах... После них здесь появится станция Туртас — нынче одна из крупнейших на трассе.

Вот этот интерес к жизни, пренебрежение мелочами быта ради большого дела, открытость, коллективность существования сегодня трудно понять, если не взглянуть на то, что происходило тогда среди тюменских болот, на общем фоне жизни страны. Социализм буксовал, пробужденные было хрущевской «оттепелью» надежды на благотворные перемены угасали, радужные социальные перспективы обернулись казенными ритуальными фразами (про коммунизм к 1980 году и проч.), в которые уже никто не верил. Жизнь втягивалась в безбрежную полосу непроглядно серых будней. Потому и хотелось многим уехать подальше «от жизни привычной порога» (был вариант из анекдота: в Урюпинск). А стройка, казалось, жила по другим законам,

чем страна. Молодежный дух стройки привораживал, вызывал интерес, пробуждал новые надежды. Дело, заметьте, вовсе не в том экономическом эффекте, который от нее ожидали, дело именно в образе жизни.

Многие думающие и пишущие люди стремились там побывать, увидеть все своими глазами. О социальных уроках Севсиба не раз в те годы писали «Новый мир», «Звезда», «Урал», другие журналы.

А самый популярный тогда журнал «Юность» проявил инициативу в духе времени — заключил с руководством Севсиба договор о сотрудничестве. Журнал обязался регулярно помещать на своих страницах рассказы, очерки, корреспонденции о стройке и строителях магистрали, по возможности привлекая в качестве авторов их самих, этих строителей. Журнал также учредил переходящий вымпел: раз в



Строительство железной дороги Тюмень — Тобольск

квартал его торжественно вручали лучшей бригаде. Еще редакция брала на себя обязательство раза три-четыре в год организовывать поездки на трассу творческих бригад с участием столичных знаменитостей, а также передвижных выставок изобразительного искусства. Предполагалось, что на выставках будут показаны и работы, сделанные во время творческих командировок сюда же, на строящуюся магистраль.

А еще при посредничестве журнала известные писатели присылали на трассу книги с автографами. Этими книгами пополнялись здешние библиотеки, а случалось, их и просто дарили — в знак поощрения — лучшим молодым производственникам.

И о любителях спорта не забыли: для лучших лыжников трассы был учрежден кубок журнала «Юность».

Договор подписал тогдашний главный редактор «Юности» Б.Н. Полевой, который для этого специально приезжал на стройку. Для автора «Повести о настоящем человеке» это был край воплощенной мечты о людях долга и чести.

Зачем этот договор был нужен, уж велики были расходы на запланированную тем в результате заброшенные каменную глухомань молодые путестроители делают самое главное дело для страны, о них пишут самые читаемые люди почитают за честь с ними так осознают свой труд, можно дел

Зачем это было нужно журнал давала богатейший «человеческий материал» мыслить о настоящем и будущем страны и без заведомой фальши.



Строительство моста через Обь

Коллектив СМП-522 официально молодежь преобладала и в других строителях Севсиба. Они точно так же как и глухомани: такие же клубы, такие же вечера под гитару после дневной работы на стройке — все это так и осталось в их жизни и самой интересной полосой жизни молодые годы преодолеть.

* * *

Сначала 700-километровую трассу Сургут прошли изыскатели новосибирские, в октябре 1965 года в Тюмень приехали строители, которые начали готовить полотна земляного полотна — еще не

Однако по-настоящему работы начались с середины января 1966 года, когда

стройки привораживал, вызывал интерес. Дело, заметьте, вовсе не в том экономическом раскладе, которого от нее ожидали, дело именно в образе

ищие люди стремились там побывать, на социальных уроках Севсиба не раз в «Звезда», «Урал», другие журналы.

а журнал «Юность» проявил инициативу. С руководством Севсиба договорились регулярно помещать на своих страницах корреспонденции о стройке и строителях, привлекая в качестве авторов их самих, и учредил переходящий вымпел: раз в



Тюмень — Тобольск

начали лучшей бригаде. Еще редакция раз в три-четыре в год организовывала выезды бригад с участием столичных знаменитостей: выставки изобразительного искусства, выставки работ, сценарии, мандировки сюда же, на строящуюся дорогу. Журнал известные писатели присылали им книги. Этими книгами пополнялись библиотеки, их и просто дарили — в знак поощрения работников.

забыли: для лучших лыжников трассы «Юность».

Главный редактор «Юности» Б.Н. Пономарев регулярно приезжал на стройку. Для автостроителей это был край воплощенной

Зачем этот договор был нужен стройке — можно понять: не так уж велики были расходы на запланированные «мероприятия», а между тем в результате заброшенные казались бы в самую недоступную таежную глухомань молодые путестроители вдруг осознавали, что они делают самое главное дело для страны, поэтому все внимание приковано к ним, о них пишут самые читаемые журналы, а самые знаменитые люди почитают за честь с ними общаться. С людьми, которые так осознают свой труд, можно делать большие дела.

Зачем это было нужно журналу — тем более понятно: стройка давала богатейший «человеческий материал», стройка позволяла размышлять о настоящем и будущем страны с неказенным оптимизмом и без заведомой фальши.



Строительство моста через Обь

Коллектив СМП-522 официально считался молодежным, но молодежь преобладала и в других строительных организациях, прокладывавших Севсиб. Они точно так же не хотели скучать в таежной глухомани: такие же клубы, такие же спортплощадки, такие же песни под гитару после дневной работы на пределе человеческих возможностей — все это так и осталось в их памяти приметам самой трудной и самой интересной полосы жизни, которую им пришлось в молодые годы преодолеть.

* * *

Сначала 700-километровую трассу будущей дороги Тюмень — Сургут прошли изыскатели новосибирского Сибгипротранса. Потом в октябре 1965 года в Тюмень прибыла первая бригада путейцев-строителей, которые начали готовить к прокладке колеи первые километры земляного полотна — еще недалеко от областного центра.

Однако по-настоящему работы на трассе начали развертываться с середины января 1966 года, когда у деревни Мазурово — уже в

130 километрах от Тюмени — высадился десант 269-го строительно-монтажного поезда, герои знаменитой стройки Абакан — Тайшет.

Вслед за тем на станции Тюменского отделения начали прибывать маршруты с техникой, строительными материалами, щитовыми домами: это выдвигались на отведенные им исходные позиции подразделения треста Абаканстройпуть — теперь им предстояло вести линию на Тобольск. Прибывшие строительные отряды возглавлял Виктор Пантелеймонович Фролов — вскоре он стал заместителем начальника управления Тюменьстройпути и играл очень заметную роль в определении технической политики стройки.

В апреле того же года на Севсибе разворачивается широкий фронт работ. По линии трассы рассредоточиваются прибывающие сюда одна за другой механизированные колонны. Они сразу в нескольких местах принимаются строить поселки, прорубают просеки. На отдельных участках начинается подготовка земляного полотна. Отряды треста Трансгидромеханизация намывают подходы к самым крупным рекам, через которые предстоит перекидывать мосты. Мосты — сооружения трудоемкие, начинать их строительство следует заблаговременно.

В мае 1967 года укладка путевых решеток за Тюменью шла уже полным ходом. На трассу вышел путеукладчик мастера Геннадия Васильева. За спиной к этому времени остались первые пятьдесят километров стального пути.

Работали на подъеме, дело двигалось споро. Например, на строительство моста через Тавду проектом отводилось три года, а построили его за полтора. Между тем это было крупное и сложное инженерное сооружение: нужно было установить 10 опор высотой до 25 метров. На этом объекте отрабатывали технологию, которая вскоре пригодилась при штурме еще более широких водных преград. Глубоко в подводный грунт вколачивали шпунты, выгораживая ими площадки дна, откачивали воду из получившихся камер, выбирали в обнажившемся котлован для фундамента опор. Дальше можно было строить, как на суше, если бы удобно было подгонять бетоновозы. Только котлован ведь находился где-то на середине реки...

За те же полтора года, на 35 дней раньше, чем предусматривалось графиком, уложили рельсовый путь от Тюмени до Тобольска — расстояние, по меркам Сибири, не такое уж и великое, немногим более 200 километров, однако пришлось преодолеть Еланское, Сетовское и другие, как считала молва, непроходимые болота, десятки больших и малых рек. Подводя итог этой работе, газета «Путевка» писала, что «шли бои за каждый метр трассы. Недаром бывалые механизаторы говорили: как на фронте!»

Раз «как на фронте», то не обходилось и без настоящих штурмов. Например, чтобы успеть завершить трассу Тюмень — Тобольск в сокращенные сроки, на шестикилометровом участке маршрута у разъезда Сетово понадобилось уложить 5 тысяч кубометров грунта за одни сутки (случилось это 23 октября 1967 года). По-видимому, внешне это действо напоминало танковое сражение у Прохоровки: на прорыв было брошено около сотни самосвалов от четырех мехколонн (номера 21, 37, 49 и 71) треста Уралстроймеханизация. Насыпь была сделана, рельсы уложены, митинги, поздравления, репортаж в газете «Путевка», награждения — все было, как требовала традиция. Правда,

если честно признаться, авторы книги какую практическую цель преследовали, все равно ведь первый поезд пришел пока что на левый берег Иртыша) того года. (Сохранилась легенда, будто руководитель: успеть — не успеть, в ящик водки. Что ж, могло быть и так).

Справедливости ради следует заметить, что все-таки оправданы: либо над заболоченный участок, либо таким образом целесообразный маневр техники в ситуации требовали неординарных решений. Путепроходчики позволял такие решения.

Пока тянули рельсовый путь от Тюмени до Тобольска (станция Сузгун), по мосту через Иртыш, и это было начало. В декабре 1967 года начали строить мосты, а в марте 1969 года установили последний поезд перешел на правый берег Иртыша.

До Сургута оставалось еще две-три сотни километров до Тургаса и другие преграды. Между тем главные реки еще были впереди.

Впереди было и шесть лет на

* * *

История освоения тюменского Севера полна легендами о коварстве тамошних болот, о том, насколько опасностью даже не в теплое время года, а в лютые зимы. Верхний слой гиблой трясины, но с подтачиваемым теплом, идущим из земли, да не прекращается процесс гниения. Болотные ловушки не раз попадались людям и животным.

Болота встречаются на всех стадиях проектирования железных дорог без исключения. На тюменском Севере путей приходилось идти в «лобовую атаку»: такой был в ходу: выторфовка болотных участков, засыпка их щебнем, гравием, песком. Можно догадываться, в какой степени была сложна такая технология. Впрочем, в Тобольске — Сургуте стоила казна в среднем 100 тысяч рублей за километр. Поскольку с тех пор масштабы болотных работ более предметное представление о них дает километр столичного метро обхода.

Но даже столь дорогостоящая технология не давала желаемого результата: очень уж несовершенными оказались руки человека и размах его деятельности. История, почерпнутая из архивов, — это «док». Анна Александровна Паклина

высадился десант 269-го строительно-ремонтной стройки Абакан — Тайшет.

Тюменского отделения начали прибывать строительными материалами, щитовыми отведенные им исходные позиции подопуть — теперь им предстояло вести шие строительные отряды возглавляющие олов — вскоре он стал заместителем стройпути и играл очень заметную роль политики стройки.

на Севсике разворачивается широкий ры рассредоточиваются прибывающие вированные колонны. Они сразу в не- строить поселки, прорубают просеки. ается подготовка земляного полотна. анизация намывают подходы к самым а предстоит перекидывать мосты. Мос- начинать их строительство следует заб-

путевых решеток за Тюменью шла уже ашел путеукладчик мастера Геннадия у времени остались первые пятьдесят

то двигалось споро. Например, на стро- проектом отводилось три года, а пост- тем это было крупное и сложное инже- ло установить 10 опор высотой до 25 абатывали технологию, которая вскоре более широких водных преград. Глубо- невали шпунты, выгораживая ими пло- а получившихся камер, выбирали в об- фундамента опор. Дальше можно бы но было подгонять бетоновозы. Только то на середине реки...

и 35 дней раньше, чем предусматрива- ровый путь от Тюмени до Тобольска — к, не такое уж и великое, немногим бо- шлось преодолеть Еланское, Сетовс- а, непроходимые болота, десятки боль- этой работе, газета «Путевка» писала, трассы. Недаром бывалые механизма-

обходилось и без настоящих штурмов. шить трассу Тюмень — Тобольск в со- метровом участке маршрута у разъез- 5 тысяч кубометров грунта за одни ре 1967 года). По-видимому, внешне зное сражение у Прохоровки: на про- ни самосвалов от четырех мехколонн и Уралстроймеханизация. Насыпь была нги, поздравления, репортаж в газете было, как требовала традиция. Правда,

если честно признаться, авторы книги не берутся сегодня объяснить, какую практическую цель преследовали организаторы этого штурма: все равно ведь первый поезд пришел из Тюмени в Тобольск (и то пока что на левый берег Иртыша) только через полгода — 5 мая 1968 года. (Сохранилась легенда, будто побились об заклад два больших руководителя: успеть — не успеть; в итоге один проспорил другому ящик водки. Что ж, могло быть и такое...)

Справедливости ради следует заметить, что разного рода «штурмы» (случавшиеся на строительстве дороги не раз) чаще всего бывали все-таки оправданы: либо надо было до морозов проскочить заболоченный участок, либо таким образом совершали экономичес- ки целесообразный маневр техникой или деньгами. Неординарные ситуации требовали неординарных решений, а «фронтальной» настрой путепоходчиков позволял такие решения реализовывать.

Пока тянули рельсовый путь от Тюмени до левого берега Иртыша в Тобольске (станция Сузгун), полным ходом шло строительство моста через Иртыш, и это было начало большого разбега в сторону Сургута. В декабре 1967 года начали укладку первых пролетов моста, а в марте 1969 года установили последний пролет; 29 марта первый поезд перешел на правый берег Иртыша.

До Сургута оставалось еще две трети расстояния. И уже на первой сотне километров до Туртаса предстояло преодолеть 82 естественные преграды. Между тем главные болота и самые полноводные реки еще были впереди.

Впереди было и шесть лет напряженной работы.

* * *

История освоения тюменского Севера обросла многочисленными легендами о коварстве тамошних болот, представляющих особую опасность даже не в теплое время года, когда человек все-таки может вовремя поостеречься, а в лютые холода. Мороз схватывает только верхний слой гиблой трясины, но слабая ледяная корочка все время подтачивается теплом, идущим из многометровых глубин, где никогда не прекращается процесс гниения. В замаскированные снегом ловушки не раз попадались люди и техника.

Болота встречаются на всех широтах, но в других местах страны проектировщики железных дорог без особого труда находят путь в обход. На тюменском Севере путей в обход просто не существует, приходилось идти в «лобовую атаку». Выбирали торф (даже термин такой был в ходу: *выторфовка* болота), а траншею, тут же заполняющуюся болотной жижей, засыпали песком, привезенным за тридевять земель. Можно догадываться, в какие астрономические суммы обходилась такая технология. Впрочем, цифра называлась: дорога Тобольск — Сургут стоила казне в среднем по 700 тысяч рублей за километр. Поскольку с тех пор масштаб цен многократно менялся, то более предметное представление о стоимости работ даст сравнение: километр столичного метро обходился не намного дороже.

Но даже столь дорогостоящая технология не гарантировала надежного результата: очень уж несоизмеримы были масштаб сделанного руками человека и размах природной стихии. Вот вам для наглядности история, почерпнутая из старой подшивки газеты «Гудок». Анна Александровна Паклина работала учетчицей, когда отсы-

палось земляное полотно в районе Салыма (примерно на полпути от Тобольска к Сургуту). Она фиксировала рейсы самосвалов с песком и однажды заметила, что привозимый песок будто растворяется в воде, как сахар, — заглатывается поистине бездонной бочажинной. Вдруг и конец насыпи, где она стояла, начал опускаться в болотную жижу. Бежать! Но участок насыпи, отделявший ее от надежной тверди, опускался еще быстрее. Женщина не успела еще понять, что происходит, как возникла широкая, уже не перепрыгнешь, протока. Выручил шофер подъехавшего как раз в этот момент очередного самосвала. С ходу сориентировавшись в ситуации, он ссыпал свой груз в ту протоку. Всего на несколько мгновений образовалась перемычка, но этих мгновений Анне Александровне хватило, чтобы бежать из болотного плена...

Песок самосвалами в ненасытный болотный зев — это порой походило на вычерпывание озера решетом, в зеркальном разве что изображении. Более эффективный способ предложила Трансгидромеханизация.

Первый опыт **гидронамыва** насыпи не устроил контролеров от железнодорожного ведомства: профиль получился с большими отступлениями от стандартов: слишком пологие откосы. И расход песка, по их мнению, получился значительно больший, а за его транспортировку ведь надо платить.

Однако заместитель начальника стройки В.П. Фролов рассудил иначе: а какая беда от того, если высота и ширина насыпи соответствуют проекту, но склоны ее более пологи? Ведь такой она будет даже надежней. Что же касается расхода песка, то уложить большее его количество в насыпь способом гидронамыва обойдется дешевле, чем возить самосвалами в стандартный профиль.

Д.И. Коротчаев с ним согласился.

Неожиданно для поклонников незыблемых стандартов руководители стройки получили поддержку со стороны секретаря Тюменского обкома КПСС А.К. Протозанова. Этот человек, отличавшийся умением мыслить здраво и нешаблонно, не просто сразу понял преимущества гидронамыва, но привел и собственные доводы в его поддержку. По песчаной насыпи, предлагал он, если еще больше ее расширить, можно сразу проложить и бетонку для автомобилей, и трубопровод, и электрический кабель, и другие коммуникации, не прорубая для них дополнительных просек (и значит, оказывая меньшее давление на природу), не перетаскивая с места на место тяжелую технику. Тогда, кстати, уменьшится и суммарный — на все эти коммуникации — расход песка. И наконец решающий довод: двигаясь через тайгу и болота единым коридором, можно значительно ускорить прокладку трассы.

В итоге гидронамыв насыпи получил официальное признание, и новый профиль — свое обозначение в документах: насыпь с уположенными откосами. Впрочем, это название не прижилось, вскоре оно было вытеснено более благозвучным и удобным для произношения: насыпь с пляжными откосами. И уже под этим названием новая технология получила широкое распространение в практике дорожного строительства (позже она применялась и на БАМе). А когда несколько лет спустя журналист спросил главного инженера управления «Тю-

меньстройпуть» А.М. Борзенкова о с технологических новинках, применен тот в первую очередь назвал гидром

Схема «пляжной» технологии п снаряд намывает песок в русле како болота, и гонит по трубам пульпу к м кают в практическом осуществлении ем болотной няши, да чтоб не за део ки песка, а где-то поблизости; надо, земснаряд, проложить от него к мес вод; надо обеспечить земснаряд э топливом (существовал и тот и другт считать, во сколько обойдутся эти оп нительно небольшой по объему раб



Первый поезд в Сургут. 5 августа 19

агрегат и все сопутствующее снаря но и, например, линию высоковольтн маторную подстанцию и другое обо мие. Но если в каком-то месте пре земляных работ, тогда все накладн Поэтому «пляжи на болотах», по ко Тюмень — Сургут, как правило, достат шают десяток километров в длину.

По мере того, как накапливался с шенствовали технологию и организ года близ станции Салым испытали предварительной выторфовки — по намывать песок в бунты — про запас товки фронта работ.

Гидротехнику применяли еще и лотна. По традиционной технологии сам насыпи слой чернозема, высеять

районе Салыма (примерно на полпути фиксировала рейсы самосвалов с песком, привозимый песок будто растворяется, где она стояла, начал опускаться в часток насыпи, отделявший ее от на- еще быстрее. Женщина не успела еще зникла широкая, уже не перепрыгнешь, съехавшего как раз в этот момент ориентировавшись в ситуации, он ссы- сего на несколько мгновений образо- новений Анне Александровне хватило, пена...

насыщенный болотный зев — это порой зера решетом, в зеркальном разве что вный способ предложила Трансгидро-

ва насыпи не устроил контролеров от : профиль получился с большими от- ишком пологие откосы. И расход пес- ачительно больший, а за его транспор-

льника стройки В.П. Фролов рассудил ли высота и ширина насыпи соответ- более пологи? Ведь такой она будет а расхода песка, то уложить большее бом гидронамыва обойдется дешевле, ндартный профиль.

асился.

иков незыблемых стандартов руково- ержку со стороны секретаря Тюменс- ванова. Этот человек, отличавшийся аблонно, не просто сразу понял пре- ивел и собственные доводы в его под- редлагал он, если еще больше ее рас- ить и бетонку для автомобилей, и абель, и другие коммуникации, не про- просек (и значит, оказывая меньшее атасывая с места на место тяжелую тся и суммарный — на все эти комму- онец решающий довод: двигаясь че- идором, можно значительно ускорить

и получил официальное признание, и нение в документах: насыпь с уполо- о название не прижилось, вскоре оно чным и удобным для произношения: ф уже под этим названием новая тех- пространство в практике дорожного яналась и на БАМе). А когда несколь- главного инженера управления «Тю-

меньстройпуть» А.М. Борзенкова о самых интересных технических и технологических новинках, примененных на строительстве Севсиба, тот в первую очередь назвал гидромеханизацию.

Схема «пляжной» технологии предельно проста: мощный земснаряд намывает песок в русле какой-нибудь старицы, а то и со дна болота, и гонит по трубам пульпу к месту укладки. Сложности возникают в практическом осуществлении: надо найти этот песок под слоем болотной няши, да чтоб не за десятки километров от места укладки песка, а где-то поблизости; надо, далее, доставить на это болото земснаряд, проложить от него к месту будущего «пляжа» пульпопровод; надо обеспечить земснаряд электроэнергией или дизельным топливом (существовал и тот и другой вариант). И еще следует подсчитать, во сколько обойдутся эти операции: очевидно, что для сравнительно небольшой по объему работы таскать по болотам тяжелый



Первый поезд в Сургут. 5 августа 1975 года

агрегат и все сопутствующее снаряжение (не только пульпопровод, но и, например, линию высоковольтной электропередачи, трансформаторную подстанцию и другое оборудование) — это чистое безумие. Но если в каком-то месте предстоит сделать большой объем земляных работ, тогда все накладные расходы окупаются с лихвой. Поэтому «пляжи на болотах», по которым прошла железная дорога Тюмень — Сургут, как правило, достаточно протяженны, иногда превышают десяток километров в длину.

По мере того, как накапливался опыт, гидромеханизаторы совершенствовали технологию и организацию работы. В сентябре 1969 года близ станции Салым испытали комплекс по намыву насыпи без предварительной выторфовки — получилось! Потом приспособились намывать песок в бунты — про запас, — расходуя его по мере подготовки фронта работ.

Гидротехнику применяли еще и для укрепления земляного полотна. По традиционной технологии требовалось насыпать по откосам насыпи слой чернозема, высеять по нему семена травы — трудо-

емкая и кропотливая работа. Гидромеханизаторы (а руководил ими Н.Г. Вавилов) приспособили две гидроустановки: одна на автомобиле, другая на железнодорожной платформе. Включается насос — и струя воды и свет, и закрепляет семена на насыпи, и даже подкармливает будущие растения.

Многое на этой стройке было необычно — и природные условия, и обостренное ощущение каждым работником крайней необходимости магистрали для страны, и молодежная атмосфера. Поэтому здесь свято чтит только направление маршрута. Сроки — их торопили как могли. А к заложенным в проекте инженерным решениям относились как к возможным вариантам, которые вполне доступны переосмыслению и усовершенствованию.

Поискали и нашли, например, способы удешевления и ускорения строительства так называемых искусственных сооружений. Водопропускные трубы были запроектированы железобетонные — громоздкие и трудоемкие. Инженеры стройки сочли возможным заменить их — без потери эксплуатационных качеств — металлическими трубами из оцинкованной гофрированной стали. Гофрированные трубы позволили в тридцать раз (!) снизить вес используемых материалов и в два-три раза ускорить укладку. А в других случаях вместо труб строились свайно-эстакадные мосты — тоже получалось значительно быстрее и дешевле.

Еще одну интересную техническую новинку строители придумали в содружестве с московскими и сибирскими учеными — укрепление насыпи гибкими плитами. Плиты предохраняли насыпь от размыва даже во время паводка.

Опираясь на опыт, накопленный на действующих железных дорогах, проектировщики наметили построить станционные поселки через каждые 12 км. Но где-нибудь в центральной России железнодорожные станции привязывались, как правило, к существующим населенным пунктам, а здесь «цивилизация» начиналась с нуля, «среднестатистическая» схема лишалась реального смысла. И ее отбросили: стали строить станционные поселки на расстоянии 50 километров друг от друга, зато более крупные и благоустроенные. А дома в них стали делать из легкого и морозостойкого керамзитобетона — нового в ту пору строительного материала.

Журналисты, заинтересованно и с пониманием наблюдавшие за ходом стройки, пришли к выводу, что трасса Тюмень — Сургут — это своего рода испытательный полигон, на котором проходят проверку все перспективные новинки транспортного строительства. Так оно, собственно, и было.

* * *

Жизнь нараспашку, среди друзей, на виду у всей страны, непреодолимое ощущение причастности к движению времени — все это привносило в атмосферу стройки оттенок праздничности. Но было бы большой ошибкой объявить этот оттенок определяющим в ее палитре: все же главное здесь было — тяжелая, во многом даже монотонная будничная работа. В кузове самосвала — три, три с половиной «кубика» грунта, за смену — тридцать пять, сорок рейсов по замкнутому кольцу: карьер — насыпь — карьер. Сколько их там, «куби-

ков», уложено? В пересчете на погонную половину метра. А их в километре — Сургута — сотни...

По молодежной своей натуре, «Налево — болото, направо — болото, неохота.» Была такая популярная турба, упорно продвигались вперед — на север на юг, навстречу, от Сургута к Тюмени.

В мае 1970 года строители СМД (Сибирского монтажного управления) миссии первое на трассе здание железной дороги (Тарманы). В декабре того же года, когда было уложено 350-километровое полотно, перешагнули 350-километровую отметку от Тобольска до Сургута, пройдя 350 километров. Новая колея дотянулась до станции Демьянской на север, путестроители перешли в Тугуньямское болото, а в это время в Юганской Оби двигалась другая колея — 20 километров пути.

И в том же декабре 1971 года на трассе появился первый вагон большого железнодорожного моста.

Двухкилометровый мост через реку Тугуньям
В Тюменском институте Гипротрансмостов (Госинституте проектирования мостов) строителя Оника Степановича Мухоморова авторский контроль за ходом строительства моста. Это было отступление от проекта: это было отступлением от пенсии, это был главный мост, который сделали безукоризненно.

А строили его мостоотряды № 2 (руководителем А.В. Моисеевым) и № 15 (руководителем А.В. Моисеевым) и мостопоезд МП-442.

Если бы сооружение такого моста было бы в доступном мощной технике, на доступном мощной технике могло бы претендовать на видные мостовые объекты всей страны. Но эти низкие, болотистые берега величественные фермы должны были уйти от дна водного потока многометровых береговых с каждой стороны и 13 русел, какие титанические нагрузки должны были выдержать пролетные строения тяжелых грузовых поездов, напор воды, и бешеный натиск весеннего ветра могли надавить на всю верхнюю поверхность мостовых ферм с силой, из...

Разумеется, все это было учтено в проекте с многократным запасом прочности. Чтобы осуществить, понадобилось на одних мощных строительно-монтажных организациях № 29 и мостопоезд МП-442, достать плавучие краны, буровые установки и...

Гидромеханизаторы (а руководил ими все гидроустановки: одна на автомобиле, другая на платформе. Включается насос — и струя воды бьет на насыпи, и даже подкармливает

было необычно — и природные условия, и трудным работником крайней необходимости — молодежи атмосфера. Поэтому здесь не было маршрута. Сроки — их торопили как инженерам инженерным решениям относились к которым вполне доступны переосмысления. Например, способы удешевления и ускорения строительства искусственных сооружений. Водопроводящие железобетонные — громоздкие — стройки сочли возможным заменить легкими качествами — металлическими трубами, оцинкованной стали. Гофрированные трубы снижают вес используемых материалов — в постройке. А в других случаях вместо труб — мосты — тоже получалось значительно

техническую новинку строители придумали и сибирскими учеными — укрепленные плиты предохраняли насыпь от раз-

енный на действующих железных дорогах — построить станционные поселки — в центральной России железнодорожники, как правило, к существующим «инженерно-строительным» начиналась с нуля, «средняя» реальная сносилась. И ее отбрасывали поселки на расчистке 50 километров — крупные и благоустроенные. А дома в них — морозостойкого керамзитобетона — из этого материала.

анно и с пониманием наблюдавшие за тем, что трасса Тюмень — Сургут — это полигон, на котором проходят проверки транспортного строительства. Так оно,

друзей, на виду у всей страны, непреодолимости к движению времени — все это — яркий оттенок праздничности. Но было и этот оттенок определяющим в ее пафосе — тяжелая, во многом даже монолитная — тяжелая, во многом даже монолитная — тяжелая, во многом даже монолитная — три, три с половиной — тридцать пять, сорок рейсов по карьеру — карьер. Сколько их там, «куби-

ков», уложено? В пересчете на погонные метры насыпи — два, два с половиной метра. А их в километре — тысяча, а километров в сторону Сургута — сотни...

По молодежной своей натуре, маленько ерничали под гитару: «Налево — болото, направо — болото, вперед — страшновато, назад — неохота.» Была такая популярная туристская песенка. Тем не менее упорно продвигались вперед — на север, а с августа 1970 года — и с севера на юг, навстречу, от Сургута в сторону Тобольска.

В мае 1970 года строители СМП-237 сдали государственной комиссии первое на трассе здание железнодорожного вокзала (на станции Тарманы). В декабре того же года мехколонны, ведущие отсыпку полотна, перешагнули 350-километровую отметку: половина расстояния от Тобольска до Сургута пройдена! В марте 1971 года рельсовая колея дотянулась до станции Демьянской — уже 400 километров трассы остались за спиной. В декабре 1971 года, двигаясь от станции Демьянской на север, путестроители преодолели шестикилометровое Тугуньямское болото, а в это время навстречу им со стороны Юганской Оби двигалась другая мехколонна — та тоже проложила 20 километров пути.

И в том же декабре 1971 года началась подготовка к сооружению большого железнодорожного моста через Обь.

Двухкилометровый мост через Обь проектировался в московском институте Гипротрансмост под руководством опытного мостостроителя Оника Степановича Мустафьяна. Он же осуществлял авторский контроль за ходом строительства, не допуская ни малейшего отступления от проекта: это был его последний мост перед уходом на пенсию, это был главный мост его жизни, и его должны были сделать безукоризненно.

А строили его мостоотряды № 29 (возглавляемый опытным инженером А.В. Моисеевым) и № 15 (начальником был В.Ф. Сапохин) и мостопоезд МП-442.

Если бы сооружение такого масштаба возводилось на сухом, твердом грунте, на доступном мощной технике полигоне, то и тогда оно могло бы претендовать на видное место среди крупнейших строительных объектов всей страны. Но этим мостом предстояло соединить низкие, болотистые берега великой реки; его стометровые металлические фермы должны были улежаться на опоры, поднимающиеся ото дна водного потока многометровой толщины, — на 19 опор: по три береговых с каждой стороны и 13 русловых. Трудно даже вообразить себе, какие титанические нагрузки должны были выдерживать эти опоры: и тысячетонную тяжесть пролетных строений, и динамические нагрузки тяжеловесных грузовых поездов, и никогда не ослабевающий напор воды, и бешеный натиск весеннего ледохода. Даже порывы северного ветра могли надавить на всю гигантскую, хоть и ажурную, поверхность мостовых ферм с силой, измеряемой сотнями тонн.

Разумеется, все это было учтено и просчитано, и заложено в проекте с многократным запасом прочности. Но для того, чтоб этот проект осуществить, понадобилось на одном объекте сосредоточить три мощные строительные-монтажные организации — мостоотряды № 15 и № 29 и мостопоезд МП-442, доставить сюда мощную технику — плавучие краны, буровые установки и прочее, уложить многие кило-

метры бетонки, устроить подсобные предприятия — чтоб здесь, на месте, готовить бетон, собирать крупные блоки пролетных строений. Пришлось для мостостроителей даже стационарный поселок построить — сотни квартир с центральным отоплением, общежития, клуб с широкоэкранным киноустановкой, магазин, баня, столовая.

Даже учредили многотиражную еженедельную газету «Мост», отслеживающую ход событий вокруг этого сооружения (при том, что существовала и многотиражка «Строитель», издававшаяся при управлении «Тюменьстройпуть» для всей магистрали).

Ну и, кроме того, у мостостроителей Севсиба к этому времени уже был накоплен богатый опыт: пройдены были Тура, Тавда, Иртыш, Салым, Юганская Обь...

Настолько грандиозен был проект, что даже и каждая опора моста сама по себе была сложным и чрезвычайно трудоемким инже-



Последние дни старого вокзала в Тюмени

нерным сооружением. Сейчас-то, стоя поодаль на обском берегу, их и не различишь, в их абсолютном единообразии — надежность конструкции и ее эстетическое совершенство. Между тем во время сооружения каждая из опор имела свой отличительный номер, за каждой были закреплены определенные строительные подразделения, своя производственная база. Эта индивидуализация имела многоплановый смысл: во-первых, конечно, тем самым преодолевалась обезличка очень ответственных работ; во-вторых, строительство каждой опоры имело и свои неповторимые особенности: положение относительно русла реки, качество грунта под ней и т.п.; в-третьих, привносился элемент соревновательности: кто-то поотстал, кто-то вырвался вперед, можно было ускорять ход работ, обмениваясь опытом.

Некоторое представление о том, как строилась каждая опора обского моста, можно получить из давнего очерка тюменского писателя К.Я. Лагунова. Отсюда же можно получить представление и о конструкции опоры, и о ее масштабах. «Чтобы ошпунтовать «окошечко» для установки опоры, — пишет очеркист, — надо было сперва на

самой стремнине Оби, преодолевая течение, вогнать в речное дно 168 шпунтовых свай, построить трехэтажный дом и весом 1700 килограммов закрыть квадратное окно грунтом, проделать отверстие 1,5-метрового диаметра и установить 25 свай. Для каждой сваи столько ребер, суставов, для перевозки нужно десять «Татр». Да чтобы сваю бетонным телом, надо уложить

После возведения опор начиналась другая часть работы: устанавливаются пролетные строения, металлические конструкции над несудоходной частью воды.

Пролетные строения изготавливались на заводах предприятий в Воронеже и в Улан-Удэ.



На перроне вокзала станции Сургут

ставлялись, разумеется, в разобранном виде. Водить, постоянно нарушался, нарушались тапки на месте должны были не только нести, собрать, установить, но и найти решения проблем монтажа, неудовлетворенные проектировщиками.

Был, к примеру, случай, когда при монтаже двух пролетных строений, тяжелейшие болты и пробки в демонтируемых деталях возникла аварийная ситуация, хотя опытные строители действовали строго по предписанной инструкции мостоотряда № 29, учтя негативный опыт, способ проведения этой операции проектировщиками.

Сооружение последней опоры моста закончено в июле 1975 года. Последние детали пролетных строений в июле. Государственная комиссия

особные предприятия — чтоб здесь, на
ать крупные блоки пролетных строений.
ей даже стационарный поселок постро-
альным отоплением, общежития, клуб с
кой, магазин, баня, столовая.

ражную еженедельную газету «Мост»,
вокруг этого сооружения (при том, что
«Строитель», издававшаяся при управ-
я всей магистрали).

строителей Севсиба к этому времени
ыт: пройдены были Тура, Тавда, Иртыш,

ил проект, что даже и каждая опора мо-
ным и чрезвычайно трудоемким инже-



на в Тюмени

то, стоя поодаль на обском берегу, их
ом единообразии — надежность кон-
ршенство. Между тем во время соору-
свой отличительный номер, за каждой
ые строительные подразделения, своя
индивидуализация имела многоплано-
р, тем самым преодолевалась обезлич-
во-вторых, строительство каждой опо-
особенности: положение относительно
од ней и т.п.; в-третьих, привносился
кто-то поотстал, кто-то вырвался впе-
работ, обмениваясь опытом.

е о том, как строилась каждая опора
из давнего очерка тюменского писа-
е можно получить представление и о
штабах. «Чтобы ошпунтовать «окошеч-
шет очеркист, — надо было сперва на

самой стремнине Оби, преодолевая сокрушительный напор могучего течения, вогнать в речное дно 168 шпунтов, каждый высотой в пятиэтажный дом и весом 1700 килограммов. Потом, засыпав трехсот-квадратное окно грунтом, пробурить 25 скважин полутора-метрового диаметра и установить 25 свай. А в металлическом скелете одной сваи столько ребер, суставов и позвонков, что только на их перевозку нужно десять «Татр». Да чтоб обрастить железный костяк сваи бетонным телом, надо уложить две тысячи кубометров бетона».

После возведения опор начинается, может быть, самая сложная часть работы: устанавливаются пролетные строения — тысячетонные металлические конструкции над нескончаемым потоком ледяной обской воды.

Пролетные строения изготавливались на специализированных предприятиях в Воронеже и в Улан-Удэ, на обские берега они дос-



На перроне вокзала станции Сургут

тавлялись, разумеется, в разобранном виде (график поставки, как водится, постоянно нарушался, нарушалась и комплектность). Монтажники на месте должны были не только все это очистить, подогнать, собрать, установить, но и найти способы решения технологических проблем монтажа, неудовлетворительно продуманных проектировщиками.

Был, к примеру, случай, когда при демонтаже элементов, соединяющих два пролетных строения, тяжестью конструкции были срезаны болты и пробки в демонтируемых узлах верхних поясов. Создавалась аварийная ситуация, хотя опытные монтажники мостоотряда № 15 действовали строго по предписанной технологии. И тогда инженеры мостоотряда № 29, учтя негативный опыт коллег, нашли иной, безопасный, способ проведения этой операции; с ним согласились и проектировщики.

Сооружение последней опоры моста было закончено 11 апреля 1975 года. Последние детали пролетных строений встали на свои места в июле. Государственная комиссия приняла его с оценкой

«отлично». А 5 августа по мосту прошел первый поезд, и многотиражная газета Тюменьстройпути восславляла «Ермаков XX столетия, покорителей Сибири».

Мост через Обь возле Сургута — крупнейший не только на трассе, но и в стране. А кроме него на протяжении 700 километров трассы было сооружено еще 378 мостов и водопропускных труб...

Как известно, первый поезд еще не означает, что строительство дороги закончено. Еще долго будут устраняться неизбежные огрехи и недоделки, потом дорогу сдадут во временную эксплуатацию (силами самих строителей); в течение какого-то времени (как правило, нескольких лет) будет уплотняться, деформируясь при этом, земляное полотно, выявятся другие слабые звенья. Словом, под присмотром строителей дорога будет как бы вызревать. И лишь потом она будет передана в ведение МПС — в постоянную эксплуатацию.

Строители уже давно ушли далеко на север (к Уренгою) и на восток (к Нижневартовску), когда — 28 декабря 1977 года — министр МПС подписал приказ о включении новой линии в состав Свердловской железной дороги и об организации Сургутского отделения дороги. В течение полутора месяцев был сформирован необходимый управленческий аппарат, и с 12 февраля 1978 года новое отделение дороги приступило к выполнению своих функций. В год 120-летия Свердловской магистрали Сургутское отделение отметило свое 20-летие.

* * *

Развертывание в прилегающем регионе крупномасштабных работ, связанных и с освоением нефтяных и газовых месторождений, и со строительством новой железнодорожной магистрали, Свердловская железная дорога остро ощутила практически с самого начала.

Первой перестала справляться с возросшим грузопотоком прибрежная станция Тура, где оборудование и материалы, предназначенные нефтяникам, перегружались из железнодорожных составов на речные суда. Руководству Тюменского отделения пришлось произвести некоторую реорганизацию работы этой тупиковой ветки: перенесли границу станции, присоединив к ней часть въездного пути, вынесли на входной (он же выходной) стрелочный пост жезловый аппарат, пересмотрели границы маневровых районов. За счет этих нехитрых вроде бы манипуляций, практически не потребовавших капитальных вложений и времени, изменили технологию и стали экономить на каждом приеме и отправлении поезда до 20 минут. Ситуация несколько разрядилась.

К весне 1962 года в самой Тюмени к существующей станционной сети пристроили четыре новых колеи, образовав Восточный парк, предназначенный для пропуска нечетных транзитных поездов. Сделали там свой пункт технического осмотра, открыли еще один стрелочный пост, ввели должность дежурного по парку. Таким образом разгрузили станционный парк (его стали называть Западным), который теперь получил более широкую возможность работать во взаимодействии со станцией Тура и речным портом.

Вслед за тем существенное развитие получила станция Войнов-
ка омского направления, от которой, собственно, и начинается трасса
на Тобольск и Сургут. До начала описываемых событий это был не-

большой разъезд на дальней восточной железной дороге, включая колею главного хода Транссибирской магистрали, лежащие в границах Тюменской ТЭЦ. Реконструкция, которую приняли на баланс железной дороги, предусматривала, что в районе электростанции, рядом уложили рельсы, проложили пути для нефти, установили стрелочный перевод. Предполагалось, что тюменская нефть пойдет на Омский и Войновку. Но оказалось, что такое решение оказалось неудачным: в итоге погрузка нефти на запад, перегружая Тюменскую ТЭЦ, не началась. Нововка начала развиваться как сортировочная станция. Крупнейшая сортировочная станция в Сибири, работающая по автоматизированной системе, на двух железнодорожных путях уже насчитывается бо-

Поток грузов, адресованных на ладинообразно, и все они шли чер ступать и после того, как завершила было нечем. К зиме 1965/66 года а стало непроезжим из-за составов, точных станциях. Пришлось срочно, ванных путей. Тогдашний начальник отделения В.М. Пупышев до сих пор как ему удалось выйти из положени дных путях не работающего в зиме станции Озеро Андреевское. Все т решения секретарь обкома А.К. При ком образом нашлось место для в стройуправлений.

Напряжение стало помаленьку, рабочие поезда стали осваивать но-

* * *

Эпопея строительства северного героического, самое интересное, как бы время в жизни всей Свердловской области, жизни тех, кто ее строил. Однако эта эпопея, идя вглубь и ввысь, к сожалению, порой

Первый главный инженер Сурихайлович Протасов с самого начала: где-то в спешке рельсы закреплены, отсутствуют соединения, не поставлены стрелочные ключи — чудо техники! — мосты не работают. Причина одна: «сильно быстро» — в спешке, не изучив доверенное его пожелание, опытный эксплуатационник пришел к выводу, что железнодорожники приехали на отделение эксплуатации. Однако Протасов был реалистом. Он вложил всю свою энергию не на то, чтобы, как представитель отдела временной помощи, сделать мал «бразды», а на то, чтобы вместе с железнодорожниками, мирующимися штатом как можно быстрее наладить нормальную работу.

Занимались многим, чем не должны были заниматься: точили, пилили, строгали; строили служебно-технические здания. Постепенно хозяйство налаживалось, все увереннее по новым линиям шли поезда.

Успешной «реанимации» новорожденного отделения немало способствовало то обстоятельство, что первым его начальником был А.А. Боков, работавший до того главным инженером Свердловского отделения. Уж он-то проблемы Е.М. Протасова понимал, как никто другой, и во многом ему сумел помочь. Одновременно самому Бокову приходилось решать задачи не столько инженерные, сколько хозяйственные, но от них никак не в меньшей мере зависела дальнейшая судьба молодого отделения. Он строил! Причем строил не только то, что непосредственно обеспечивало нормальную работу всех железнодорожных служб, но и — не в последнюю очередь — жилье. Он хорошо понимал, что только добротным жильем можно закрепить в этом северном городе квалифицированные кадры, а без укоренившихся квалифицированных кадров нормальная работа отделения невозможна.

За десять лет, в течение которых А.А. Боков возглавлял отделение, при железнодорожной станции Сургут выросли хорошо спланированные кварталы благоустроенных домов. Последние железнодорожные семьи покинули жилища-временки уже в 1985 году. Венцом созидательной деятельности первого начальника отделения стал Сургутский вокзал — один из лучших в России по архитектуре, чистоте и уюту. Большое строительство шло и на других станциях северной магистрали. Эта традиция поддерживалась и в последующие годы. К середине 90-х годов на 8,5 тысячи штатных работников отделения приходилось 8 тысяч построенных дорогой квартир. Учитывая, что нередко и двое, и трое членов одной семьи работают на железной дороге, можно утверждать, что жилищная проблема здесь в основном решена. Конечно, кому-то с детьми и внуками стало тесновато — желающие улучшить жилищные условия до сих пор, конечно, есть. Поэтому, как это сейчас ни трудно, но отделение продолжает строить жилье. За двадцать лет некоторые семьи получали квартиру уже по второму и даже третьему разу. Зато кадры на Сургутском отделении отличаются стабильностью и, как следствие, высокой квалификацией.

Примерно десять лет назад А.А. Бокова на посту начальника Сургутского отделения сменил Фанис Фаррахович Афлятунов. Он получил хорошее наследство и до сих пор своего предшественника вспоминает с большим уважением. Однако собственную задачу он с самого начала видел не только в том, чтоб «сохранить» и «поддерживать»: главной его заботой стала модернизация управления всеми производственными процессами на отделении. Первым крупным успехом на этом пути стало внедрение к началу 90-х годов на отделении новой системы диспетчерской централизации «Минск». Система полностью контролирует местонахождение и продвижение на каждом из шести участков отделения любого поезда и любой другой подвижной единицы и позволяет в кратчайшие сроки организовать для него (для нее) оптимальный маршрут с учетом всей оперативной обстановки на участке.

Вслед за тем электронной техникой стали насыщать все поры железнодорожного организма. Автоматическая система управления (АСУ) смонтирована на сортировочной станции, персональные ком-

пьютеры появились в отделах и контролируются теперь и грузооборот, состояние подвижного состава, и в которых зависит пульс транспортных систем ставится точный диагноз. депо, в оборудованном компьютером, квалификацию диспетчеры и дежурные.

Компьютеры отделения создали новую систему, а система эта, в свою очередь, центр дороги, который и самое молодое на дороге отделение «продвинутое», что имеет особое значение в стране экономических перемен.

Как известно, экономические трудности предприятия, но целье отсти на грань выживания. Большие дорогами, у нас еще подробно. Сургутское отделение, добывающей отраслью, оказало ких событий последних лет. Было бы причастность к одной из немногих раслей автоматически оборачиваем обслуживающей ее дороги. Боццу — еще не значит быть богатыми сами далеки от подлинного благополучию они сегодня, в основном, поцелом, и северному ее отделению, полнять традиционные функции, ноги — искать новых партнеров, преднакладные расходы.

Сургутское отделение научило реформ произошло довольно резкое изменение объема производства, то ушло некое равновесие, а затем пошел час рост перевозок по отделению у в год, а грузооборот — на 12 процентов. Сургутское отделение в последние годы зовые места как на Свердловской железной дороге в равновесии.

Конечно, и у сургутчан есть проблемы финансирования новых технических инноваций: кто не шагает в ногу с веком, отделение никак нельзя сказать, что развивается!

были заниматься: точили, пилили, экономические здания. Постепенно хозяйственное по новым линиям шли поезда. Новорожденного отделения немало стало, что первым его начальником был главным инженером Свердловского Е.М. Протасова понимал, как никто не мог помочь. Одновременно самому Боков не столько инженерные, сколько не в меньшей мере зависела дальности. Он строил! Причем строил не только обеспечивало нормальную работу, но и — не в последнюю очередь — это только добротным жильем можно где квалифицированные кадры, а без таких кадров нормальная работа от-

которых А.А. Боков возглавлял отделение Сургут выросли хорошо спланированных домов. Последние железнодорожники уже в 1985 году. Венцом первого начальника отделения стал чинивших в России по архитектуре, чистотой шло и на других станциях север поддерживалась и в последующие годы. Сотни штатных работников отделения новых дорогой квартир. Учитывая, что одной семьи работают на железной жилищная проблема здесь в основном детьми и внуками стало тесновато — условия до сих пор, конечно, есть. По-прежнему, но отделение продолжает строить новые семьи получали квартиру уже по. Зато кадры на Сургутском отделении как следствие, высокой квалификацией. Над А.А. Бокова на посту начальника Фанис Фаррахович Афлятунов. Он до сих пор своего предшественника. Однако собственную задачу он ставил в том, чтоб «сохранить» и «поддерживать» модернизация управления всеми на отделении. Первым крупным усилением к началу 90-х годов на отделении централизации «Минск». Система нахождения и продвижение на каждого любого поезда и любой другой в кратчайшие сроки организовать маршрут с учетом всей оперативной

техники стали насыщать все поры. Автоматическая система управления станций, персональные ком-

пьютеры появились в отделах и структурных подразделениях, ими контролируются теперь и грузопоток, и пассажирские перевозки, и состояние подвижного состава, и множество других факторов, от которых зависит пульс транспортных артерий. С помощью компьютерных систем ставится точный диагноз «больным» вагонам в вагонном депо, в оборудованном компьютерами вагоне-тренажере повышают квалификацию диспетчеры и дежурные по станции.

Компьютеры отделения соединяются в единую информационную систему, а система эта, в свою очередь, имеет выход на вычислительный центр дороги, который находится в Свердловске. В итоге самое молодое на дороге отделение оказалось самым технически «продвинутое», что имеет особое значение в условиях происходящих в стране экономических перемен.

Как известно, экономические перемены поставили даже не отдельные предприятия, но целые отрасли российской промышленности на грань выживания. Большие трудности встали и перед железнодорожными дорогами, у нас еще будет случай поговорить о том более подробно. Сургутское отделение, генетически связанное с нефтегазодобывающей отраслью, оказалось как бы в эпицентре экономических событий последних лет. Было бы, однако, ошибочно полагать, что причастность к одной из немногих у нас конкурентоспособных отраслей автоматически оборачивается экономическим благополучием обслуживающей ее дороги. Во-первых, продавать сырье за границу — еще не значит быть богатым; нефтяники и газовики сегодня и сами далеки от подлинного благополучия. Во-вторых, свою продукцию они сегодня, в основном, гонят по трубам. Так что и дороге в целом, и северному ее отделению приходится сегодня не просто выполнять традиционные функции, но искать способы зарабатывать деньги — искать новых партнеров, предлагать новые виды услуг, снижать накладные расходы.

Сургутское отделение научилось это делать. Если в первые годы реформ произошло довольно резкое (как и в других отраслях) снижение объема производства, то уже к середине 90-х годов наступило некое равновесие, а затем показатели начали улучшаться. Сейчас рост перевозок по отделению увеличивается на шесть процентов в год, а грузооборот — на 12 процентов. По этим показателям Сургутское отделение в последние годы неоднократно занимало призовые места как на Свердловской дороге, так и в общесетевом соревновании.

Конечно, и у сургутчан есть проблема неплатежей, проблема финансирования новых технических и технологических усовершенствований: кто не шагает в ногу с веком, тот рискует отстать. И все же об отделении никак нельзя сказать, что оно «выживает», — оно живет и развивается!

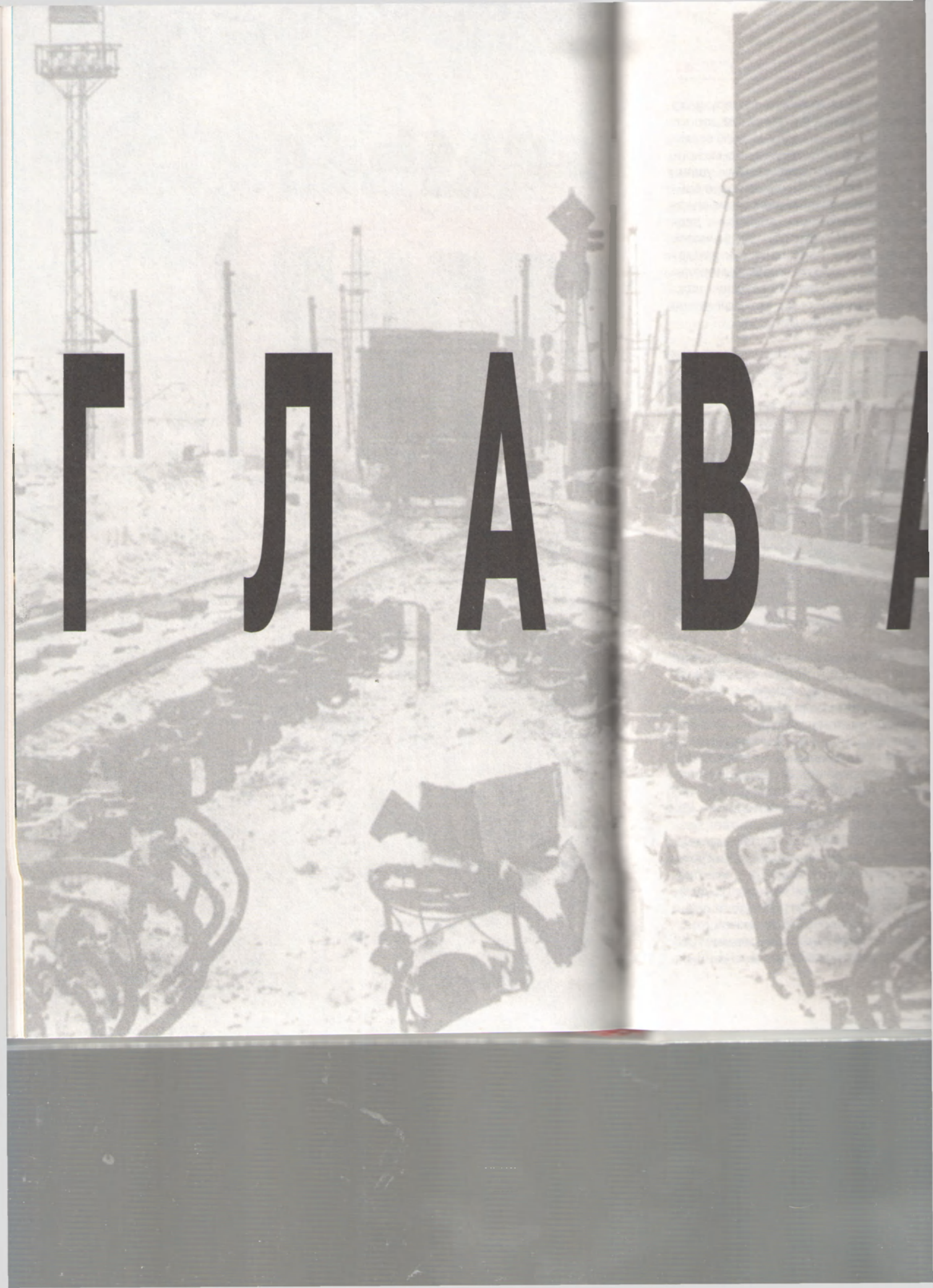
ВОКЗАЛ ПЕРМЬ II



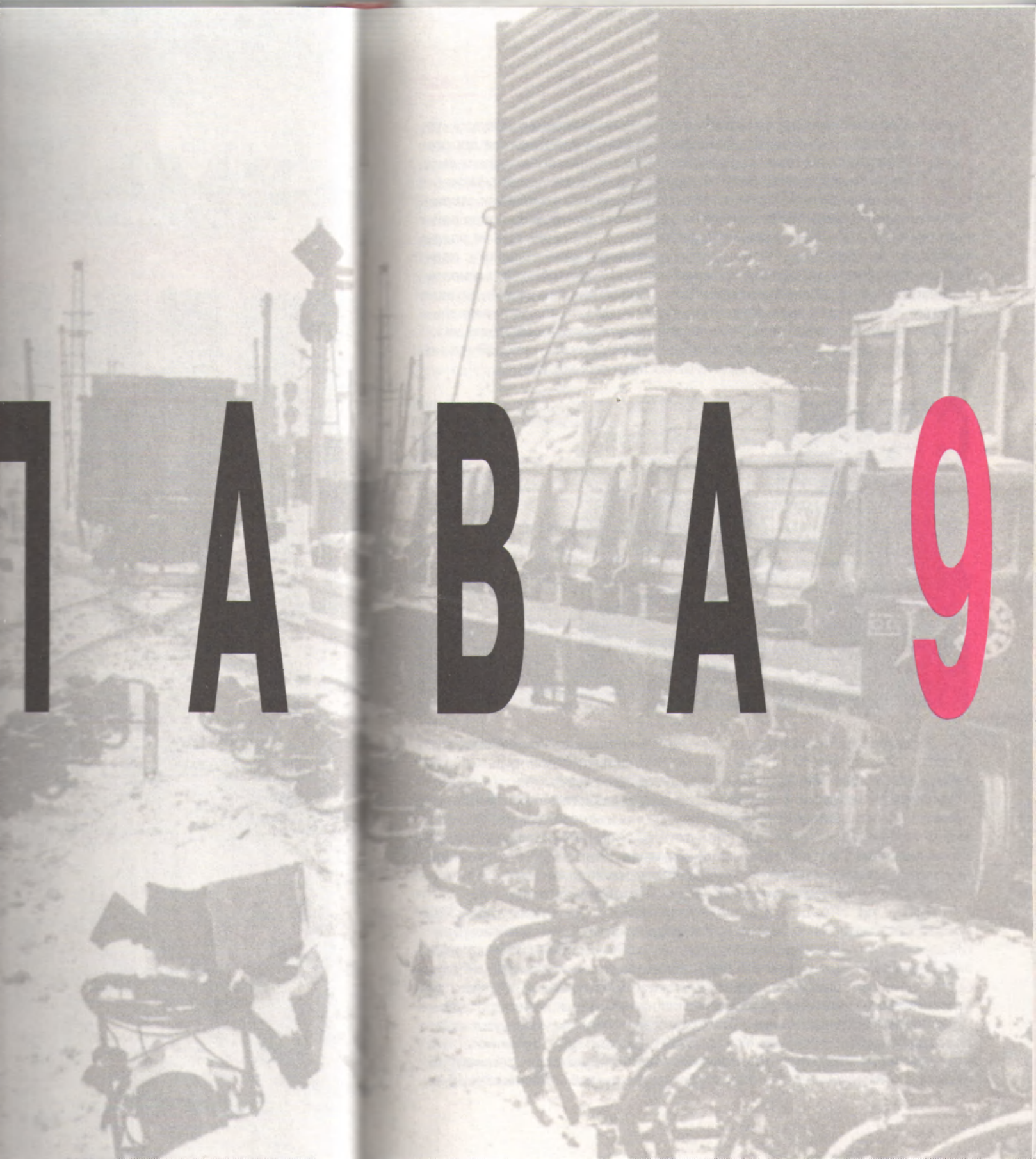
ОКЗАЛ ПЕРМЬ II



ГЛАВА



ТАБА 9



На протяжении десятилетий страна то ввергалась в разруху, то на пределе сил выкарабкивалась из нее, а в результате дороगे все время приходилось работать больше, чем она могла по своим технико-эксплуатационным данным. В 60-е годы форс-мажорные обстоятельства вместе с дорожными строителями ушли на тюменский Север, к Сургуту и Уренгою, а восстановленная после войны, технически обновленная Свердловская магистраль едва ли не впервые за послеоктябрьское время получила возможность перейти с предельного режима на «крейсерскую скорость». Не то чтобы уменьшилась нагрузка и стало возможным проводить более взвешенную и рациональную технико-экономическую политику, — просто исчезло моральное давление, не стало внешних обстоятельств, оправдывающих каждодневный подвиг, не было такой общезначимой цели, которой нужно было, не считаясь с ценой, достигнуть как можно быстрее.

СТО ЛЕТ — НЕ ВОЗРАСТ

Развитие не прекратилось, как не прекращается обмен веществ в достигшем зрелости организме, но это развитие воспринималось теперь не столько как движение к чему-то, сколько как способ существования. Человек с утра идет на работу, вечером возвращается домой — в этом его жизнь, другой ему и не нужно. Если угодно, это жизнь *по инерции*, только не следует в данном случае вкладывать в это выражение негативный смысл. Жизнь по инерции — налаженная, внутренне согласованная, ритмичная — основа надежного общественного порядка, общественного здоровья и стабильности.

Жизнь по инерции для железной дороги обеспечивалась хорошим состоянием подвижного состава и путевого хозяйства, безотказной работой оборудования, точным соблюдением графика движения, четким выполнением всеми подразделениями и службами своих функций. Важнейшее условие жизни по инерции в этом понимании — высокий профессионализм, уважение к своему труду и чувство профессионального достоинства каждого участника производственного процесса. Качества эти не приходят сами по себе, не вручаются вместе с дипломом или иным удостоверением об окончании курса учебы — они ведут происхождение от жизненных

установок, воспринятых еще в детстве, от ближайшего окружения; формирующей жизни; впитывают в себя живущую в трудовом коллективе. династические связи ценятся в людях, но едва ли не самое большое (для армии) они имеют для железной дороги. Она была в какой-то мере «государством своим особенным законам, к которым еще привыкать. Конечно, деловые люди, они зависят от многих нюансов, но статистическая закономерность — самая прочная опора железнодорожников и железнодорожники.



Роспуск вагонов с горки

Нам уже не раз приходилось в это внимание на значение **семейных** тр вестными на дороге людьми железк нодорожной судьбы.

В доме рабочего-путейца родился Паровозным машинистом был от-
тоже, преодолев предубеждение окру-
уже электровозным.

Целые семейные гнезда разрослись в других службах дороги: пять братьев в станции Вережагино и шесть братьев в станции Казань — как один, паровозные машинисты; три брата — паровозные машинисты из Тюмени (их тоже работала при железной дороге); желтоватоватых, Теляковых, Блиновых, Ощепков, Капустинских — до тридцати человек в станциях Казань и Камышловской дистанциях.

...тий страна то ввергалась в разруху, то
...живалась из нее, а в результате дороге
...работать больше, чем она могла по своим
...ным данным. В 60-е годы форс-мажор-
...есте с дорожными строителями ушли
...Уренгою, а восстановленная после вой-
...ердловская магистраль едва ли не впер-
...я получила возможность перейти с зап-
...скую скорость». Не то чтобы уменьшилась
...проводить более взвешенную и рацио-
...ю политику, — просто исчезло мораль-
...х обстоятельств, оправдывающих каж-
...кой общезначимой цели, которой нужно
...игнуть как можно быстрее.

АСТ

...как не прекращается обмен веществ
...ме, но это развитие воспринималось
...е к чему-то, сколько как способ суще-
...ет на работу, вечером возвращается
...гой ему и не нужно. Если угодно, это
...едует в данном случае вкладывать в
...сл. Жизнь по инерции — налаженная,
...ичная — основа надежного обществен-
...здоровья и стабильности.
...елезной дороги обеспечивалась хо-
...р состава и путевого хозяйства, без-
...я, точным соблюдением графика дви-
...всеми подразделениями и службами
...ловие жизни по инерции в этом по-
...онализм, уважение к своему труду и
...достоинства каждого участника про-
...ества эти не приходят сами по себе,
...мом или иным удостоверением об
...ведут происхождение от жизненных

установок, воспринятых еще в детстве от родителей и однокашников, от ближайшего окружения; формируются всем опытом последующей жизни; впитывают в себя моральную атмосферу, сложившуюся в трудовом коллективе. Духовная преемственность, династические связи ценятся в любой сфере человеческой деятельности, но едва ли не самое большое значение (если не считать армию) они имеют для железной дороги, которая тоже ведь всегда была в какой-то мере «государством в государстве» и жила по своим особым законам, к которым человеку со стороны нужно еще привыкать. Конечно, деловые качества человека индивидуальные, они зависят от многих нюансов отдельной человеческой судьбы, но статистическая закономерность заключается в том, что самая прочная опора железнодорожных коллективов — потомственные железнодорожники.



Роспуск вагонов с горки

Нам уже не раз приходилось в этой книге — попутно — обращать внимание на значение **семейных традиций** в выборе многими известными на дороге людьми железнодорожной профессии и железнодорожной судьбы.

В доме рабочего-путейца родился и вырос А.И. Емшанов.

Паровозным машинистом был отец Татьяны Морозовой, которая тоже, преодолев предубеждение окружающих, стала машинистом, но уже электровозным.

Целые семейные гнезда разрослись при локомотивных депо и других службах дороги: пять братьев Каменских в паровозном депо станции Вережагино и шесть братьев Летошневых в Перми — все, как один, паровозные машинисты; три брата Жебутинские — паровозные машинисты из Тюмени (их ближайшие родственники тоже работали при железной дороге); железнодорожные семейства Боярских, Теляковых, Блиновых, Ощепковых и др. в Чусовом; семейство Капустиных — до тридцати человек из одного гнезда! — на Баженовской и Камышловской дистанциях...

...50 лет проработал на железнодорожном транспорте Федор Давыдович Соснин, он за свой труд был удостоен многих правительственных наград, в том числе ордена Ленина. Его сын Виталий Федорович получил звание Героя Социалистического Труда как машинист-тяжеловесник, потом работал на многих руководящих должностях, был начальником Свердловской дороги и заместителем министра путей сообщения. В свою очередь сын Виталия Федоровича Вячеслав окончил железнодорожный институт и пошел работать в депо...

...В 1910 году приехал из Гродно на строительство железной дороги Тюмень — Омск Георгий Андреевич Хвесько. Сын его Александр Георгиевич тоже начинал путестроителем, а потом перешел в депо станции Ишим — стал кондуктором на пассажирских поездах. Он рано умер, и вдова его Прасковья Петровна, оставшись с пятью малышами на руках, заменила покойного мужа на работе, тоже стала кондуктором. Дети выросли и стали работать опять-таки на железной дороге. Один из них, Владимир Александрович, начинал кочегаром, потом ездил помощником машиниста и машинистом на паровозе и тепловозе, двое других сыновей Александра Георгиевича пошли работать в локомотивное депо; фельдшером в здравпункте при депо стала работать и дочь Владимира Людмила. Пришло время — на железной дороге нашли себе место и внуки: один поступил слесарем по ремонту оборудования в депо, другой стал ездить помощником электровозного машиниста, одновременно заочно учась в Омской академии путей сообщения. Сестра Владимира Александровича Нина Александровна с мужем проработали всю жизнь в Ишимской дистанции сигнализации и связи, в общей сложности более 70 лет.

А другая его сестра, Валентина Александровна Хвесько, тоже всю свою трудовую жизнь отдавая дороге, в 1950 году вышла замуж за Анатолия Павловича Пикалина, который приехал в Ишим после окончания института. Впрочем, родители его были здешними, оба работали при железной дороге. Анатолий Павлович начинал как движонец, дежурным по парку, потом его увлекла экономика, он стал крупнейшим на дороге специалистом в области организации труда и заработной платы. Работая начальником отдела управления дороги, он создал многие методические документы и подготовил мероприятия, способствовавшие росту производительности труда. Когда же он ушел на пенсию, то вместо него на должность начальника отдела труда и зарплаты дороги был назначен сын — Юрий Анатольевич Пикалин. Сын еще в 1972 году окончил УЭМИИТ и с дипломом инженера-электромеханика немало лет проработал в локомотивном депо Свердловск-Сортировочный. Однако потом все-таки и он свернул на отцовский путь — окончил второй раз (теперь заочно) УрГАПС и в 1994 году уверенно принял эстафету из рук отца. Потомственная железнодорожница и его жена Вера Васильевна, инженер-технолог с дипломом УЭМИИТа... А мы еще не коснулись того, какими разветвленными боковыми побегами переплелись эти две сросшиеся династии с другими железнодорожными родами...

Так корни трав, переплетаясь, образуют прочный дерн.

* * *

На «крейсерской скорости», при напущении и опираясь на социально-коллективов и многоколенных желез

Свердловская дорога через 60-е, 70-е. Если оценивать ее движение на то двигалась она успешно: при все наиболее эффективно работающ высоких правительственных наград итябрьской революции ей вручили П летию со дня рождения Ленина — В 1971 году за успехи в восьмой пяти орденом Ленина.

Укоренившееся в нынешнем общ кое отношение к моральным стимула быть обращено к формам поощрени раяться на труд, который этими по пожалуй, никогда за всю свою исор интенсивностью, как в те годы. Досп ходили весом до 5000 тонн, а интервал уменьшился до трех минут. Можно с должны были работать все диспетчеро светофоры, стрелки и бесчисленные информации, как жестко следовало п ния, как должны были функционирова рованного часового механизма — все ев, чреватых неодолимыми заторами. поездов не оставлял пауз даже для хозяйства, а уж ремонт или модернизации или централизации стрелок преодолимые. Кажется почти чудом, ботала. Но она не только работала перевозок.

В этой внешне стабильной, но ужениями ситуации администрацию дорович Соснин (с августа 1972 по о

В.Ф. Соснин в год назначения б отметил еще и сорока девяти, совсем кого ранга. Он был многоопытен, пре крупных командиров отрасли, все ступ хической лестницы от самого низа. Г лений дороги — Серовского и Свердл ретарем Серовского горкома партии масштабной организационной работ лезную дорогу после В.П. Егорова, т нил. Отчетные цифры за IX пятилетку лядели весьма впечатляюще: гру процента, перевозка пассажиров — на да — на 25,8 процента! Дорога постро линий, 232,5 км вторых путей, более 3 ля, новых школ почти на 4,5 тысячи м чи коек. Дорога была признана побед

на железнодорожном транспорте Федор
вой труд был удостоен многих прави-
н после ордена Ленина. Его сын Виталий
Героя Социалистического Труда как ма-
работал на многих руководящих долж-
свердловской дороги и заместителем ми-
свою очередь сын Виталия Федоровича
железнодорожный институт и пошел работать в

из Гродно на строительство железной
Андреевич Хвесько. Сын его Алек-
кал путестроителем, а потом перешел в
кондуктором на пассажирских поездах.
Павловна Петровна, оставшись с пятью
покойного мужа на работе, тоже ста-
ли и стали работать опять-таки на же-
Владимир Александрович, начинал ко-
зником машиниста и машинистом на
других сыновей Александра Георгиеви-
тивное депо; фельдшером в здравпунк-
и дочь Владимира Людмила. Пришло
е нашли себе место и внуки: один по-
оборудования в депо, другой стал ез-
завного машиниста, одновременно заоч-
путей сообщения. Сестра Владимира
андровна с мужем проработали всю
сигнализации и связи, в общей слож-

Александровна Хвесько, тоже всю
дороге, в 1950 году вышла замуж за
а, который приехал в Ишим после окон-
зители его были здешними, оба работа-
Анатолий Павлович начинал как движенец,
то увлекла экономика, он стал крупней-
и в области организации труда и заре-
тником отдела управления дороги, он
документы и подготовил мероприятия,
сводительности труда. Когда же он ушел
должность начальника отдела труда и
еи сын — Юрий Анатольевич Пикалин.
УЗМНИИТ и с дипломом инженера-элек-
работал в локомотивном депо Сверд-
потом все-таки и он свернул на от-
ой раз (теперь заочно) УрГАПС и в 1994
ату из рук отца. Потомственная желез-
Васильевна, инженер-технолог с дип-
не коснулись того, какими разветвлен-
завелись эти две сросшиеся династии
и родами...

еясь, образуют прочный дерн.

* * *

На «крейсерской скорости», при обновленном техническом ос-
нащении и опираясь на социально-нравственные традиции трудовых
коллективов и многоколенных железнодорожных родов, двигалась
Свердловская дорога через 60-е, 70-е, 80-е годы.

Если оценивать ее движение на общем фоне экономики страны,
то двигалась она успешно: при всех подходящих случаях ее — в числе
наиболее эффективно работающих дорог сети — удостоивали самых
высоких правительственных наград и других отличий. К 50-летию Ок-
тябрьской революции ей вручили Памятное Красное знамя; к 100-
летию со дня рождения Ленина — Ленинскую юбилейную грамоту.
В 1971 году за успехи в восьмой пятилетке дорога была награждена
орденом Ленина.

Укоренившееся в нынешнем общественном сознании скептичес-
кое отношение к моральным стимулам советских десятилетий может
быть обращено к *формам* поощрения, но никак не должно распро-
страняться на труд, который этими поощрениями был отмечен. Ведь,
пожалуй, никогда за всю свою историю дорога не работала с такой
интенсивностью, как в те годы. Достаточно сказать, что поезда уже
ходили весом до 5000 тонн, а интервал движения их по главному ходу
уменьшился до трех минут. Можно себе представить, как безотказно
должны были работать все диспетчерские посты, сортировочные горки,
светофоры, стрелки и бесчисленные системы блокировки, контроля,
информации, как жестко следовало придерживаться графика движе-
ния, как должны были функционировать — в ритме хорошоотрегули-
рованного часового механизма — все службы, чтоб не допустить сбо-
ев, чреватых неодолимыми заторами. Между тем непрерывный поток
поездов не оставлял пауз даже для надлежащего ухода за путевым
хозяйством, а уж ремонт или модернизация полотна, системы сиг-
нализации или централизации стрелок создавали проблемы почти не-
преодолимые. Кажется почти чудом, что в таких условиях дорога ра-
ботала. Но она не только работала, но даже и наращивала объем
перевозок.

В этой внешне стабильной, но уже чреватой серьезными ослож-
нениями ситуации администрацию дороги возглавлял Виталий Фе-
дорович Соснин (с августа 1972 по октябрь 1977 года).

В.Ф. Соснин в год назначения был в самом расцвете сил — не
отметил еще и сорока девяти, совсем немного для руководителя та-
кого ранга. Он был многоопытен, пройдя, как и большинство самых
крупных командиров отрасли, все ступеньки железнодорожной иерар-
хической лестницы от самого низа. Поработал и начальником отде-
лений дороги — Серовского и Свердловского, — и даже первым сек-
ретарем Серовского горкома партии (незаменимый в то время опыт
масштабной организационной работы!). И когда он возглавил же-
лезную дорогу после В.П. Егорова, то уровень руководства не ур-
нил. Отчетные цифры за IX пятилетку (это была «его» пятилетка) вы-
глядели весьма впечатляюще: грузооборот увеличился на 32,7
процента, перевозка пассажиров — на 12,5, производительность тру-
да — на 25,8 процента! Дорога построила за пять лет 314,4 км новых
линий, 232,5 км вторых путей, более 300 тысяч квадратных метров жи-
лья, новых школ почти на 4,5 тысячи мест, больниц почти на полтыся-
чи коек. Дорога была признана победителем во всесоюзном социа-

листическом соревновании и отмечена специально для такой цели учрежденным Памятным знаком...

Что говорить, Соснин был сильным руководителем, и не случайно еще через два года назначили его заместителем министра.

Однако еще при нем — с того же победного 1975 года — начала уменьшаться производительность вагона и локомотива, сократилась участковая скорость, половина станций перестала выполнять задания по снижению простоя вагона с местным грузом. Накапливалась невывезенная продукция.

Не меньшие трудности возникали и с транзитными перевозками, которые в грузообороте дороги составляли более 40 процентов. Вообще грузонапряженность Свердловской железной дороги в 1,6 раза превышала среднесетевую. Главные узлы магистрали не успевали переработать все поезда, идущие из Сибири в центр и из центра в Сибирь.



Грузовой состав прибывает на станцию Богданович

Стали снижаться и другие показатели. Например, темпы строительно-монтажных работ. Вот выразительный факт, приведенный газетой «Гудок» того времени: Пермское и Чусовское отделения заявили строительно-монтажных работ на 30 млн. рублей, получили разрешение на 12, но не сумели освоить даже 3-3,5 миллиона.

Похоже, что примерно с этого рубежа здоровая, рабочая инерция дороги начала затухать.

Казалось, резервы исчерпаны, силы перенапряжены и уже просто не существует таких приемов и средств, которые бы позволили не увеличить, а хотя бы только поддерживать производительность дороги на достигнутом уровне, не допустить снижения.

Но, видимо, из всех тупиковых ситуаций есть выходы.

Со второй половины 60-х годов и на протяжении двух последующих десятилетий коллектив дороги искал выходы в трех основных направлениях: увеличение пропускной и провозной способности, улучшение технологии всех производственных процессов, совершенствование системы стимулирования труда.

* * *

Самым очевидным способом ути перегруженных участков было оснащение локомотивами. Так, для работы с тяжелыми поездами Свердловск — Называевская и Тюмень — Тобольск были получены новые тепловозы. Их выпуск поторопился. Но из-за отлаженности, имели конструктивные недостатки, часто выходили из строя. В ожидании непланового или даже капремонта мог яснее представить себе масштабы проблемы. Сообщить, что в эти годы в депо Тюмень выявлено много дефектов в новых (новых!) тепловозах.



Путевые работы на перегоне

120-130 квалифицированных специалистов Коломенского заводов. Совет Министров принял решение о передаче 200 секций этих тепловозов производителям для модернизации. Но что конструкторы что-то недоучли, а сложная машина никогда не бывает идеальной. Было трудно заранее предусмотреть все требования новой сложной технике природно-климатических условий рельефа местности и другие условия в этом регионе. Руководство дороги все время было на конfrontации с поставщиками, пытаясь найти выход из положения. Заводы принимали участие, приложили все мыслимые усилия, но не сумели в срок доставить конструкторами довести конструкцию до ума. В результате некоторое время тепловозы поехали в депо Свердловск-Сортировочный.

В те же годы дорога обновляла и другие объекты в депо Свердловск-Сортировочный.

и отмечена специально для такой цели
ком...
ил сильным руководителем, и не случай-
вчили его заместителем министра.
с того же победного 1975 года — начала
ность вагона и локомотива, сократилась
на станций перестала выполнять задания
а с местным грузом. Накапливалась не-
возникали и с транзитными перевозками,
ти составляли более 40 процентов. Вооб-
дловской железной дороги в 1,6 раза пре-
ные узлы магистрали не успевали пере-
из Сибири в центр и из центра в Сибирь.



на станцию Богданович

е показатели. Например, темпы строи-
выразительный факт, приведенный га-
Пермское и Чусовское отделения зая-
х работ на 30 млн. рублей, получили
али освоить даже 3-3,5 миллиона.
этого рубежа здоровая, рабочая инер-
планы, силы перенапряжены и уже про-
мов и средств, которые бы позволили
ко поддерживать производительность
е, не допустить снижения.
овых ситуаций есть выходы.
годов и на протяжении двух последую-
дороги искал выходы в трех основных
пускной и провозной способности, улуч-
водственных процессов, совершенство-
ия труда.

* * *

Самым очевидным способом увеличения провозной способнос-
ти перегруженных участков было оснащение их более мощными ло-
комотивами. Так, для работы с тяжеловесными поездами на участках
Свердловск — Называевская и Тюмень — Сургут, начиная с 1973 года,
дорогой были получены новые тепловозы 2ТЭ116, причем сразу в
большом количестве — более 300 штук. Нужда в них была большая, и
с их выпуском поторопились. Но машины оказались недостаточно
отлаженными, имели конструктивные изъяны, поэтому работали очень
неустойчиво, часто выходили из строя и много времени проводили в
ожидании непланового или даже капитального ремонта. Чтoб чита-
тель мог яснее представить себе масштабы бедствия, достаточно
сообщить, что в эти годы в депо Тюмени и Ишима для устранения
дефектов в новых (новых!) тепловозах одновременно находилось по



Путевые работы на перегоне

120-130 квалифицированных специалистов с Ворошиловградского и
Коломенского заводов. Совет Министров СССР даже принял поста-
новление о передаче 200 секций этих тепловозов обратно на заводы-
производители для модернизации. Но дело, конечно, было не в том,
что конструкторы что-то недоучли, а технологи проглядели: новая
сложная машина никогда не бывает вовсе без изъянов, к тому же
трудно заранее предусмотреть все требования, которые предъявят к
новой сложной технике природно-климатические условия, особенно-
сти рельефа местности и другие условия ее эксплуатации в конкрет-
ном регионе. Руководство дороги все это понимало и поэтому взяло
курс не на конфронтацию с поставщиками, а на совместный поиск
выхода из положения. Заводы приняли такой вариант общения и, надо
сказать, приложили все мыслимые усилия, чтоб вместе с эксплуата-
ционными довести конструкцию до необходимой кондиции. И че-
рез некоторое время тепловоз пошел!

В те же годы дорога обновляла и парк электровозов. В 1978 году
в депо Свердловск-Сортировочный пришли новые электровозы —

многосекционные ВЛ 11 Тбилисского завода. Свердловчане начали принимать их еще «сырыми» (как тюменцы — тепловозы 2ТЭ116) и доводили до рабочей кондиции совместно с изготовителями. Особую трудность для эксплуатационников представили их габариты — в депо пришлось не только удлинять смотровые канавы, переделывать заново недавно построенные экипировочные устройства, но и возвести большой пристрой к старому зданию депо для цеха ремонта. Тем не менее к зиме 1980/81 года линию главного хода Бalezino — Пермь — Свердловск обслуживали уже только новые локомотивы ВЛ 11.

На других участках дороги успешно работали ВЛ 22м, хорошо показавшие себя на трудных горных маршрутах. Дорога даже изъявила желание принимать в свой парк электровозы ВЛ 22м с других дорог, если там они не прижились или были повреждены: здесь их научились приводить в рабочее состояние. Таким образом было получено и возвращено к жизни до сорока машин.

Новым локомотивам нужно было дать простор: раздвинуть тяговые плечи электровозов, продлив их путь за счет оснащения контактной сетью новых участков, устранить препятствия на пути больших грузопотоков. В первую очередь продолжили переводить на электрическую тягу линии, по которым двигались транзитные эшелоны с Урала на восток страны. Настоящим событием конца 60-х годов явилась электрификация 250-километровой линии Смычка — Алапаевск — Егоршино — Богданович, вследствие чего значительно возросла пропускная способность важного грузового направления в обход Свердловского узла. Затем была протянута контактная сеть над рядом крупных участков восточного и юго-восточного направлений, уже освоенных тепловозами: Свердловск — Каменск-Уральский (118 км) в 1972 году, Путьевка — Богданович (91 км) в 1976 году, Богданович — Тюмень (225 км) в 1980 году.

Электрификация целого ряда сравнительно небольших и даже совсем небольших участков таких, как Свердловск — Шарташ (5 км), Звезда — Шувакшиш (8 км), непосредственного влияния на дальние грузоперевозки оказывать не могла, но помогала лучше распорядиться парками близлежащих крупных станций и тем самым улучшить схему приема и отправки поездов.

А всего за 1968 — 1980 годы на Свердловской дороге было электрифицировано более 1000 км линий. Практически все главные направления дороги теперь работали на электрической тяге.

Пропускную и провозную способность дороги увеличивало также оснащение станций и перегонов автоматизированными средствами управления перевозочным процессом. За одну лишь вторую половину 70-х годов была построена автоблокировка или диспетчерская централизация на участках общей протяженностью 1199 км, оборудовано электрической централизацией 1317 стрелок, так что к 1980 году почти 80 процентов стрелок управлялись с пульта.

Одновременно продолжались работы по удлинению станционных путей, по прокладке второй колеи.

Конечно, все эти меры сыграли немалую роль в сохранении высокой эффективности работы дороги, но к радикальному улучшению ситуации не вели.

Поэтому параллельно шел поиск резервов улучшения технологического процесса...

* * *

Вот тут мы испытываем некоторую озабоченность: какого процесса? Но как раз в те годы, что она не была в «линии» модернизации: резервы практически исчерпаны, и внимание на те малозаметные «мелочи», от которых...

Оговоримся: как и в предыдущих кампаниях, целью которых было повышение эффективности, а не «методы» и «средства» сохранялись прежний: массовое соревнование. Правда, акцент не на личностного на смысловой, технологический «хановцы-кривоносовцы», а передовые общественные внимания.

Надо признать, что в пропагандистских идеях подчас действительности.

Вот один из примеров.

В единой транспортной системе подъездных путей, принадлежащих В предыдущих главах мы уже не раз возникающих на стыке общегосударственных с ведомственными участками, одна из них была постоянной: какие-то участки какие-то строились вновь, а общая сеть ведомственных участков разрасталась, доля нагрузки увеличивалась. Во второй Свердловской дороге примыкало 997 подъездных путей. Общая длина была 5900 км — больше развернутой дороги (напомним, что северные магистрали Сургут только еще строились). Но работала ведь, в конечном счете, на 90 процентов погрузки и почти столько же именно на ведомственные участки. А возок на всех подъездных путях строился на магистральных линиях. Ведомственные транспортные системы, в принципе не учитывая, сколь многое в работе грузового транспорта зависит от партнеров, работа...

Свердловская дорога, как вы помните, еще в те времена накапливала опыт и примыкающих к ним предприятий. Дорог и обогатившись новыми технологиями, был введен на Свердловскую дорогу в виде внедрили единые технологические станции Южно-Уральской дороги и на прогрессивной методике планирования по направлениям, учитывающие примыкающие погрузочной техники и технологий. Своем отрасли было придано больше...

мского завода. Свердловчане начали (как тюменцы — тепловозы 2ТЭ116) и совместно с изготовителями. Особую роль представили их габариты — в депо смотровые канавы, переделывать заново смотровые устройства, но и возвести большое дело для цеха ремонта. Тем не менее главного хода Балезино — Пермь — Свердловск новые локомотивы ВЛ 11.

Они успешно работали ВЛ 22м, хорошо горных маршрутах. Дорога даже изъезжена парк электровозы ВЛ 22м с других или были повреждены: здесь их состояние. Таким образом было по- до сорока машин.

но было дать простор: раздвинуть тягловую их путь за счет оснащения кон- устранив препятствия на пути боль- очередь продолжили переводить на которым двигались транзитные эше- ны. Настоящим событием конца 60-х 250-километровой линии Смычка — данович, вследствие чего значительно ность важного грузового направления. Затем была протянута контактная сеть восточного и юго-восточного направ- лениями: Свердловск — Каменск-Уральск — Богданович (91 км) в 1976 году, в 1980 году.

рада сравнительно небольших и даже как Свердловск — Шарташ (5 км), непосредственного влияния на дальние отта, но помогала лучше распорядиться станций и тем самым улучшить схему

на Свердловской дороге было элект- линий. Практически все главные на- стали на электрической тяге.

способность дороги увеличивало так- тронное автоматизированными средства- процессом. За одну лишь вторую по- ена автоблокировка или диспетчерская цей протяженностью 1199 км, оборудо- 1317 стрелок, так что к 1980 году управлялись с пульта.

лись работы по удлинению станцион- й колеи.

играли немалую роль в сохранении вы- дороги, но к радикальному улучшению

е поиск резервов улучшения техноло-

* * *

Вот тут мы испытываем некоторое затруднение с определением: какого процесса? Но как раз в том и состоит особенность жизни дороги в 70 — 80-е годы, что она не подчинялась какой-то «генеральной линии» модернизации: резервы структурного улучшения были практически исчерпаны, и внимание обращалось по преимуществу на те малозаметные «мелочи», от которых подчас зависит успех дела.

Оговоримся: как и в предыдущие десятилетия, в период, о котором сейчас идет речь, на дороге отшумело немало организованных кампаний, целью которых было продвинуть в практику работы коллективов те или иные «методы» и «почины». Способ проведения кампаний сохранялся прежний: массивная газетная реклама и социальное соревнование. Правда, акцент несколько сместился с аспекта личностного на смысловой, технологический: уже не отдельные «стахановцы-кривонососовцы», а передовые методы труда ставились в центр общественного внимания.

Надо признать, что в пропагандируемых таким образом технологических идеях подчас действительно скрывался немалый смысл.

Вот один из примеров.

В единой транспортной системе большую роль играет сеть подъездных путей, принадлежащих промышленным предприятиям. В предыдущих главах мы уже не раз так или иначе касались проблем, возникающих на стыке общегосударственной железнодорожной сети с ведомственными участками, однако ситуация в этом плане не оставалась постоянной: какие-то участки передавались в ведение МПС, какие-то строились вновь, а общая тенденция заключалась в том, что сеть ведомственных участков разрасталась и приходящаяся на них доля нагрузки увеличивалась. Во второй половине 60-х годов к Свердловской дороге примыкало 997 предприятий истроек со своими подъездными путями. Общая длина ведомственных линий составляла 5900 км — больше развернутой длины самой Свердловской дороги (напомним, что северные магистрали Тавда — Сотник и Тюмень — Сургут только еще строились). Но государственная сеть дорог работала ведь, в конечном счете, на предприятия, поэтому без малого 90 процентов погрузки и почти столько же выгрузки приходилось именно на ведомственные участки. А десять лет спустя объем перевозок на всех подъездных путях страны был втрое больший, чем на магистральных линиях. Ведомственный барьер, разделяющий две транспортные системы, в принципе неустраним, и едва ли нужно объяснять, сколь многое в работе грузового конвейера зависит от согласованности действий партнеров, работающих по обе его стороны.

Свердловская дорога, как вы помните из предыдущих глав, с военных еще времен накапливала опыт согласованной работы станций и примыкающих к ним предприятий. В 70-е годы, пройдя по сети дорог и обогатившись новыми технологическими идеями, он возвратился на Свердловскую дорогу в виде почина челябинцев, которые внедрили единые технологические процессы на железнодорожных станциях Южно-Уральской дороги и подъездных путях, основанные на прогрессивной методике планирования и организации погрузки по направлениям, учитывающие применение современной погрузочно-разгрузочной техники и технологии. Почину челябинцев руководством отрасли было придано большое значение, ему последовали



Промер установленного пути

многие железные дороги страны. Н
лением единых технологических про
лись 165 станций и 260 промышлен
транспортный конвейер на самом д
шились простои и повысилась оборо
номлено время и материальные сре

Популяризировался опыт моск
перевозке грузов удлиненными со
того на Свердловском и Пермском
радикальный опыт Львовской и Пр
еще раньше он уже применялся на
черы Г.М. Шилов, С.И. Гусев, А.А. К
содружестве с машинистами (перв
римент И.А. Моисеенков и Б.Ф. К)
Сортировочный) стали пропускать п
стыкованных вместе состава. П
двухкилометровой длины был пров
Шала в 1970 году. А в 1972 году по
было проведено уже 570 сдвоенных

Еще один «почин», одобренный
ло быть, получивший всесоюзный ре
кой дороге: Камышловская дистан
ную технологию текущего содержа
с применением целой гаммы новых
нологий.

И все-таки, когда суммируешь
впечатление, что не починами «об
ми находками, касающимися одног
звена, расширялись в то время узкие

Был, например, еще в 60-е годы
Сортировочная. С некоторых пор он
вигающейся лавиной поездов. Лучш
технологической загадкой. Всем ка
не справляется с вагонопотоком. Б
вершенствований ее работы: приме
двиг составов на ее горб, усилили з
нительные башмакоотбрасыватели
группа инженеров из лаборатории
представителей станции, занялась п
технологических звеньев обработки
ным, что дело совсем не в горке: тор
ер смотровая канава на пункте ос
вторую, технически более оснащен
ботал без сбоев.

Последний пример иллюстрируе
ционализации технологической цели
возможностей, пожалуй, более други
хранять высокий уровень производ
целой четверти века, предшествующ
ных реформ.



многие железные дороги страны. На Свердловской дороге составлением единых технологических процессов погрузки-выгрузки занялись 165 станций и 260 промышленных предприятий, и в результате транспортный конвейер на самом деле заработал быстрее: уменьшились простои и повысилась оборачиваемость вагонов, было сэкономлено время и материальные средства.

Популяризировался опыт московских железнодорожников по перевозке грузов удлиненными составами. Впрочем, еще прежде того на Свердловском и Пермском отделениях применили более радикальный опыт Львовской и Приволжской дорог (и опять-таки еще раньше он уже применялся на Свердловской дороге): диспетчеры Г.М. Шилов, С.И. Гусев, А.А. Коржев, Э.С. Сергеев и другие в содружестве с машинистами (первыми отважились на этот эксперимент И.А. Моисеенков и Б.Ф. Кудрявцев из депо Свердловск-Сортировочный) стали пропускать по одной нитке графика два состыкованных вместе состава. Первый такой состав-гигант двухкилометровой длины был проведен по участку Свердловск — Шаля в 1970 году. А в 1972 году по участкам Свердловской дороги было проведено уже 570 сдвоенных составов.

Еще один «почин», одобренный решением коллегии МПС и, стало быть, получивший всесоюзный резонанс, родился на Свердловской дороге: Камышловская дистанция пути предложила рациональную технологию текущего содержания железнодорожного полотна с применением целой гаммы новых дорожных машин и новых технологий.

И все-таки, когда суммируешь факты того периода, создается впечатление, что не починами «общедорожного» значения, а удачными находками, касающимися одного конкретного технологического звена, расшивались в то время узкие места.

Был, например, еще в 60-е годы такой случай на станции Пермь-Сортировочная. С некоторых пор она перестала справляться с надвигающейся лавиной поездов. Лучшие инженерные умы бились над технологической загадкой. Всем казалось очевидным, что это горка не справляется с вагонопотоком. Был предложен целый ряд усовершенствований ее работы: применили переменные скорости надвига составов на ее горб, усилили замедлители, установили дополнительные башмакоотбрасыватели — ничто не помогало. Тогда группа инженеров из лаборатории НОТ, включив в свой состав и представителей станции, занялась последовательным анализом всех технологических звеньев обработки поездов — и тут стало очевидным, что дело совсем не в горке: тормозит технологический конвейер смотровая канава на пункте осмотра локомотивов. Построили вторую, технически более оснащенную канаву — и конвейер заработал без сбоев.

Последний пример иллюстрирует возможности «локальной» рационализации технологической цепочки. Использование подобных возможностей, пожалуй, более других факторов помогало дороге сохранять высокий уровень производительности труда на протяжении целой четверти века, предшествующей времени либерально-рыночных реформ.

* * *

О реформах мы упомянули не все: как раз во второй половине 60-х годов и были предприняты первые осторожные попытки повернуть систему стимулирования труда в сторону, скажем так, большего реализма: за более успешный труд — большая оплата. Этот процесс потом то затухал, то вновь вступал в активную фазу, но вовсе уже никогда не прекращался и мало-помалу нарастал. Он-то и привел в начале 90-х годов страну к экономическому перелому — от плановой системы к рынку.

А тогда, в 60-х, о рынке не говорили, а говорили о «новых условиях планирования и экономического стимулирования». «Косыгинская» реформа (под этим названием она осталась в общественной памяти) нимало не покушалась на идеологические устои советского государства и не предусматривала резких движений. Организаторов этой крупномасштабной экономической акции можно, конечно, упрекнуть в недостаточной решительности и последовательности, отчего ожидаемых результатов в масштабах страны от предпринятых шагов тогда не получили. Однако едва ли больше пользы было бы от того, если бы такая сложная, работающая чрезвычайно напряженно, но все-таки успешно отрасль, как железнодорожный транспорт, была бы в одночасье ввергнута в трясину радикальных перемен, выход из которых далеко не всегда бывает таким, как предсказывает теория.

И потому советское правительство, прежде чем распространить новую, пока лишь только теоретически разработанную модель экономической деятельности на всю сеть железных дорог страны, вполне резонно решило ее опробовать и отработать поначалу на двух дорогах — достаточно сильных в хозяйственном отношении, чтоб не сломаться в непривычных условиях, и достаточно разных по своим технико-эксплуатационным характеристикам, чтоб в сравнении получить более объективные результаты. Постановлением Совета Министров СССР от 30 апреля 1966 года предписывалось перейти с 1 июля того же года на новые условия хозяйствования в порядке эксперимента Горьковской и Свердловской дорогам.

Свердловская дорога не впервые выступала первопроходцем в деле усовершенствования системы организации и оплаты труда. Она первой в отрасли перешла на семичасовую рабочую смену, а потом и на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными. Она стала «законодателем» в области применения вычислительной техники в помощь плановикам, диспетчерам, движенцам, она впервые на сети дорог взяла на вооружение принципы НОТ.

Реформа 1966 года мыслилась как комплексная. Она предоставляла дороге гораздо больше экономических прав и открывала простор инициативе. Планом «сверху» для нее устанавливались некие параметры, продиктованные ее ролью в народном хозяйстве страны, однако на очерченной таким образом «территории» она была вправе и найти себе дополнительные заработки, и по-своему распорядиться заработанными средствами. Тот же принцип проводился и в отношении ее подразделений — отделений, линейных предприятий.

Министерством для дороги «спускалось» только восемь (против десятков прежних) плановых показателей: объем перевозок (в тонно-километрах и пассажиро-километрах), использование подвижно-

го состава (производительность локомотива, объем капитального строительства, внедрение новой техники, снабжение. Заметим, однако, для последнего показателя, — что если распределением поставок топлива, рельсов, шпал, материалов дороге для реализации плана хватало, то она была вправе отыскать средства и приобрести за те средства, что в планах. Проще говоря, план устанавливал, но не контролировал инициативу в деле экономии.

Для отделений же дорога устанавливала свои позиции, ибо капитального строительства напрямую определяемого государством самостоятельным внедрением новой техники.

А линейным предприятиям устанавливалась норма заработной платы по основной деятельности, ее динамика, обязательность и экономические обязательства.

Стоит подчеркнуть, что столь прохладно (что были прежде) рамками плана очертить рамки предпринимательства. И дорожникам было с той же степенью подконтрольна вся своя производственно-финансовая деятельность. И «внутренние», «промежуточные» утверждения «наверху».

Дороге предоставлялось право устанавливать нормы заработной платы по видам тяги, устанавливать нормы расхода топлива, уровня производительности труда, среднего размера заработной платы, для отделений, отделов управления.

Дорога получила возможность самостоятельно определять свои доходы от перевозки грузов, пассажирских перевозок (конечно, при условии выполнения плана по прибыли). Выполняя обязанности по себестоимости, дорога могла за счет заработанных денег, скажем, на закупку дополнительного оборудования, на внедрение «узких» мест и, в конечном счете, на повышение эффективности своей работы.

И конечно же часть заработанных денег шла на формирование собственного фонда.

Таким образом, железнодорожники неплохо зарабатывали: во-первых, в плане заработной платы можно было выполнить план, во-вторых, дополнительные выплаты за эффективную работу коллектива, мотивированную суммой.

Надо отдать должное: эксперимент не покушался на моральные стимулы, которые работали в советские времена, но ко-

ли не все: как раз во второй половине ты первые осторожные попытки повер- труда в сторону, скажем так, большего труд — большая оплата. Этот процесс ступал в активную фазу, но вовсе уже ло-помалу нарастал. Он-то и привел в номическому перелому — от плановой

е говорили, а говорили о «новых услови- ского стимулирования». «Косыгинская» и она осталась в общественной памяти) ологические устои советского государ- резких движений. Организаторов этой ской акции можно, конечно, упрекнуть в и последовательности, отчего ожида- х страны от предпринятых шагов тогда больше пользы было бы от того, если чрезвычайно напряженно, но все-таки дорожный транспорт, была бы в одно- дикальных перемен, выход из которых м, как предсказывает теория.

ительство, прежде чем распространить етически разработанную модель эконо- ю сеть железных дорог страны, вполне ь и отработать поначалу на двух доро- озяйственном отношении, чтоб не сло- ек, и достаточно разных по своим тех- теристикам, чтоб в сравнении получить ы. Постановлением Совета Министров предписывалось перейти с 1 июля того айствования в порядке эксперимента дорогам.

впервые выступала первопроходцем в темы организации и оплаты труда. Она ремическую рабочую смену, а потом и ю с двумя выходными. Она стала «за- менения вычислительной техники в по- м, движениям, она впервые на сети до- нды НОТ.

опилась как комплексная. Она предос- е экономических прав и открывала про- ерку» для нее устанавливались некие е ролью в народном хозяйстве страны, образом «территории» она была вправе ь заработка, и по-своему распорядиться Тот же принцип проводился и в отноше- ений, линейных предприятий.

ги «спускалось» только восемь (против показателей: объем перевозок (в тон- километрах), использование подвижно-

го состава (производительность локомотивов и вагонов), общий фонд заработной платы, объем капитального ремонта, объем капитального строительства, внедрение новой техники и материально-техническое снабжение. Заметим, однако, для пояснения, — на примере последне- го показателя, — что если распределяемых вышестоящей организа- цией поставок топлива, рельсов, шпал, строительных или других мате- риалов дороге для реализации каких-то намеченных ею целей не хватало, то она была вправе отыскать их нецентрализованные источ- ники и приобрести за те средства, которые сама же заработала вне плана. Проще говоря, план устанавливал рамки необходимого, одна- ко не контролировал инициативу в рамках возможного.

Для отделений же дорога устанавливала план только по пяти позициям, ибо капитального строительства и капитального ремонта, напрямую определяемого государственным планом, они не вели и самостоятельным внедрением новой техники не занимались.

А линейным предприятиям устанавливались лишь фонд заработ- ной платы по основной деятельности, норма прибыли, уровень рента- бельности и экономические обязательства по отношению к отделению.

Стоит подчеркнуть, что столь просторными (по сравнению с теми, что были прежде) рамками плана очерчивалась отнюдь не зона сво- бодного предпринимательства. И дороге, и ее подразделениям пред- писывалось с той же степенью подробности, как и раньше, планиро- вать всю свою производственно-финансовую деятельность, но — самим. И «внутренние», «промежуточные» показатели не подлежали утверждению «наверху».

Дороге предоставлялось право самой распределять перевозки по видам тяги, устанавливать нормы использования подвижного со- става, уровень производительности труда, численность работников и средний размер заработной платы, даже структуру собственных ор- ганов управления.

Дорога получила возможность самостоятельно определять сум- му доходов от перевозки грузов, пассажиров, почты, багажа, а с другой стороны — норму эксплуатационных затрат и, стало быть, себестои- ности перевозок (конечно, при условии выполнения государственного плана по прибыли). Выполняя большой объем работ при снижен- ной себестоимости, дорога могла зарабатывать и затем тратить заработанные деньги, скажем, на замену устаревшего и малопроиз- водительного оборудования, на внедрение новых технологий, устра- нение «узких» мест и, в конечном счете, на дальнейшее повышение эффективности своей работы.

И конечно же часть заработанных денег переводилась в преми- альный фонд.

Таким образом, железнодорожники могли теперь при желании неплохо зарабатывать: во-первых, в рамках сохраняющегося фонда заработной платы можно было выполнить тот же объем работы мень- шим составом, то есть получать повышенную основную зарплату; во-вторых, дополнительные выплаты из премиального фонда, при эффективной работе коллектива, могли значительно увеличить за- работанную сумму.

Надо отдать должное: эксперимент был интересно задуман. Он не покушался на моральные стимулы, которыми, конечно же, злоупот- ребляли в советские времена, но которые тем не менее отвечали

глубокой психологической потребности человека; попытка дискредитировать их при переходе к рынку обернулась цинизмом и снижением трудовой морали. Эксперимент не только на эти стимулы не покушался, но даже делал их весомей с точки зрения здравого смысла: дескать, кто лучше работает, тот больше зарабатывает. Мало того, эксперимент ставил материальное поощрение работника в зависимость не просто от количества (да хотя бы и качества) сделанного: он стимулировал работать больше, лучше, экономичнее.

Насколько замыслы инициаторов реформы осуществились?

Что касается производственных показателей — они были отмечены орденом Ленина дороге по итогам восьмой пятилетки; цифры мы уже называли выше.

Ну, а что это дало коллективу дороги — об этом можно судить по таким цифрам: в фонд материального поощрения от прибыли за



Пассажирский поезд на станции Первоуральск

ту же «пореформенную» пятилетку было отчислено 7 млн. 548 тыс. рублей, а за предыдущую пятилетку — всего около полутора миллионов. В меньшей степени, но тоже процентов на пятнадцать увеличился и фонд социально-культурных мероприятий и жилищного строительства.

Эксперимент удался, но поворотным пунктом в развитии советской экономики, увы, не стал. Довольно скоро паритет между трудом и заработной платой был нарушен: рост заработной платы опережал рост производительности труда. Не станем здесь обсуждать, почему так случилось; достаточно заметить, что так случилось не только на железной дороге, но и во всех других отраслях народного хозяйства. Что и стало впоследствии одной из причин разрушения советской экономической системы...

Вступив в эксперимент, руководство дороги предприняло энергичные меры к поиску резервов повышения производительности труда и снижения его себестоимости. При посредстве профсоюзов (ответ-

ственных за соцсоревнование) и парность, кадры и «общие ориентиры» движение в «низовых» коллективах, ценно, чистка и доводка производственных больших и малых звеньях. Официально — смотром экономических резервов.

Заседали технико-экономические практические конференции и профколлективов. Сохранилась цифра: проведено 280 таких мероприятий.

Создавались общественные (ОБЭА), объединявшие инженеров, техников и рабочих. Было организовано 14 таких дорожных, а в их работе участвовало более 10 тысяч человек.



Железнодорожный конвейер в действии

Создавались бригады творческого содружества, составленные на основе принципов НОТ. Уже в 1966 году в 717 таких бригадах работало более 10 тысяч человек.

Чтоб побудить как можно более активно, была налажена обширная система обмена опытом. За полтора года с начала эксперимента работало более 380 школ передовых рабочих, проведено более 13 тысяч лекций, конференций, прочитано 13 тысяч лекций и т.д. и т.п.

Сам по себе вот этот тщательный анализ вольно наводит на мысль о том, что не дело сделать, а «хорошо отчитаться» за советских лет. Можно усомниться в эффективности предложений, которые, если верить в них, открывали бы новые технические и экономические резервы для развития страны.

требности человека; попытка дискредитировать рынок обернулась цинизмом и снижением стимулов не только на эти стимулы не вернется с точки зрения здравого смысла, тот больше зарабатывает. Мало того, такое поощрение работника в зависимости (да хотя бы и качества) сделанного: больше, лучше, экономичнее. Которые реформы осуществились? Которых показателей — они были отмечены по итогам восьмой пятилетки; цифры в пользу дороги — об этом можно судить по сравнению поощрения от прибыли за



Первоуральск

пятилетку было отчислено 7 млн. 548 тыс. рублей — всего около полутора миллионов рублей — тоже процентов на пятнадцать увеличение расходов на жилищное строительство. Обратным пунктом в развитии советского общества скоро паритет между трудом и деньгами: рост заработной платы опережал инфляцию. Не станем здесь обсуждать, почему так случилось не только на железной дороге, но и в других отраслях народного хозяйства. Одной из причин разрушения советской

управление дороги предприняло энергичные меры по повышению производительности труда. При посредстве профсоюзов (ответ-

ственных за социальное соревнование) и парткомов (дисциплина, ответственность, кадры и «общие ориентиры») было инициировано массовое движение в «низовых» коллективах, целью которого была, скажем обобщенно, чистка и доводка производственного механизма во всех его больших и малых звеньях. Официально это называлось массовым просмотром экономических резервов.

Заседали технико-экономические советы, проводились научно-практические конференции и просто производственные собрания коллективов. Сохранилась цифра: после начала эксперимента было проведено 280 таких мероприятий.

Создавались общественные бюро экономического анализа (ОБЭА), объединявшие инженеров, техников, экономистов, инициативных рабочих. Было организовано 142 таких бюро на предприятиях дороги, а в их работе участвовало более тысячи человек.



Железнодорожный конвейер в действии

Создавались бригады творческого содружества, имеющие целью составление и внедрение в цехах, на участках, на рабочих местах планов НОТ. Уже в 1966 году в 717 таких бригадах работало до 4 тысяч человек.

Чтоб побудить как можно более широкий круг людей к творчеству, была налажена обширная система технико-экономического просвещения. За полтора года с начала реформы на предприятиях дороги работало более 380 школ передового опыта, проведено 240 конференций, прочитано 13 тысяч лекций, показано 20 тысяч фильмов и т.д. и т.п.

Сам по себе вот этот тщательный подсчет «мероприятий» невольно наводит на мысль о том, что их организаторам важнее было не дело сделать, а «хорошо отчитаться» — памятная многим формула советских лет. Можно усомниться и в полновесности тех 6886 предложений, которые, если верить отчетам, были высказаны участниками собраний, конференций и творческих бригад, обсуждавших технико-экономические резервы дороги. И все же когда чуть ли не