возь шелуху пустословия и мишуру ритуровую суть начинания, близкую душе каждого работника. Ведь о чем речь шла? О том, елу, а за делом всегда видеть человека. материальная сторона вопроса: все-таки соревнования, а в соревновании лучшие — и денежными премиями, и благами из ия (жилье, путевки и т. п.). Разница с презаключалась в том, что теперь в расчет изводственные вопросы (план, себесто-сь, так сказать, житейский контекст работа: дисциплина, атмосфера в коллективе,

нистический труд было очень даже соенанта Данилова, ездившего с фронта ны, очень даже соответствовало направнтрольного пункта Данилова, изначальобиваться порядка и производительной ально-бюрократическими мерами, а дея. Поясним это утверждение фрагментом новича, опубликованной в апреле 1960

три товарища. Один из них, назовем его за пьянку с поездных вагонных мастеров собную работу. Приглядывался он, притом и говорит мне: «А что, товарищ масда?» Почему же, говорю, не взять. Милосий, вроде дезорганизатор производства». ты сам понял ответственность свою, встуего, ребята дурь из тебя вышибут.

ие не подводить коллектив. Но не прополился и не вышел на работу.

шло к присуждению нам почетного звася в цех Петров и, потупив от стыда глальнении. Я говорю ему: возьми-ка бума-. У тебя семья. Посоветуйся с женой, как т на следующий день с повинной: «Прове у меня, у коллектива проси извинения, ть в круг, посмотреть в глаза каждому го с ним больше не случится...»

чного покаяния непременно с пылом ухрежнего режима: ага, дескать, опять эти щее человека вынесение его душевных дение!

жнее, чем это представляется апологетам Публичное покаяние, вроде описанного у: поклонившись миру («міру» — надо бы , ему легче потом самому перебарывать ку теперь он уже ответственен не только ся «публичных порок» — нет, не был маапротив, те, кому довелось с ним рабощадил самолюбие своих подопечных. овал с ним, как правило, дома, с глазу

на глаз. Причем старался привлечь на свою сторону и родителей нарушителя, которые давно уже махнули рукой на зловредные привычки своего отпрыска. Подобный метод воспитания приносил весьма неплохие результаты, через какое-то время «подшефные» сами благодарили своего наставника и работали на совесть. «Школа Данилова», кстати, пользовалась известностью и популярностью, о его «методологии» не раз вспоминали на разного рода занятиях и семинарах.

Эффективность «гуманитарных» (как сегодня бы сказали) усилий мастера Данилова в сильной мере возрастала из-за того, что они никогда не были «чисто» воспитательными: просто Валентин Иванович всегда (и, как вы помните, с военной поры) делал любое дело как дело *человеческое*, то есть имеющее широкое житейское и внутренне мотивированное основание. Не поняли? Ну, вот вам еще один пример. Давно мечтал мастер Данилов расширить свой АПК за счет пристроя. С этим связывались в его представлении перспективы роста эффективности производства и возможности совершенствования выпускаемой ими продукции (они там кое-что изобретали по своему профилю). Удалось добиться положительного решения — строительство началось. Чтоб ускорить ход событий, решили сами помочь подрядчику субботниками. Однако в установленное время — после очередной смены — из двадцати с хвостиком членов двух бригад в котлован будущего здания вышло только четверо. Остальные невозмутимо проходили мимо.

— Ну и народ,— ворчали «сознательные».— Им бы только деньги...

Валентин Иванович не ворчал и «несознательных» подчиненных не останавливал. В душе даже и сочувствовал: ведь смену-то они отработали добросовестно, а дома дела.

Не было разговоров и на другой день, все шло как обычно. А только какая-то невидимая глазу трещинка появилась между «сознательными» и «несознательными». Даже и не по инициативе первых. Не бывает ведь так, что в чем-то подвел товарищей — пусть по мелочам,— никто и не винит, но чтоб и внутри ничто не шевельнулось. Видимо, тонким психологом был мастер Данилов, понимал эти вещи и не давил там, где от того только хуже может быть. И его расчет (или просто интуиция?) оправдался: на следующий субботник вышли обе бригады в полном составе.

В общем, не «боролись» они за то, чтоб быстрее других достигнуть установленной партийными чиновниками цели, а по-человечески обустраивали свою жизнь. Стремились к тому, чтоб все у них в коллективе было по совести и по уму, чтоб с товарищами по работе чувствовать себя всегда «в своей тарелке», чтоб работа шла хорошо и зарплата была приличная. Оказывается, все это не разные цели, а одна и та же цель, повернутая разными сторонами. И неважно, как ее назвать — важно, чтоб ясно ее представлять и сознательно к ней стремиться. И вполне естественно вышло, что они первыми на Свердловском отделении дороги были удостоены звания коллектива коммунистического труда. И не думайте, что это отличие они восприняли «через губу»: это, конечно, был настоящий успех, они с полным правом им гордились. И нынешние критики «большевистского режима» не имеют ни малейших оснований принижать это достижение.

А Валентин Иванович Данилов все так же оставался в гуще событий — это было естественное для него состояние. Избирали его депутатом Железнодорожного районного совета, членом бюро первичной партийной организации, председателем группы народного контроля, членом областного комитета защиты мира, даже внештатным сотрудником линейного

отделения милиции станции Свердловск-Сортировочный... И он не просто «числился», но самым добросовестным образом включался в каждое новое дело, становился его «мотором». По всем прагматическим расчетам такая бурная деятельность не оставляла ему места для основной работы — по его жизненной философии она должна была помогать работать. И она помогала. Свидетельство тому — звание Героя Социалистического Труда, которое было ему присвоено в 1966 году именно за трудовые достижения. Скучная какая-то формулировка, не хватает в ней указания на какое-то эффектное действие — вроде форсирования Днепра. А может, как раз планомерная, без штурмовщины и суеты, но эффективная изо дня в день работа в советские времена и была самой редкой и яркой формой трудового подвига?

Гроссмейстер транспортных «миттельшпилей»

Иван Михайлович Кротов

Почти все сверстники Ивана Михайловича Кротова воевали. Его тоже призвали в первые дни войны, выучили в пехотном училище на младшего командира — и, вместо фронта, отправили обратно домой, на Урал. Сочли, что там он нужнее. А дело в том, что еще до войны он стал квалифицированным железнодорожником, при молодости лет (двадцать первый доходил, когда война началась) имел пять лет стажа работы на дороге, а Серовское отделение[2] очень нуждалось в кадрах. Это северное ответвление магистрали имело огромное стратегическое значение, потому что мощный промышленный конгломерат, сложившийся в районе Серова, практически весь работал на оборону.

Вообще-то Иван Кротов был не просто квалифицированным, но и, можно сказать, потомственным железнодорожником. Его отец, крестьянин деревни Большая Мостовая, близ Верхотурья, поднимал шестерых детей (Иван был старшим); времена стояли трудные, вот он и подался в рабочие. Нашлась ему работа недалеко от родных мест, на станции Верхотурье. Там он и трудился 25 лет на складе топлива. Иван, как и подобает старшему сыну в многодетной крестьянской семье, во всяком деле с самых малых лет был отцу помощником — и по домашним делам, и потом на работе. На промышленном предприятии дети отцам, конечно, редко

[2] Здесь мы не допускаем анахронизма: понятие «отделение» на железной дороге употреблялось и до августа 1946 года, только тогда отделениями назывались эксплуатационно-технологические звенья: отделение движения, локомотивное отделение.

помогают — условия работы не те, что
железной дороге с их работой, как пра
лезнодорожным пропитываются с мал
подрос, иного пути, как на железную до

Шестнадцати лет, пройдя нехитрый
тов-младший работать на станцию Бер
ил три профессии: сцепщика вагонов,
тора. А в 1938 году, видя, что парень
тем временам достаточно прилично обр
ство в Нижний Тагил на курсы дежурн
сов он четыре года проработал дежурн
с этой-то должности его и взяли было
ность более ответственную: поездным
ния. Война от каждого требовала больш

Давних уже тагильских курсов для
ственной должности Ивану, конечно, н
в 1943 году направили на учебу в Хаба
ного транспорта — на курсы техников п
но зато знаний, которые он оттуда при
в сравнительно скором времени спра
по отделению.

Вот что о сути этой работы расска
чая на вопросы газетного корреспонде

— От нас, дежурных по отделению
ная организация движения поездов по
на, успех выполнения грузовой работы
требует организация местной работы,
Надеждинское, где погрузка «на себя» с
ной погрузки. Эти задачи нельзя успеш
труда по единому технологическому пл
всю эксплуатационную работу...

Поясним про погрузку «на себя». Ре
ницах отделения. Это характерно для т
ровский (тогда Надеждинский): там и у
прокатывают, и обрабатывают. Это все
и приходится перевозить сырье, топлив
расстояния в десятки километров. Свое
транспорта. Для диспетчера и дежурно
имно дополняют друг друга, почему Ива
жности вместе, так сказать, через запят
ющихся маршрутов представляется под
шахматной доски, где десятки (да, наве
надо соединить в единую систему, что
ни пробок, ни пустопорожних пробегов,
ственно, тут надо знать некие азы органи
роге (этому Кротова и учили в Тагиле,
того, надо обладать мощным пространс
ностью держать в уме все детали слож
употребить это слово, развивая аналоги
петчеру и дежурному (функции которых з
ципе остались теми же) помогает компь
вал свою профессию Кротов, о подобны
ловоломки приходилось решать в уме.

рдловск-Сортировочный... И он не про-
совестным образом включался в каждое
тором». По всем прагматическим расче-
е оставляла ему места для основной ра-
софии она должна была помогать рабо-
ство тому — звание Героя Социалисти-
ему присвоено в 1966 году именно за
акая-то формулировка, не хватает в ней
действие — вроде форсирования Днеп-
я, без штурмовщины и суеты, но эффек-
оветские времена и была самой редкой
га?

стер
тных
шпилей»

на Михайловича Кротова воевали. Его
дни войны, выучили в пехотном учили-
ра — и, вместо фронта, отправили об-
очли, что там он нужнее. А дело в том,
квалифицированным железнодорожни-
двадцать первый доходил, когда война
стажа работы на дороге, а Серовское
ось в кадрах. Это северное ответвление
атегическое значение, потому что мощ-
т, сложившийся в районе Серова, прак-
у.
не просто квалифицированным, но и, мож-
езнодорожником. Его отец, крестьянин
з Верхотурья, поднимал шестерых детей
тояли трудные, вот он и подался в рабо-
ко от родных мест, на станции Верхоту-
а складе топлива. Иван, как и подобает
рестьянской семье, во всяком деле с са-
ником — и по домашним делам, и потом
редприятии дети отцам, конечно, редко

низма: понятие «отделение» на железной доро-
да, только тогда отделениями назывались экс-
отделение движения, локомотивное отделение.

помогают — условия работы не те, что на крестьянском подворье. Но на железной дороге с их работой, как правило, знакомятся рано, духом железнодорожным пропитываются с мальчишеских лет. Поэтому когда Иван подрос, иного пути, как на железную дорогу, ему и не было.

Шестнадцати лет, пройдя нехитрый курс школьных наук, пришел Кротов-младший работать на станцию Верхотурье. За девять месяцев освоил три профессии: сцепщика вагонов, технического конторщика и оператора. А в 1938 году, видя, что парень — смышленый, старательный и по тем временам достаточно прилично образованный, отправило его начальство в Нижний Тагил на курсы дежурных по станции. По окончании курсов он четыре года проработал дежурным по станции Верхотурье. И вот с этой-то должности его и взяли было на войну. А возвратили на должность более ответственную: поездным диспетчером Серовского отделения. Война от каждого требовала больше, чем он мог.

Давних уже тагильских курсов для успешной работы на более ответственной должности Ивану, конечно, не хватало, и молодого движенца в 1943 году направили на учебу в Хабаровский институт железнодорожного транспорта — на курсы техников первого класса. Даль немыслимая, но зато знаний, которые он оттуда привез, хватило ему и для того, чтоб в сравнительно скором времени справляться с должностью дежурного по отделению.

Вот что о сути этой работы рассказывал сам Иван Михайлович, отвечая на вопросы газетного корреспондента еще в 1952 году:

— От нас, дежурных по отделению и диспетчеров, зависит правильная организация движения поездов по графику, ускорение оборота вагона, успех выполнения грузовой работы отделения. Особенно много труда требует организация местной работы, тем более на таком отделении, как Надеждинское, где погрузка «на себя» составляет свыше 40 % всей суточной погрузки. Эти задачи нельзя успешно решить без четкой организации труда по единому технологическому плану, охватывающему в одно целое всю эксплуатационную работу...

Поясним про погрузку «на себя». Речь идет о перевозке грузов в границах отделения. Это характерно для таких промышленных узлов, как Серовский (тогда Надеждинский): там и уголь, там и руда, там и плавят, и прокатывают, и обрабатывают. Это все рядом, но не в одном месте. Вот и приходится перевозить сырье, топливо и полуфабрикаты туда и сюда на расстояния в десятки километров. Своего рода аналог внутризаводского транспорта. Для диспетчера и дежурного по отделению (эти функции взаимно дополняют друг друга, почему Иван Михайлович и называет эти должности вместе, так сказать, через запятую) все пространство переплетающихся маршрутов представляется подобием огромной головоломки или шахматной доски, где десятки (да, наверно, и сотни) грузовых перевозок надо соединить в единую систему, чтоб все было компактно и стройно: ни пробок, ни пустопорожних пробегов, ни вынужденных простоев. Естественно, тут надо знать некие азы организации движения на железной дороге (этому Кротова и учили в Тагиле, а потом в Хабаровске), но, кроме того, надо обладать мощным пространственным воображением, способностью держать в уме все детали сложнейшей «партии» (если уместно употребить это слово, развивая аналогию с шахматами). Сейчас-то диспетчеру и дежурному (функции которых за полвека усложнились, но в принципе остались теми же) помогает компьютер, а во времена, когда осваивал свою профессию Кротов, о подобной технике еще и не мечтали, головоломки приходилось решать в уме.

Ну, и еще раз прибегнем к аналогии с шахматами. Там ведь правила игры сами по себе совсем не сложные, их можно изучить в один вечер. Гораздо больше времени нужно, чтоб запомнить и освоить «стандартные решения» — всякого рода дебюты, миттельшпили, эндшпили,— но и это по силам любому энтузиасту. А творцов новых решений — единицы, как им эти решения приходят в голову — они и сами не объяснят. Во всяком случае, от количества тренировок тут мало что зависит, тут надо иметь врожденный талант, тренировками отсутствие его заменить невозможно, тренировками его лишь шлифуют. И называют обладателей такого таланта, ограненного и доведенного до совершенства упорной ежедневной работой, «большими мастерами» — гроссмейстерами.

Иван Михайлович Кротов на «шахматном поле» Надеждинского (позже оно было переименовано — вслед за основной станцией — в Серовское) отделения был настоящим гроссмейстером. И, между прочим, потому остался верен своей профессии всю свою трудовую жизнь. Для тех

Иван Михайлович Кротов

же шахматистов делать карьеру не означает ведь, ступенька за ступенькой, занимать какие-то чиновные должности: их карьера заключается в том, чтоб совершенствоваться в своем редком искусстве. Вот и Кротов шел подобным же путем.

И уже в начале 50-х годов он получил широкую известность — даже не только на Свердловской дороге, но на всей сети дорог — своим вкладом «в шахматную теорию» организации диспетчерского обслуживания грузопотока на сложнейшем «поле» отделения железной дороги. Аналогом какой-нибудь «защиты Лужина» стал «миттельшпиль» его имени — «метод Кротова», позволивший резко повысить эффективность работы всего отделения, а потому рекомендованный министерством для применения на всей сети дорог. Суть его, если попытаться выразить ее совсем коротко, заключалась в том, чтоб подчинить движение грузов в границах отделения единому графику, а график этот — «уплотнить», с учетом технических возможностей подвижного состава, и пропускную способность станций и перегонов.

На деле это выглядело так. Традиционно водили составы с углем от Карпинска до Верхотурья, а обратно гнали порожняк. Еще с паровозных

времен маршрут делился на два плеча. р
(Серов). Съездит бригада в Верхотурье -
пинск — и опять в депо. А какая в том ну
возом? И по предложению И. М. Кротова
хода в депо «по кольцу»: Сортировка-Ве
Сортировка. Это только деталь «трансло
было увязано и, так сказать, стандартизи
сти и т.п. В итоге сэкономили много врем
сток дороги, стали намного эффективне
перь 13 локомотивов стали уверенно вы
цента больший, чем 22 электровоза до в
получился «эндшпиль»!

За поистине гроссмейстерскую
Иван Михайлович Кротов был в 1959 го
листического Труда.

Это было время расцвета его страт
се Героя Иван Михайлович еще более дв
свои диспетчерские «партии», за что ещ
тельственных наград и почетных званий

После выхода на пенсию (имея за
го стажа) Иван Михайлович вел на ред
только встречался с молодежью, выступ
в разных городских акциях, но и по
гом «трусцой» (они с женой, Людмилой
ба «Беголюб»), увлекался книгами извес
жителя академика Амосова...

Герой Социалистического Труда, по
ный гражданин города Серова Иван Мих
жизни. Его «миттельшпиль» разыгрыва
новляющий опыт творческого отноше
чам (их на железнодорожном транспор
уровне технического оснащения, возни
мена молодости Кротова) применим и се
так, последователей серовского диспе
на Свердловской дороге есть его прямые
товых, общий трудовой стаж которой пр
отметке» — к тремстам годам.

аналогии с шахматами. Там ведь правила ложные, их можно изучить в один вечер. чтоб запомнить и освоить «стандартные ты, миттельшпили, эндшпили,— но и это творцов новых решений — единицы, как ву — они и сами не объяснят. Во всяком ок тут мало что зависит, тут надо иметь ми отсутствие его заменить невозможно, т. И называют обладателей такого талан- о совершенства упорной ежедневной ра- - гроссмейстерами.

«шахматном поле» Надеждинского (поз- вслед за основной станцией — в Серов- гроссмейстером. И, между прочим, по- ссии всю свою трудовую жизнь. Для тех

Иван Михайлович Кротов

не означает ведь, ступенька за ступень- ые должности: их карьера заключается в своем редком искусстве. Вот и Кротов

н получил широкую известность — даже ге, но на всей сети дорог — своим вкла- анизации диспетчерского обслуживания ле» отделения железной дороги. Анало- ина» стал «миттельшпиль» его имени — зко повысить эффективность работы все- ованный министерством для применения и попытаться выразить ее совсем корот- инить движение грузов в границах отде- к этот — «уплотнить», с учетом техниче- состава, и пропускную способность стан-

Традиционно водили составы с углем от атно гнали порожняк. Еще с паровозных

времен маршрут делился на два плеча, разделенных станцией Надеждинск (Серов). Съездит бригада в Верхотурье — и в депо. Съездит другая в Карпинск — и опять в депо. А какая в том нужда, если состав ведется электровозом? И по предложению И. М. Кротова электровозы стали ездить без захода в депо «по кольцу»: Сортировка–Верхотурье–Сортировка–Карпинск–Сортировка. Это только деталь «транспортного конвейера», в котором все было увязано и, так сказать, стандартизировано: расстояния, грузы, скорости и т.п. В итоге сэкономили много времени, разгрузили напряженный участок дороги, стали намного эффективней использовать электровозы. Теперь 13 локомотивов стали уверенно выполнять объем работы, на 22 процента больший, чем 22 электровоза до внедрения этой системы. Вот такой получился «эндшпиль»!

За поистине гроссмейстерскую «игру» на железнодорожном «поле» Иван Михайлович Кротов был в 1959 году удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Это было время расцвета его стратегического таланта. Уже в статусе Героя Иван Михайлович еще более двух десятилетий блестяще решал свои диспетчерские «партии», за что еще много раз удостаивался правительственных наград и почетных званий.

После выхода на пенсию (имея за плечами 46 лет железнодорожного стажа) Иван Михайлович вел на редкость активный образ жизни: не только встречался с молодежью, выступал на предприятиях, участвовал в разных городских акциях, но и поддерживал свой жизненный тонус бегом «трусцой» (они с женой, Людмилой Алексеевной, были членами клуба «Беголюб»), увлекался книгами известного хирурга, писателя и долгожителя академика Амосова...

Герой Социалистического Труда, почетный железнодорожник, почетный гражданин города Серова Иван Михайлович Кротов умер на 79-м году жизни. Его «миттельшпиль» разыгрывают нынче компьютеры, но вдохновляющий опыт творческого отношения к сложным комплексным задачам (их на железнодорожном транспорте и сегодня, при совсем ином уровне технического оснащения, возникает никак не меньше, чем во времена молодости Кротова) применим и сегодня. А кроме идейных, скажем так, последователей серовского диспетчера и дежурного по отделению, на Свердловской дороге есть его прямые потомки — целая династия Кротовых, общий трудовой стаж которой приближается уже к «романовской отметке» — к тремстам годам.

Этот долгий, долгий путь

Василий Григорьевич Коняев

Когда началась война, Василий Коняев служил в железнодорожных войсках (куда его призвали со студенческой скамьи, а учился он до призыва в железнодорожном институте). Так ведь на фронт его, военнослужащего, не отправили, а совсем наоборот: возвратили в институт, чтоб доучивался: воюющей стране позарез нужны были высококвалифицированные железнодорожные кадры.

Диплом он получил в 1942 году и сразу был откомандирован на Свердловскую железную дорогу. А здесь его определили на станцию Вагонзавод. Даже по самому названию понятно, в каком стратегически важном пункте она находится, и понятно, что она тогда была под неусыпным контролем ГКО — Государственного комитета обороны. На станцию часто приезжали крупные руководители из наркомата путей сообщения и из КГБ, следили, как идет отгрузка боеприпасов, продвижение эшелонов с танками. Ничто не оставалось ими не замеченным. Так что молодому инженеру пришлось стажироваться, фигурально выражаясь, как бы на предметном столике микроскопа.

А теперь оцените, как тогда было налажено железнодорожное дело. Приехал молодой специалист с дипломом, кадров остро недостает, а его — в стрелочники! Но это была вовсе не бесхозяйственность, а жестко соблюдаемый даже в самое трудное время войны принцип (мы о нем писали выше): чтоб стать хорошим руководителем в этой отрасли, нужно пройти, ступенька за ступенькой, все уровни ее структуры, все, как говорится, пощупать собственными руками. Вот молодого инженера Коняева на нижнюю ступеньку и поставили: карабкайся дальше, расти докуда сможешь!

Рос он быстро: за один год, побывав, как уже сказано, стрелочником, потом коммерческим работником, дежурным по станции, старшим помощником начальника станции, вырос до начальника станции. Диплом инженера тут, естественно, помогал, но сам по себе ничего не решал: переход на каждую новую ступеньку определялся не стажем, а реальным опытом и ощущением недоиспользованных возможностей. Так что это карьерное восхождение было достигнуто тяжелым и эффективным трудом. Василий Григорьевич в те месяцы и годы не только работал, но даже и жил в служебном кабинете. Днем и ночью отвечал на звонки: как состав (готов ли к отправлению?), где вагоны, вагоны, вагоны?..

Станция Вагонзавод обслуживала тогда Уральский вагоностроительный завод (среднеуральский «Танкоград»), который изготавливал танки Т-34 и корпуса для истребителей, и Северный завод, где делали боеприпасы. Вагоны, поданные под погрузку, многократно проверялись на станции, в местах погрузки и снова на станции перед отправлением. Не дай бог что-то не так — тут же вмешивался работник госбезопасности. Люди всегда

были начеку, подходили к подбору вагонов ставы, готовые к отправлению, со его старший помощник. Эшелоны с та останавливались в редких случаях.

Василий Григорьевич вспоминает ции Нейво-Рудянская в скрещении с пас мастер при осмотре состава заметил пошел посмотреть, что там случилось. Ф гура командира эшелона: в чем, дескать было, но объяснять ситуацию пришлось. тировочный заменили тарелку у буфет

Текущая работа изматывала, но мо забывал и о перспективе. В период раб вод электрифицировали стрелочные у лано впервые на железной дороге). Ведь реводились вручную, а указатели ос с которыми, как вы понимаете, было мно тродефицитные товары в то время!) жела руководители Уралвагонзавода.

Вообще руководители «Танкограда и его замы) не только требовали от жел но и хорошо им помогали. Снабжали сто ками и полушубками на зиму, подбр ба. Ну и железнодорожники, в свою оч

После войны Василия Григорьевича мые трудные годы на ответственном м кую должность заместителя начальника службы движения, а в 1947 году снова начальника дороги Коняев назначается ловск-Сортировочный.

Это было не рядовое назначение. Э ский железнодорожный узел испытывал зопотоков, что уже перестал справляться линарные меры не помогали: нужны бы ния и свежие силы. Перебрав, как всегд немало кандидатур, руководство дорог зама начальника из Тагила: этот, пожалуй

Теперь вы должны себе представить ство вверялось молодому (ему не было Штат крупнейшей в системе дорог груз ра тысяч человек: одних стрелочников ков около 200, башмачников более 100 ников, а еще дежурные по станции, опер равления.

Осмотревшись, вникнув во все тонк Василий Григорьевич пришел к убежде наладить, не проведя коренной ее рекон

И уже в 1948 году реконструкция нач

Прежде всего, взялись за усовершен торая обеспечивала продвижение потока оны, наиболее пострадавшие в период ок тия, парки формирования и отправления шествующие и строили новые пути, вводи

ий, ть

илий Коняев служил в железнодорожных
ли со студенческой скамьи, а учился он
ожном институте). Так ведь на фронт его,
равили, а совсем наоборот: возвратили
ся: воюющей стране позарез нужны были
ые железнодорожные кадры.
42 году и сразу был откомандирован на
дорогу. А здесь его определили на стан-
у названию понятно, в каком стратегиче-
я, и понятно, что она тогда была под не-
дарственного комитета обороны. На стан-
е руководители из наркомата путей
к идет отгрузка боеприпасов, продвиже-
е оставалось ими не замеченным. Так что
ажироваться, фигурально выражаясь, как
оскопа.
было налажено железнодорожное дело.
пломом, кадров остро недостает, а его —
не бесхозяйственность, а жестко соблю-
ремя войны принцип (мы о нем писали
водителем в этой отрасли, нужно прой-
уровни ее структуры, все, как говорится,
Вот молодого инженера Коняева на ниж-
бкайся дальше, расти докуда сможешь!
побывав, как уже сказано, стрелочником,
, дежурным по станции, старшим помощ-
с до начальника станции. Диплом инже-
но сам по себе ничего не решал: пере-
пределялся не стажем, а реальным опы-
зованных возможностей. Так что это
тигнуто тяжелым и эффективным трудом.
ды и годы не только работал, но даже и
м и ночью отвечал на звонки: как состав
агоны, вагоны, вагоны?..
вала тогда Уральский вагоностроительный
град»), который изготавливал танки Т-34
Северный завод, где делали боеприпасы.
многократно проверялись на станции, в
ции перед отправлением. Не дай бог что-
работник госбезопасности. Люди всегда

были начеку, подходили к подбору вагонов чрезвычайно ответственно. Составы, готовые к отправлению, сопровождал сам начальник станции или его старший помощник. Эшелоны с танками шли, как правило, на проход, останавливались в редких случаях.

Василий Григорьевич вспоминает, как однажды остановились на станции Нейво-Рудянская в скрещении с пассажирским. Поездной вагонный мастер при осмотре состава заметил сломанную тарелку у буфера. Коняев пошел посмотреть, что там случилось. Сразу же перед ним выросла фигура командира эшелона: в чем, дескать, дело? Конечно, опасности не было, но объяснять ситуацию пришлось. Уже на станции Свердловск-Сортировочный заменили тарелку у буферного стакана.

Текущая работа изматывала, но молодой и энергичный начальник не забывал и о перспективе. В период работы Коняева на станции Вагонзавод электрифицировали стрелочные указатели (возможно, это было сделано впервые на железной дороге). Ведь стрелочные переводы тогда переводились вручную, а указатели освещались керосиновыми горелками, с которыми, как вы понимаете, было много хлопот. Провод и лампочки (остродефицитные товары в то время!) железнодорожникам помогли достать руководители Уралвагонзавода.

Вообще руководители «Танкограда» (легендарный Ю. Е. Максарев и его замы) не только требовали от железнодорожников четкой работы, но и хорошо им помогали. Снабжали стрелочников и составителей валенками и полушубками на зиму, подбрасывали продуктов — консервов, хлеба. Ну и железнодорожники, в свою очередь, старались.

После войны Василия Григорьевича, успешно поработавшего в самые трудные годы на ответственном месте, переводят на более высокую должность заместителя начальника Нижнетагильского отделения службы движения, а в 1947 году снова повышают по службе: приказом начальника дороги Коняев назначается начальником станции Свердловск-Сортировочный.

Это было не рядовое назначение. В послевоенные годы Свердловский железнодорожный узел испытывал такой напор возрастающих грузопотоков, что уже перестал справляться со своими функциями. Дисциплинарные меры не помогали: нужны были какие-то неординарные решения и свежие силы. Перебрав, как всегда в подобных случаях водится, немало кандидатур, руководство дороги остановилось на кандидатуре зама начальника из Тагила: этот, пожалуй, сможет.

Теперь вы должны себе представить, какое крупное и сложное хозяйство вверялось молодому (ему не было еще и тридцати) руководителю. Штат крупнейшей в системе дорог грузовой станции состоял из полутора тысяч человек: одних стрелочников почти 150, составителей и сцепщиков около 200, башмачников более 100, целая армия конторских работников, а еще дежурные по станции, операторы, диспетчеры, аппарат управления.

Осмотревшись, вникнув во все тонкости этого огромного хозяйства, Василий Григорьевич пришел к убеждению, что работу станции нельзя наладить, не проведя коренной ее реконструкции.

И уже в 1948 году реконструкция началась.

Прежде всего, взялись за усовершенствование нечетной системы (которая обеспечивала продвижение потока вагонов из Сибири на запад, в районы, наиболее пострадавшие в период оккупации), куда входят парк прибытия, парки формирования и отправления. Что именно делали? Удлиняли существующие и строили новые пути, вводили электрическую централизацию

стрелок. Работали ударными темпами и, естественно, не останавливая движение поездов через узел. К 1950 году вся нечетная система преобразилась, по своей технической оснащенности теперь стала отвечать современным требованиям и уверенно справлялась с приходившимся на нее объемом работы. Мало того, что она стала пропускать гораздо больший поток грузов — еще появилась возможность и существенно сократить штаты. Отпала надобность в стрелочниках и башмачниках, в некоторых других работниках, функции которых были перепоручены технике. Всего было высвобождено более 150 работников. Для современного читателя, пожалуй, не лишней будет оговорка: безработица им в то время не грозила: в стране был острый недостаток рабочих рук.

А уже к 1951 году была внедрена новая технология обработки вагонов и отправления поездов из четного парка — оттуда поезда отправляются на восток.

В 1952 году группа инженерно-технических работников станции во главе с ее начальником (в группу входили А. Крапивин, Н. Буйнов, А. Мильков, В. Перцов, В. Щепкин, А. Константинов, Д. Копылов, П. Ватляев, В. Гончаров) разработала и внедрила единую технологию диспетчерского руководства производственными процессами по расформированию, формированию и отправлению поездов со станции Свердловск-Сортировочный (если в двух словах, то это перспективный план работы на смену; диспетчер по отправлению уже заранее знает, какой поезд прибыл в парк прибытия, когда его расформируют, он готовит для него путь на отправление). Это привело к значительному ускорению оборота вагонов, снижению их простоя по станции Свердловск-Сортировочный. Грузы через Урал ускорили свой бег.

Передовой опыт был подхвачен и распространен по сети дорог.

Время В. Г. Коняева во главе станции Свердловск-Сортировочный — это еще и время решения многих социальных вопросов. Станция активно включается в коллективную (при участии других предприятий района) работу по строительству трамвайной линии от площадки ВИЗа до поселка Семь Ключей. Построили для железнодорожников десять двухквартирных домов и 50-квартирную многоэтажку. Принимали участие в строительстве детских яслей, садика, школы. Словом, жизнь набирала обороты.

С 1955 по 1962 год коллектив станции Свердловск-Сортировочный — неизменный лидер отраслевого соревнования. Работники станции четырежды награждаются Красным знаменем Совета Министров СССР, пять раз Красным знаменем МПС. 27 работников станции награждаются знаком «Почетному железнодорожнику». За этот период два работника станции — Е. Окунев и В. Перцов — этим почетным знаком награждаются дважды. В 1953 году за успешную реконструкцию станции Свердловск-Сортировочный В. Г. Коняева награждают медалью «За трудовую доблесть», а в 1959 году высшей наградой страны — орденом Ленина.

И в сентябре того же 1959 года с Василием Григорьевичем произошло событие для послевоенных лет почти фантастическое: он побывал в командировке в США.

На этот год — ветераны помнят — пришелся апофеоз недолгой дружбы «дорогого Никиты Сергеевича» с Эйзенхауэром. Хрущев уже сам побывал в Америке и вернулся оттуда, обуреваемый целым спектром «свежих» идей: кукуруза, столы с пластиковым («гигиеническим») покрытием, самообслуживание в столовых и магазинах... Вслед за руководителем государства отправились изучать американский опыт делегации специалистов разного профиля. Вот и двух представителей Свердловской железной

дороги (заместителя начальника доро
ции Свердловск-Сортировочный В. Г.
пы из 17 специалистов-железнодоро
три, посетили ряд крупных городов и и
шингтон, Чикаго, Детройт и другие. А
вания.

Станция Буффало особенно Васи
поскольку по своим параметрам она о
ком случае, идентичной нашей Сорти
меньше: 950–1050 вагонов в сутки (у н
ской станции разбирают 4350–4500 в
ственно меньше у них и работников:
Но прикиньте, сколько вагонов у них и
века — счет получится в нашу польз
у них в два раза выше, чем на нашей

Василий Григорьевич Коняев (сид

теле- и радиофикации отдельных проц
у нас этой стороной дела в те годы тож
что в перспективе рисовалась ситуа
То есть работалось американцам, коне
лось изворачиваться там, где у них ло
Но зато наши специалисты соответств
сокого класса.

Еще существенная деталь: тверд
и отправления поездов со станции Буф
правляются по мере накопления вагоно
ботают. В добавок ко всему оказалось,
тивным процессом на станции Буффал
дловской Сортировке — поучиться нече

Поразил Василия Григорьевича р
нистом электровоза где-то в Филадел
вполне невинный вопрос:

емпами и, естественно, не останавливая
1950 году вся нечетная система преоб-
оснащенности теперь стала отвечать со-
нно справлялась с приходившимся на нее
о она стала пропускать гораздо больший
возможность и существенно сократить
релочниках и башмачниках, в некоторых
орых были перепоручены технике. Всего
работников. Для современного читателя,
орка: безработица им в то время не гро-
статок рабочих рук.
дрена новая технология обработки ваго-
етного парка — оттуда поезда отправля-

рно-технических работников станции во
входили А. Крапивин, Н. Буйнов, А. Миль-
Константинов, Д. Копылов, П. Ватляев,
дрила единую технологию диспетчерско-
ыми процессами по расформированию,
оездов со станции Свердловск-Сортиро-
то перспективный план работы на смену;
аранее знает, какой поезд прибыл в парк
уют, он готовит для него путь на отправ-
ному ускорению оборота вагонов, сниже-
дловск-Сортировочный. Грузы через Урал

чен и распространен по сети дорог.
е станции Свердловск-Сортировочный —
х социальных вопросов. Станция активно
участии других предприятий района) ра-
ой линии от площадки ВИЗа до поселка
лезнодорожников десять двухквартирных
жку. Принимали участие в строительстве
ловом, жизнь набирала обороты.
в станции Свердловск-Сортировочный —
соревнования. Работники станции четы-
знаменем Совета Министров СССР, пять
работников станции награждаются зна-
ку». За этот период два работника стан-
– этим почетным знаком награждаются
ую реконструкцию станции Свердловск-
аграждают медалью «За трудовую доб-
градой страны — орденом Ленина.
года с Василием Григорьевичем произо-
лет почти фантастическое: он побывал

нят — пришелся апофеоз недолгой друж-
а» с Эйзенхауэром. Хрущев уже сам по-
уда, обуреваемый целым спектром «све-
стиковым («гигиеническим») покрытием,
и магазинах... Вслед за руководителем
американский опыт делегации специали-
представителей Свердловской железной

дороги (заместителя начальника дороги С. Н. Варгина и начальника станции Свердловск-Сортировочный В. Г. Коняева) включили в состав группы из 17 специалистов-железнодорожников. Пробыли они там недели три, посетили ряд крупных городов и их железнодорожных станций — Вашингтон, Чикаго, Детройт и другие. А начали с Буффало, штат Пенсильвания.

Станция Буффало особенно Василия Григорьевича заинтересовала, поскольку по своим параметрам она оказалась если не равной, то, во всяком случае, идентичной нашей Сортировке. По вагонообороту немного меньше: 950–1050 вагонов в сутки (у нас 1500–1550). И горки американской станции разбирают 4350–4500 вагонов, у нас 6700–6850. Соответственно меньше у них и работников: 1100 человек против наших 1250. Но прикиньте, сколько вагонов у них и у нас приходилось на одного человека — счет получится в нашу пользу. При том, что путевое развитие у них в два раза выше, чем на нашей станции, а степень автоматизации,

Василий Григорьевич Коняев (сидит в центре)

теле- и радиофикации отдельных процессов на порядок выше нашей (но у нас этой стороной дела в те годы тоже начали усиленно заниматься, так что в перспективе рисовалась ситуация, аналогичная американской). То есть работалось американцам, конечно, легче; нашим асам приходилось изворачиваться там, где у них ломать голову просто не было нужды. Но зато наши специалисты соответствующих профилей были более высокого класса.

Еще существенная деталь: твердых весовых норм формирования и отправления поездов со станции Буффало не установлено. Поезда отправляются по мере накопления вагонопотока. В общем, с прохладцей работают. В добавок ко всему оказалось, что структура управления оперативным процессом на станции Буффало в принципе такая же, как на свердловской Сортировке — поучиться нечему.

Поразил Василия Григорьевича разговор с американским машинистом электровоза где-то в Филадельфии, кажется. Коняев задал ему вполне невинный вопрос:

— Какова мощность вашего электровоза?

И вот что тот ответил:

— Я не знаю. Задайте этот вопрос инженеру. Мое дело провести состав.

На какой-то другой станции им случайно довелось увидеть, как вагон сошел с рельсов. Конечно, было бы любопытно посмотреть, как они там его поднимают. Но была суббота, им сказали, что вагон будут поднимать в понедельник...

Словом, никакой «кукурузы», никакого «самообслуживания» свердловские железнодорожники в Америке не подсмотрели. Все, что надо, было у самих.

В сентябре 1962 года В. Г. Коняева утверждают в должности заместителя начальника Свердловского отделения железной дороги. На отделении идет бурное строительство: реконструируются станции, на предприятиях строятся новые здания и цеха, заканчивается электрификация Шалинского направления. Надо было сразу всем этим заниматься.

Но свежим глазом Василий Григорьевич обнаруживает и еще одну давно назревшую проблему. Старожилы помнят, что управление Свердловского отделения дороги в те годы занимало здание старого екатеринбургского вокзала и еще четыре здания, разбросанные в разных местах. Можно себе представить, как неудобно было решать неотложные оперативные вопросы. И Василий Григорьевич поставил себе задачу объединить все службы управления под одной крышей. Как уж там ему это удалось, а только «протолкнул» он эту идею через МПС, добился финансирования. В канун октябрьских праздников 1968 года все службы управления переехали в это здание.

После того — уже в должности первого зама — В. Г. Коняев приступает к разработке системы движения грузопотоков через маршруты отделения, которая включала порядок пропуска составов через одиннадцать стыковых станций отделения, графики развоза местных грузов, организацию оперативной работы на опорных станциях по подаче вагонов грузоотправителям, технологию обработки подъездных путей по подаче и уборке вагонов. Внедрение единого, четкого, хорошо продуманного порядка позволило увидеть резервы: некоторые станции без ущерба для дела закрыли для погрузочно-разгрузочных работ, уменьшились простои вагонов, возросли скорости движения грузов...

Уже заметно перешагнув рубеж пенсионного возраста, Василий Григорьевич перешел на другую работу — его назначают старшим инспектором по контролю исполнения приказов начальника дороги. Потом он все-таки уходит на пенсию, но устраивается вновь — хоть и по другому ведомству, но при дороге: диспетчером опорно-дорожного пункта министерства черной металлургии при Свердловской железной дороге.

Лишь с 1 января 2000 года он окончательно ушел на заслуженный отдых. Этот словесный штамп в данном случае вдруг обретает живой смысл: имея за плечами в общей сложности 58 лет трудового стажа, человек отдых действительно заслужил! К тому же — читатель, надеемся, согласится с нами — многие трудовые годы Василия Григорьевича смело можно было бы засчитывать и за два, и за три, если б у нас был принят такой порядок. Но лишних лет ему не насчитали, а орденами, медалями, почетными званиями отметили многими, начиная с главного — ордена Ленина. Заслуженно!

Надо — значит надо

Николай Иванович Кубасов

Удивительно, как люди делают как время делает людей. Вот о В. Г. Коняеве — но как похо и почти ровесника (года на два басова, хоть родились они в лометров (Коняев в Ташкенте, не) и долгие десятилетия шли ние сходными!) путями, не п друга. Потом уж жизнь свела их в Упра роги на таких должностях, что не встре

Рассказ о Кубасове можно было б стала студентом. Только он не служи войсках, а учился на военного инжене в Новосибирске. И тоже порывался б учиваться. Диплом он получил в том же был направлен на Свердловскую желе вление — в Тюмень.

Но все же несколько слов о детств нович в семье волостного писаря, а п детной (что в те времена, как мы уже Отец, к несчастью, рано умер, мать с без средств к существованию, а тут ка устоев. В общем, был даже момент, ко мильцем» семьи, обходя с сумой на п подаяние. От такой жизни старшие бра куда, самостоятельно отыскивая выход колай же с матерью остались при ста саться в новый порядок жизни: она ру союзом, а замуж так и не вышла.

Бурная общественная деятельност ревода ее в Тюмень, туда же вместе с колай с матерью. Здесь он окончил с в институт — условия в принципе позво сестры, при том что и мать останется ляли нравственные представления. По институт военных инженеров железнод ко давали стипендию, но кормили бесп

И вот институт окончен, в мире во вили (тут уж, видимо, учли его пожелан

В Тюмени его определили дежурн

электровоза?

вопрос инженеру. Мое дело провести со-

им случайно довелось увидеть, как вагон
бы любопытно посмотреть, как они там
, им сказали, что вагон будут поднимать

никакого «самообслуживания» свердлов-
ке не подсмотрели. Все, что надо, было

Коняева утверждают в должности заме-
го отделения железной дороги. На отде-
реконструируются станции, на предпри-
еха, заканчивается электрификация Ша-
о сразу всем этим заниматься.
Григорьевич обнаруживает и еще одну
рожилы помнят, что управление Свердл-
годы занимало здание старого екатерин-
здания, разбросанные в разных местах.
удобно было решать неотложные опера-
горьевич поставил себе задачу объеди-
одной крышей. Как уж там ему это уда-
эту идею через МПС, добился финанси-
к праздников 1968 года все службы
ие.
сти первого зама — В. Г. Коняев присту-
ения грузопотоков через маршруты от-
ок пропуска составов через одиннадцать
фики развоза местных грузов, организа-
рных станциях по подаче вагонов грузо-
отки подъездных путей по подаче и убор-
четкого, хорошо продуманного порядка
торые станции без ущерба для дела за-
ых работ, уменьшились простои вагонов,
зов...
ежек пенсионного возраста, Василий Гри-
рту — его назначают старшим инспекто-
казов начальника дороги. Потом он все-
вается вновь — хоть и по другому ведом-
опорно-дорожного пункта министерства
вской железной дороге.
н окончательно ушел на заслуженный от-
ном случае вдруг обретает живой смысл:
сти 58 лет трудового стажа, человек от-
ому же — читатель, надеемся, согласит-
ды Василия Григорьевича смело можно
за три, если б у нас был принят такой
асчитали, а орденами, медалями, почет-
и, начиная с главного — ордена Ленина.

Надо — значит надо!

Николай Иванович Кубасов

Удивительно, как люди делают время, но не менее удивительно, как время делает людей. Вот только что мы закончили рассказ о В. Г. Коняеве — но как похожи линии жизни его современника и почти ровесника (года на два постарше) Николая Ивановича Кубасова, хоть родились они в местах, разделенных тысячами километров (Коняев в Ташкенте, а Кубасов — в курганской деревне) и долгие десятилетия шли по жизни разными (но на удивление сходными!) путями, не подозревая о существовании друг друга. Потом уж жизнь свела их в Управлении Свердловской железной дороги на таких должностях, что не встречаться они не могли.

Рассказ о Кубасове можно было бы начать с того, что и его война застала студентом. Только он не служил в это время в железнодорожных войсках, а учился на военного инженера железнодорожного транспорта в Новосибирске. И тоже порывался было на фронт, но велено было доучиваться. Диплом он получил в том же 1942 году, что и Коняев, после чего был направлен на Свердловскую железную дорогу, но на другое ее ответвление — в Тюмень.

Но все же несколько слов о детстве и юности. Родился Николай Иванович в семье волостного писаря, а потому обеспеченной, хотя и многодетной (что в те времена, как мы уже убедились, было делом обычным). Отец, к несчастью, рано умер, мать с десятью (!) ребятишками осталась без средств к существованию, а тут как раз вовсю шла ломка социальных устоев. В общем, был даже момент, когда пятилетний Николай стал «кормильцем» семьи, обходя с сумой на плече соседние села и выпрашивая подаяние. От такой жизни старшие братья и сестры скоро разбрелись кто куда, самостоятельно отыскивая выход из житейской безвыходности. Николай же с матерью остались при старшей сестре, которой удалось вписаться в новый порядок жизни: она руководила то комсомолом, то профсоюзом, а замуж так и не вышла.

Бурная общественная деятельность сестры послужила причиной перевода ее в Тюмень, туда же вместе с ней переехали и семилетний Николай с матерью. Здесь он окончил среднюю школу и решил поступать в институт — условия в принципе позволяли. Но оставаться на иждивении сестры, при том что и мать останется без его поддержки, ему не позволяли нравственные представления. Поэтому он и выбрал Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта. Там не только давали стипендию, но кормили бесплатно и одевали в форму.

И вот институт окончен, в мире война, молодого специалиста направили (тут уж, видимо, учли его пожелание) в Тюмень.

В Тюмени его определили дежурным по станции.

Тюмень была одним из главных транзитных пунктов между охваченной войной европейской частью страны и работавшей на оборону Сибирью. Эшелоны с востока на запад и с запада на восток шли непрерывным потоком, малейший сбой в движении одного из них мог стать причиной образования смертельно опасного тромба. На дежурном по станции лежала громадная ответственность, и Николай Кубасов целыми сутками пропадал на работе. А он незадолго перед тем имел неосмотрительность жениться, да кто ж мог знать, что война будет такой затяжной и напряженной? И молодость, конечно, брала свое. Так или иначе, молодую жену он в то время почти не видел. А для Елизаветы слабым утешением могло быть разве то, что хоть муж находился и не за тысячи верст, на фронте, но на положении вполне армейском, военном. Напомним, что с 15 апреля 1943 года на всех железных дорогах страны было введено военное положение, а через пять месяцев, с 9 сентября, что называется, в развитие темы на железных дорогах были введены персональные звания, аналогичные

Николай Иванович Кубасов

воинским, и погоны со знаками различия. Так что Николай Кубасов стал железнодорожным «офицером» — инженер-лейтенантом. Ну, а для военного человека семейные дела — не повод для обсуждения применительно к служебным обязанностям: надо — значит надо. И он не только ночует в служебном кабинете, но и без лишних разговоров принимает назначения, которые очевидным образом идут в разрез с семейными интересами. С июня 1943 по март 1944 года он — начальник станции Тура; с марта 1944 по декабрь 1944-го — поездной диспетчер; с 1945-го — заместитель начальника станции Тюмень, с 1946-го — начальник станции Тюмень.

Примерно в то время, когда он получил последнее в этом ряду назначение, были организованы новые производственно-территориальные звенья железнодорожной структуры — отделения. Станция Тюмень стала центром одного из них. Закономерно, что три года спустя ее начальник был назначен заместителем начальника Тюменского отделения. В этой должности он пробыл четыре года. Нет, не «пробыл» — все свои силы, всю энергию, все личное время отдавал этой должности, но со временем выяснилось, что его сил хватит и на большее. Поэтому, когда Пермская

и Свердловская дороги, еще перед во
единены в одну — Свердловскую,— К
магистрали, назначив заместителем н
этом посту он работал менее года. Н
реорганизации возглавляемой им слу
реходе на более современные средст
сюда проблемами). Чтобы провести ее
рошо подготовить «тылы». В частност
готовить руководителей. И Никит
молодого (нет и сорока), уже многоо
ка — направляют слушателем Академ
в Москву.

Бурное было время! Но непослед
лидер страны. Кубасову удалось поучи
месяца, и тут Никита Сергеевич Хруще
что «экономика должна быть экономно
ства». Ненужной роскошью показалась
поэтому ее прикрыли.

Однако многомудрое железнодор
рам, поэтому об оставшемся не у дел
дело, ему предложили поехать в Монг
порядительного отдела Улан-Баторско

Задача, поставленная ему, была
гой — довольно сложная. Дело в том
лась железная дорога. Строили ее э
У Монгольской Народной Республики
таковых подготовить, чтобы на строй
Все пять лет, проведенные в загран
этим и занимался.

Летом 1960 года он возвращается
должность главного инженера грузово

Образованная в июне 1936 года[3]
но широкий спектр функций. Она зан
планированием перевозок, разработк
путей, механизацией погрузочно-разгр
ды, эстакады, ледники, рефрижератор
ее существования многократно вырос
дящихся в ее компетенции, радикальн
оснащенность. Поэтому в 1956 году зд
ного инженера. В течение первых пят
после чего был назначен начальником
тавил преемнику хорошее наследство:
неров, обустроенные грузовые дворы
ряде ключевых, в плане грузооборота,
сов, назначенный на должность главно
порта, продолжил дело предшественн
лил механизации погрузочно-разгрузо
зованный ремонт погрузчиков, реконстр
Пермь-2 и Пермь-1, в Богдановиче, Рев
занимался реконструкцией холодильног

[3] См.: *Шиманович Г. М., Штейнфер Г. М.* ской железной дороги. 1936–2001.— Екатер

вных транзитных пунктов между охваченно страны и работавшей на оборону Сибири. ал и с запада на восток шли непрерывным ...ени одного из них мог стать причиной ...ого тромба. На дежурном по станции ле... и Николай Кубасов целыми сутками про... Перед тем имел неосмотрительность же... война будет такой затяжной и напряжен... та свое. Так или иначе, молодую жену он ...ля Елизаветы слабым утешением могло ...водился и не за тысячи верст, на фронте, ...ском, военном. Напомним, что с 15 апре... дорогах страны было введено военное поло... сентября, что называется, в развитие темы ...дены персональные звания, аналогичные

Николай Иванович Кубасов

различия. Так что Николай Кубасов стал — инженер-лейтенантом. Ну, а для военне повод для обсуждения применительно надо — значит надо. И он не только ночу... без лишних разговоров принимает назна... образом идут в разрез с семейными ... 1944 года он — начальник станции Тура; го — поездной диспетчер; с 1945-го — за... Тюмень, с 1946-го — начальник станции

...он получил последнее в этом ряду на... новые производственно-территориальные ...ры — отделения. Станция Тюмень стала ...мерно, что три года спустя ее начальник ...альника Тюменского отделения. В этой ...ет, не «пробыл» — все свои силы, всю ...ал этой должности, но со временем вы... ...а большее. Поэтому, когда Пермская

и Свердловская дороги, еще перед войной разделенные, вновь были соединены в одну — Свердловскую,— Кубасова сразу взяли в управление магистрали, назначив заместителем начальника службы движения. Но на этом посту он работал менее года. Назрела необходимость в коренной реорганизации возглавляемой им службы (напомним, что речь идет о переходе на более современные средства тяги со всеми вытекающими отсюда проблемами). Чтобы провести ее грамотно и быстро, надо было хорошо подготовить «тылы». В частности, соответствующим образом подготовить руководителей. И Николая Ивановича Кубасова — еще молодого (нет и сорока), уже многоопытного и перспективного работника — направляют слушателем Академии железнодорожного транспорта в Москву.

Бурное было время! Но непоследовательное, как и сам импульсивный лидер страны. Кубасову удалось поучиться в Москве всего лишь год и три месяца, и тут Никита Сергеевич Хрущев, задолго до Брежнева решивший, что «экономика должна быть экономной», принялся искоренять «излишества». Ненужной роскошью показалась ему и железнодорожная академия, поэтому ее прикрыли.

Однако многомудрое железнодорожное начальство знало цену кадрам, поэтому об оставшемся не у дел Кубасове не забыли. Пока суд да дело, ему предложили поехать в Монголию начальником оперативно-распорядительного отдела Улан-Баторской железной дороги. Он согласился.

Задача, поставленная ему, была, с одной стороны, простая, с другой — довольно сложная. Дело в том, что из Монголии в Китай строилась железная дорога. Строили ее в основном русские специалисты. У Монгольской Народной Республики таких не было. Вот и надо было таковых подготовить, чтобы на стройке заменить русских монголами. Все пять лет, проведенные в загранкомандировке, Николай Иванович этим и занимался.

Летом 1960 года он возвращается в Свердловск и назначается на должность главного инженера грузовой службы.

Образованная в июне 1936 года[3] грузовая служба имеет чрезвычайно широкий спектр функций. Она занимается изучением грузопотоков, планированием перевозок, разработкой технологии работы подъездных путей, механизацией погрузочно-разгрузочных работ; в ее ведении склады, эстакады, ледники, рефрижераторы и многое-многое другое. За годы ее существования многократно вырос и усложнился объем работ, находящихся в ее компетенции, радикально изменилась ее технологическая оснащенность. Поэтому в 1956 году здесь была введена должность главного инженера. В течение первых пяти лет ее занимал М. А. Раппопорт, после чего был назначен начальником технического отдела дороги. Он оставил преемнику хорошее наследство: работоспособный коллектив инженеров, обустроенные грузовые дворы и механизированные комплексы на ряде ключевых, в плане грузооборота, станциях. Николай Иванович Кубасов, назначенный на должность главного инженера службы после Раппопорта, продолжил дело предшественника. Он тоже много внимания уделил механизации погрузочно-разгрузочных работ, организовал централизованный ремонт погрузчиков, реконструкцию грузовых складов на станциях Пермь-2 и Пермь-1, в Богдановиче, Ревде, Тюмени, Серове и др. А еще он занимался реконструкцией холодильного хозяйства, строительством новых

[3] См.: *Шиманович Г. М., Штейнфер Г. М.* История грузовой службы Свердловской железной дороги. 1936–2001.— Екатеринбург: Изд-во «СВ-96», 2003.

контейнерных площадок... Всего того и не перечислить, что он сделал за 17 лет работы в этой должности. Скромные медали, знак «Почетному железнодорожнику», конечно, не соответствуют масштабам его вклада в становление и развитие ключевой на дороге службы, ибо ведь для перевозки грузов (и, конечно, пассажиров тоже) этот вид транспорта и существует.

В шестьдесят он вышел на пенсию. Но писал же Д. И. Менделеев, что русский человек не умеет отдыхать: стоит ему ослабить напряжение жизни, и на него, еще недавно бодрого и энергичного, наваливается старость. Так что угрозу для здоровья почувствовал неутомимый труженик Кубасов, оставшись не у дел. И, естественно, не усидел дома. Устроился уполномоченным по черным металлам — опять же при дороге (и совсем уж рядом с В. Г. Коняевым!) — и проработал еще более 20 лет!

К сожалению, в начале 90-х умерла его многотерпеливая Елизавета Севостьяновна. Давно выросли, окончили — оба — УПИ и идут своими дорогами сын Виталий и дочь Эльза. Николай Иванович живет с дочерью, возраст его приближается уже к девяноста годам. Вроде бы все у него в жизни сложилось, все в порядке — присмотрен, ухожен, окружен любовью и заботой... Но неспокойно на душе у ветерана: сегодняшнюю жизнь понять не может.

А может, и не надо, а?

Рос вместе с депо

Максим Петрович Жданов

Официально движение поездов на электрифицированном участке Свердловск–Нижний Тагил открылось 7 ноября 1935 года, но самый первый, пробный рейс состоялся двумя неделями раньше — 24 октября. Задача была — проверить работу локомотива, контактной сети и тяговых подстанций, поэтому вагонов к электровозу не прицепляли. Зато вслед за одиноким электровозом шел привычный паровоз с тремя вагонами, а в них — строители трассы. Организаторы поездки хотели показать им первым плоды их же трудов. Но и на электровозе были пассажиры: в задней его кабине этим первым рейсом ехал бригадир Жданов с бригадой слесарей из Свердловского электродепо. Бригадиру было только 25 лет, но все называли его уважительно по имени-отчеству — Максим Петрович,— потому что электрическая тяга была тогда делом новым, электровоз — сравнительно с паровозом — казался... ну, чем-то вроде компьютера в сравнении с пишущей машинкой. А Жданов был настоящим докой в электровозных делах. Кстати, на электровоз его с бригадой посадили, по правде говоря, не потому, что хотели им особую честь оказать, а потому что, случись чего в пути (рейс-то пробный) — к ним же и придется обращаться.

Максим Петрович прибыл на Урал в 1933 году после Ростовского техникума железнодорожного транспорта, который окончил по специальности техник-электровозник. Работал поначалу в депо Чусовая слесарем-электри-

ком, бригадиром комплексной бригады
родепо поступила первая партия совет
двоих инженеров перевели в Свердлов
ку. К началу Великой Отечественной во
ника депо по ремонту. При нем стали в
ремонта электровозов — разновидност
ной спецификой»: здесь бригады следи
аппаратуры, а слесари во время проф
только «механикой». Идея получила рас

В годы войны депо приняло в сво
механический завод, уральцы с москв
и плодотворно работали на оборону, та
знамя ГКО, а по окончании войны оно о

После войны на дороге появились
а затем и ВЛ 11, которые составляют

мотивного парка. Быстро увеличивало
му направлению постепенно добавля
Сперва ведь счет им шел на десятки, а
но расширялось хозяйство депо: именн
ния для ряда новых цехов.

Вместе с депо рос Максим Петро
же должности, но если вначале был з
мастерской, то со временем оказался
водителем большого предприятия, осн
насчитывающего тысячи работников. М
лялся с этим хозяйством, поражая все
суеты и спешки, а также поразительны

Машинист-ветеран А. Марговенко
приключился лет сорок назад. Вел он
зом) состав с углем в Верхний Тагил. В
3400 тонн, но сразу за выходными стр
тировочный начинается приличный под
ря профессиональным языком, выбр

того и не перечислить, что он сделал за
. Скромные медали, знак «Почетному
соответствуют масштабам его вклада
ой на дороге службы, ибо ведь для пе-
жиров тоже) этот вид транспорта и су-

нсию. Но писал же Д. И. Менделеев, что
ъ: стоит ему ослабить напряжение жиз-
о и энергичного, наваливается старость.
ствовал неутомимый труженик Кубасов,
но, не усидел дома. Устроился уполно-
- опять же при дороге (и совсем уж ря-
ботал еще более 20 лет!
умерла его многотерпеливая Елизавета
кончили — оба — УПИ и идут своими до-
а. Николай Иванович живет с дочерью,
девяноста годам. Вроде бы все у него в
— присмотрен, ухожен, окружен любо-
а душе у ветерана: сегодняшнюю жизнь

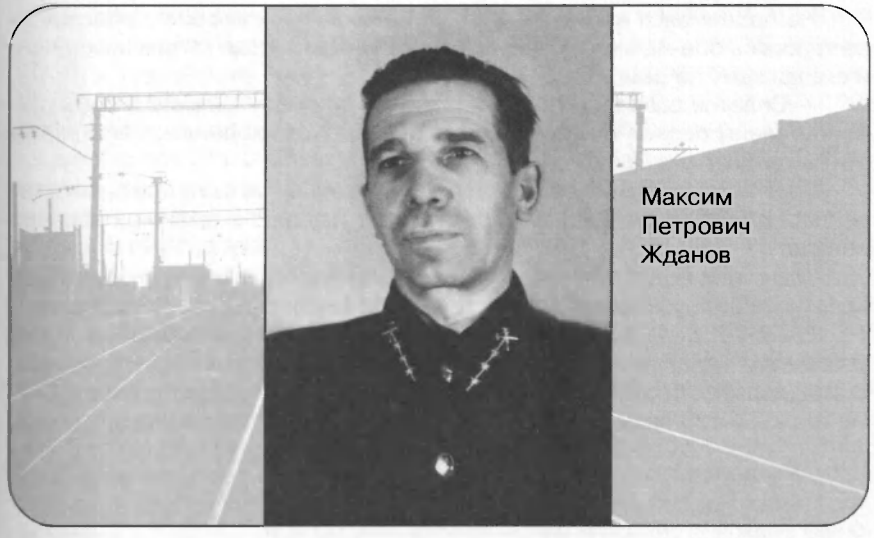
е с депо

здов на электрифицированном участке
открылось 7 ноября 1935 года, но са-
с состоялся двумя неделями раньше —
- проверить работу локомотива, контак-
нций, поэтому вагонов к электровозу не
а одиноким электровозом шел привыч-
ами, а в них — строители трассы. Орга-
оказать им первым плоды их же трудов.
иры: в задней его кабине этим первым
бригадой слесарей из Свердловского
ько 25 лет, но все называли его уважи-
сим Петрович,— потому что электриче-
, электровоз — сравнительно с паровоз-
компьютера в сравнении с пишущей ма-
докой в электровозных делах. Кстати,
адили, по правде говоря, не потому, что
потому что, случись чего в пути (рейс-
ся обращаться.
Урал в 1933 году после Ростовского тех-
орта, который окончил по специальности
ачалу в депо Чусовая слесарем-электри-

ком, бригадиром комплексной бригады. Когда в новое Свердловское электродепо поступила первая партия советских электровозов ВЛ 19, его и еще двоих инженеров перевели в Свердловск помогать осваивать новую технику. К началу Великой Отечественной войны Жданов уже был замом начальника депо по ремонту. При нем стали внедрять графики профилактического ремонта электровозов — разновидность лунинского «почина» с «электровозной спецификой»: здесь бригады следили за состоянием электротехнической аппаратуры, а слесари во время профилактического ремонта занимались только «механикой». Идея получила распространение по сети дорог.

В годы войны депо приняло в свои цеха эвакуированный Московский механический завод, уральцы с москвичами составили хороший симбиоз и плодотворно работали на оборону, так что не раз получали переходящее знамя ГКО, а по окончании войны оно оставлено здесь на вечное хранение.

После войны на дороге появились новые тепловозы — ВЛ 22, ВЛ 10, а затем и ВЛ 11, которые составляют основную базу сегодняшнего локо-



Максим Петрович Жданов

мотивного парка. Быстро увеличивалось их количество, ибо к Тагильскому направлению постепенно добавлялись Дружининское, Шалинское. Сперва ведь счет им шел на десятки, а потом уже на сотни. Соответственно расширялось хозяйство депо: именно в 50-е годы были построены здания для ряда новых цехов.

Вместе с депо рос Максим Петрович Жданов: оставался он при той же должности, но если вначале был замом по ремонту, по сути дела, в мастерской, то со временем оказался, можно сказать, техническим руководителем большого предприятия, оснащенного современной техникой и насчитывающего тысячи работников. Максим Петрович уверенно справлялся с этим хозяйством, поражая всех, кто с ним работал, отсутствием суеты и спешки, а также поразительным профессиональным чутьем.

Машинист-ветеран А. Марговенко вспоминает случай, который с ним приключился лет сорок назад. Вел он «сплоткой» (спаренным электровозом) состав с углем в Верхний Тагил. Вес для сплотки был небольшой — 3400 тонн, но сразу за выходными стрелками станции Свердловск-Сортировочный начинается приличный подъем. Поэтому он поспешил, говоря профессиональным языком, выбрать параллельное соединение —

не вышло, сработала защита. Повторил — и с тем же результатом. Поставил шунтировку — и снова сработала защита. С трудом перевалил горку, на станции Шувакиш выбросил записку с просьбой заменить электровозы на Исети (это следующая станция по курсу следования), но там дают зеленый — на проход. Пытался сделать то же на следующих станциях — и снова зеленый. В общем, кое-как дотянул (чего это стоило!) до Нейвы. Там диспетчер объясняет: не было электровозов на замену.

Но самое интересное было потом. Вернули сплотку в депо, там ее самым тщательным образом осмотрели — никаких дефектов! Тут уж внимание переключилось на машиниста: не он ли что-то напортачил?

Случилось так, что мимо проходил Максим Петрович — он в это время исполнял обязанности начальника депо.

— Ну, что тут у вас? — спрашивает.

Тут мастера наперебой ему рассказали о сути проблемы, а кто-то даже и версию подбросил: химичит, дескать, что-то машинист.

— Не выдумал же машинист это все,— заметил Максим Петрович.

Не поднимаясь в высоковольтные камеры электровозов, обошел он не торопясь обе машины, вернулся снова к «экспертам», стоявшим кучей, и сказал заму по ремонту:

— Сплоток разъединить, наказать того, кто дал команду на объединение электровозов с разным передаточным отношением. Машинисту объявить благодарность.

Только после этих слов все прозрели: на одной машине трафарет стоял: передача 4,45, на второй 4,56. Отсюда и разница в токах при ведении поезда.

Таких или подобных загадок по неисправностям электровозов Жданову приходилось решать десятки, а то и сотни за годы своей работы...

В 1963 году М. П. Жданова перевели в Управление дороги на должность зама начальника локомотивной службы по ремонту электровозов. С этой должности он и на заслуженный отдых ушел. В год, когда дорога отмечает свой 125-летний юбилей, Максиму Петровичу исполнилось 93 года.

Таким он бы и так работ

Григорий Григорьевич Завьялов

Было бы некорректно ставить в ная профессия — главная. Гл низме, тут и доказывать нечег этих многочисленных главных его труда проявляется и труд к поездке локомотив, и труд о онных работников, работнико ских служащих, вовремя подг тацию. Но вся эта огромная подготов смарку, если за реверсом паровоз окажется человек, не умеющий в кри ются постоянно в работе машиниста — единственно верное решение. Или пр ацией в такой мере, чтобы определят поводу. Вот почему профессия маши почему имена машинистов особенно п лезнодорожная отрасль была на подъ собой экономику всей страны.

В 50-е и 60-е годы на Свердловс нистов, имена которых не только желез частные к дороге разве что в качестве че имена эстрадных звезд. Одно из ни го депо Верещагино Григория Григорь понятно: радио, газеты часто о нем упо чему из многих выбрали именно его? ч ленных собратьев по профессии, котор не успешно?

Если сказать совсем коротко, то — доскональным знанием своего дела и ние любой профессиональной проблем альное содержание стоит за ними?

Попробуем пояснить, рассказав о вой жизни.

Случай первый, экстремальный.

Огромный состав вышел со станц рость, двинулся в сторону Курьи. Вот паровоз будто споткнулся. По характе делил, что сломалась одна из осей лок Поломка серьезная, по всем канонам с помощи. Представляете, сколько хлоп

…торил — и с тем же результатом. Поста-
…ботала защита. С трудом перевалил горку,
… записку с просьбой заменить электрово-
…танция по курсу следования), но там дают
… сделать то же на следующих станциях —
…как дотянул (чего это стоило!) до Нейвы.
…ыло электровозов на замену.
…потом. Вернули сплотку в депо, там ее
…смотрели — никаких дефектов! Тут уж вни-
…ста: не он ли что-то напортачил?
…ходил Максим Петрович — он в это вре-
…ника депо.
…вает.
…рассказали о сути проблемы, а кто-то
…чит, дескать, что-то машинист.
…это все,— заметил Максим Петрович.
…тные камеры электровозов, обошел он
…ся снова к «экспертам», стоявшим кучей,

…казать того, кто дал команду на объеди-
… передаточным отношением. Машинисту

…прозрели: на одной машине трафарет сто-
…56. Отсюда и разница в токах при ведении

…ок по неисправностям электровозов Жда-
…ои, а то и сотни за годы своей работы...
… перевели в Управление дороги на долж-
…тивной службы по ремонту электровозов.
…енный отдых ушел. В год, когда дорога от-
…, Максиму Петровичу исполнилось 93 года.

Таким он был и так работал

Григорий Григорьевич Завьялов

Было бы некорректно ставить вопрос о том, какая железнодорожная профессия — главная. Главные они все, как органы в организме, тут и доказывать нечего. Но вроде как бы на перекрестии этих многочисленных главных профессий — машинист. В успехе его труда проявляется и труд деповских рабочих, приготовивших к поездке локомотив, и труд составителей, диспетчеров, станционных работников, работников грузовой службы и даже конторских служащих, вовремя подготовивших необходимую документацию. Но вся эта огромная подготовительная работа может пойти насмарку, если за реверсом паровоза или контроллером электровоза окажется человек, не умеющий в критическую минуту (а таковые случаются постоянно в работе машиниста — такая уж работа) мгновенно найти единственно верное решение. Или просто человек, не владеющий ситуацией в такой мере, чтобы определять ход событий, а не идти у них на поводу. Вот почему профессия машиниста более других на виду и вот почему имена машинистов особенно громко звучали в те годы, когда железнодорожная отрасль была на подъеме и, как локомотив, тащила за собой экономику всей страны.

В 50-е и 60-е годы на Свердловской дороге было несколько машинистов, имена которых не только железнодорожники, но и обыватели, причастные к дороге разве что в качестве пассажиров, знали, как знают нынче имена эстрадных звезд. Одно из них — имя машиниста локомотивного депо Верещагино Григория Григорьевича Завьялова. С одной стороны, понятно: радио, газеты часто о нем упоминали. Но, с другой стороны, почему из многих выбрали именно его? Чем он выделился среди многочисленных собратьев по профессии, которые ведь тоже водили поезда вполне успешно?

Если сказать совсем коротко, то — обстоятельностью, несуетностью, доскональным знанием своего дела и умением искать и находить решение любой профессиональной проблемы. Но это все — слова, а какое реальное содержание стоит за ними?

Попробуем пояснить, рассказав о нескольких случаях из его трудовой жизни.

Случай первый, экстремальный.

Огромный состав вышел со станции Пролетарская и, набирая скорость, двинулся в сторону Курьи. Вот позади одна кривая, другая. Вдруг паровоз будто споткнулся. По характеру звука машинист Завьялов определил, что сломалась одна из осей локомотива. Не выдержала перегрузок. Поломка серьезная, по всем канонам следовало бы остановиться и ждать помощи. Представляете, сколько хлопот это сулило и сколько времени

бы заняло? Завьялов, не мешкая, опытным глазом оценивает возникшую опасность. Способен ли паровоз двигаться дальше? Сможет ли дотянуть до ближайшей станции? Решиться на продолжение движения мог лишь машинист, чувствующий локомотив, как собственный организм.

— Смотри за сигналами,— сказал помощнику.

Двигались осторожно, как больной, не оправившийся от инфаркта,— не нарушить бы внезапным толчком ненадежную устойчивость. Метр за метром — не отцепляя, между прочим, состав — преодолели остаток перегонного пути и остановились далеко за входными стрелками, где уже с тревогой ждали неизвестно почему запоздавший поезд. Авария была предотвращена, а перегон освобожден для движения других поездов.

Случай второй, но не единичный, а потому ординарный.

Самый первый паровоз, доверенный Григорию Завьялову как старшему машинисту, был основательно заезжен и запущен. У него была дурная слава в депо. Григорий Григорьевич «права качать» не стал. Вместе

Григорий Григорьевич Завьялов (справа)

с напарником Алексеем Тютиковым и членами обеих бригад засучили рукава... В общем, не так уж много и времени прошло, как паровоз № 2662 (даже и номер запомнился на всю жизнь) стал одним из лучших в депо.

(Тут к месту будет сообщить некоторые биографические подробности. Описанный случай произошел в 1943 году. Хоть 29-летний Григорий Завьялов и сел в этом году впервые за правое крыло локомотива, в депо новичком он не был. Он пришел туда восемнадцати лет, после окончания в 1932 году школы ФЗУ, слесарем. Из слесарей, как нередко бывало (и мы уже рассказали здесь не об одном таком случае), запросился на паровоз. Ездил кочегаром, помощником машиниста. И вот — возглавил паровозную бригаду.)

Был и еще как-то случай, когда за бригадой Завьялова закрепили паровоз, прибывший из Кунгура. Его там использовали как толкач, настоящего ухода за ним не было, поэтому был он даже внешне грязен и неряшлив. Времени на приведение его в божеский вид не оставалось — через два часа нужно было отправляться в первый рейс. Съездили. Помучились,

зато сразу выявили все его капризы и
он у них заблестел!

Случай третий — из области психо

Как-то у напарника, с которым Зав
паровозе, во время поездки выплавило
воз остановился на станции Менделее
Завьялов тут же примчался на попутно
менили подшипник, и старший машин
Перми проехал, чтобы убедиться, все л
век, это хорошо чувствовали все, кто с
подбирались к нему люди надежные.

Случай четвертый — из области те

Григорий Григорьевич вместе с бр
читали во второй главе) выступил иниц
составов, соревнования за экономию то
понятнее, их уже многие приспособили
стояло сложней. Многие паровозники
машиниста тут практически ничего не з
а мелкий уголь и вообще экономить на
случаи больших пережогов угля. Завья
дорожку к топливному складу. Лично к
смеси. Держал связь с лабораторией
воды. Многие бригады в депо тогда тер
да топлива, а на завьяловском паровозе
гар знали цену каждому куску угля. Знан
дали нужный результат. В 1959 году За
Это была рекордная для того времени
ловской магистрали ее не достигал.

Таким же образом, полагаясь не на
и точный расчет, он доказал возможно
и в лютую зимнюю стужу, и в летний зно
тором, на практике доказал свою правот
одолел сомнения скептиков, и многие, п

Вот таким он был человеком и так р

Видя его ответственность, высокой
ность, начальство попыталось было его
линии: еще в 1946 году его выдвинули н
тора. Ожидания, в общем-то, оправдали
ководством работала устойчиво. Но сам
ководить» не понравилось, и он отпроси

Так что же, так и не состоялась у не
нимать под карьерой. Он всегда был ма
но год от года рос уровень его мастерс
кусства вождения локомотива открывал
сочайшее удовлетворение, но это нахо
ственное признание.

В августе 1959 года Григорию Гри
звание Героя Социалистического Труда.
из поездки прямо у паровоза начальств
носили речи, вручали цветы. Он ответил

— Спасибо! Будем работать лучше.

И работал, как обещал. Набирали ве
лось топливо. А когда движение прогре

...ся, опытным глазом оценивает возникшую ...з двигаться дальше? Сможет ли дотянуть ...ться на продолжение движения мог лишь ...отив, как собственный организм.

...сказал помощнику.

...больной, не оправившийся от инфаркта,— ...ком ненадежную устойчивость. Метр за ...прочим, состав — преодолели остаток пе... далеко за входными стрелками, где уже ...почему запоздавший поезд. Авария была ...рожден для движения других поездов.

...ный, а потому ординарный.

...оверенный Григорию Завьялову как стар... ...о заезжен и запущен. У него была дур... ...горьевич «права качать» не стал. Вместе

...ов (справа)

...ым и членами обеих бригад засучили ру... ...и времени прошло, как паровоз № 2662 ...о жизнь) стал одним из лучших в депо.

...ть некоторые биографические подробно... ...в 1943 году. Хоть 29-летний Григорий ...вые за правое крыло локомотива, в депо ...да восемнадцати лет, после окончания ...ем. Из слесарей, как нередко бывало ...одном таком случае), запросился на па... ...ом машиниста. И вот — возглавил па...

...за бригадой Завьялова закрепили па... Его там использовали как толкач, настоя... ...ому был он даже внешне грязен и неряш... ...в божеский вид не оставалось — через ...ся в первый рейс. Съездили. Помучились,

зато сразу выявили все его капризы и дефекты. К следующей поездке он у них заблестел!

Случай третий — из области психологии.

Как-то у напарника, с которым Завьялов работал в очередь на одном паровозе, во время поездки выплавился тендерный подшипник, и паровоз остановился на станции Менделеево. Получив неприятное известие, Завьялов тут же примчался на попутном поезде выручать товарища. Заменили подшипник, и старший машинист еще половину пути в сторону Перми проехал, чтобы убедиться, все ли в порядке. Надежный был человек, это хорошо чувствовали все, кто с ним работал, потому и в бригаду подбирались к нему люди надежные.

Случай четвертый — из области технологии.

Григорий Григорьевич вместе с братьями Каменских (о них вы прочитали во второй главе) выступил инициатором вождения тяжеловесных составов, соревнования за экономию топлива. «Тяжеловесы» — это было понятнее, их уже многие приспособились водить. С экономией дело обстояло сложней. Многие паровозники искренне были убеждены, что от машиниста тут практически ничего не зависит, дело тут в качестве угля, а мелкий уголь и вообще экономить невозможно. В депо нередки были случаи больших пережогов угля. Завьялов же начал с того, что проторил дорожку к топливному складу. Лично контролировал качество угольной смеси. Держал связь с лабораторией и был в курсе анализа котловой воды. Многие бригады в депо тогда толком не знали даже нормы расхода топлива, а на завьяловском паровозе и помощник машиниста, и кочегар знали цену каждому куску угля. Знание плюс соответствующий настрой дали нужный результат. В 1959 году Завьялов сэкономил 161 тонну угля. Это была рекордная для того времени цифра. Ни один машинист Свердловской магистрали ее не достигал.

Таким же образом, полагаясь не на авось, а на знание всех условий и точный расчет, он доказал возможность водить тяжеловесные поезда и в лютую зимнюю стужу, и в летний зной. Тут он опять выступил инициатором, на практике доказал свою правоту, конкретными результатами преодолел сомнения скептиков, и многие, переняв его опыт, пошли за ним.

Вот таким он был человеком и так работал.

Видя его ответственность, высокий профессионализм и авторитетность, начальство попыталось было его продвинуть по административной линии: еще в 1946 году его выдвинули на должность машиниста-инструктора. Ожидания, в общем-то, оправдались: колонна паровозов под его руководством работала устойчиво. Но самому Григорию Григорьевичу «руководить» не понравилось, и он отпросился обратно на паровоз.

Так что же, так и не состоялась у него карьера? А это смотря что понимать под карьерой. Он всегда был машинистом и хотел им оставаться, но год от года рос уровень его мастерства, все новые и новые тайны искусства вождения локомотива открывались ему, и это приносило ему высочайшее удовлетворение, но это находило и все более высокое общественное признание.

В августе 1959 года Григорию Григорьевичу Завьялову присвоили звание Героя Социалистического Труда. Его поздравляли по возвращении из поездки прямо у паровоза начальство и товарищи по работе, произносили речи, вручали цветы. Он ответил всем просто:

— Спасибо! Будем работать лучше...

И работал, как обещал. Набирали веса ведомые им поезда, экономилось топливо. А когда движение прогресса повелело пересаживаться на

электровоз — он сделал это первым из машинистов верещагинского депо.

Выше звания Героя трудовых отличий у нас не было, поэтому следующие знаки признания его трудовых достижений были специфически советские: делегировали на совещание бригад и ударников коммунистического труда в Кремле, потом на Всесоюзное совещание железнодорожников в Москве. Неоднократно его избирали и делегатом съездов отраслевого профсоюза.

А в апреле 1966 года довелось ему быть даже делегатом XXIII съезда КПСС, что в ту пору тоже воспринималось как знак высокого отличия. Тут уж ему родное депо слало телеграммы — рапортовало о своих достижениях.

Вручали ему, конечно, и переходящие знамена самого высокого достоинства.

А в ноябре 1969 года Григорий Григорьевич Завьялов ушел на пенсию. После того газеты о нем не писали, а он прожил еще 30 лет...

Человек, которому «больше всех надо»

Валентин Егорович Орехов

Есть люди, которым «больше всех надо». И работают они больше всех, и спрашивают с них больше, чем с других. К такому племени относится Валентин Егорович Орехов.

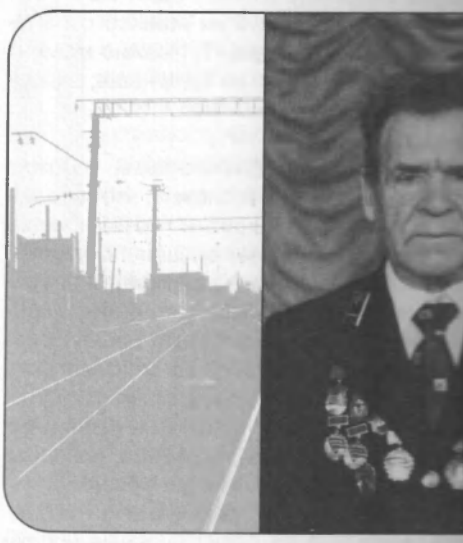
Впервые он в себе этот зуд (а как еще можно это чувство назвать?) ощутил подростком. Время вообще-то было не очень подходящее для больших запросов и амбиций, а уж ему и вовсе требовать что-то от жизни было не с руки. Войну он встретил четырнадцатилетним, побывал (не покидая родную деревеньку) в оккупации, а когда пришли наши, они собрали деревенских мальчишек и девчонок по пятнадцати-шестнадцати лет, посадили в вагоны — одних, без родителей — и привезли на Урал. Высадили ночью в незнакомом месте — живите, обустраивайтесь! До сих пор он не может понять стратегического смысла этой операции.

Орехов один из немногих попал в железнодорожное училище. Выбор там какой-то им предоставили. И вот тут-то впервые Валентин поднял планку: хочу, дескать, стать машинистом электровоза! А у них в программе физика, электротехника — это с его-то довоенными пятью классами! Преподаватели недоверчиво качали головами. А он занимался упорно, засиживаясь допоздна за учебниками и схемами. Экзамены сдавал «на отлично». Те же учителя теперь уже восхищались: «Молодец, Орехов! Быстро выучился!»

И в 1944-м году Валентин Егорович в должности помощника машиниста уже повел свой первый электровоз. В 17 лет! Спустя четыре года пересел на правое крыло локомотива.

Бесценную науку, пройденную им помощником, Валентин Егорович по ним поколениям. Много помощников вил к самостоятельной работе. Учил не и хозяйскому отношению к технике. ственный пример. Сам никогда не пы с приборов, навести чистоту в кабине дых. Поначалу сердились: мы, дескать привыкали к ореховским требованиям. делали на совесть.

Однако кабина электровоза — все ниста в ней — полноценный работник с лись помощники у Орехова, поскольк а тем временем и Орехов осваивал все тива. На тех маршрутах, где он работа



Кажется, мы еще не упомянули, что «по тровоза было локомотивное депо Чусов приходилось, в основном, по двум мар ская–Гороблагодатская. Там самое гори железной дороге, да и в мире подобн Читателю, может, любопытно узнать, ч сажирского поезда, курсировавшего по ге от Перми до Екатеринбурга и обрат зом, чтобы отрезок пути между Чусовск ночью, а то пассажиры ненароком пое уж там головокружительные виражи да

Вот по этим виражам и водил по И ведь мало того, что водил — ему еще Другие-то машинисты водят «тяжеловес

Можно-то, конечно, можно... Но вот личается от равнинной. Как-то случилось из строя быстродействующий выключате чает электроэнергию из контактного пр

рвым из машинистов верещагинского депо.
ых отличий у нас не было, поэтому следу-
довых достижений были специфически со-
щание бригад и ударников коммунистиче-
ка Всесоюзное совещание железнодорож-
тно его избирали и делегатом съездов

лось ему быть даже делегатом XXIII съезда
спринималось как знак высокого отличия. Тут
граммы — рапортовало о своих достиже-

реходящие знамена самого высокого до-

горий Григорьевич Завьялов ушел на пен-
е писали, а он прожил еще 30 лет...

котором всех надо»

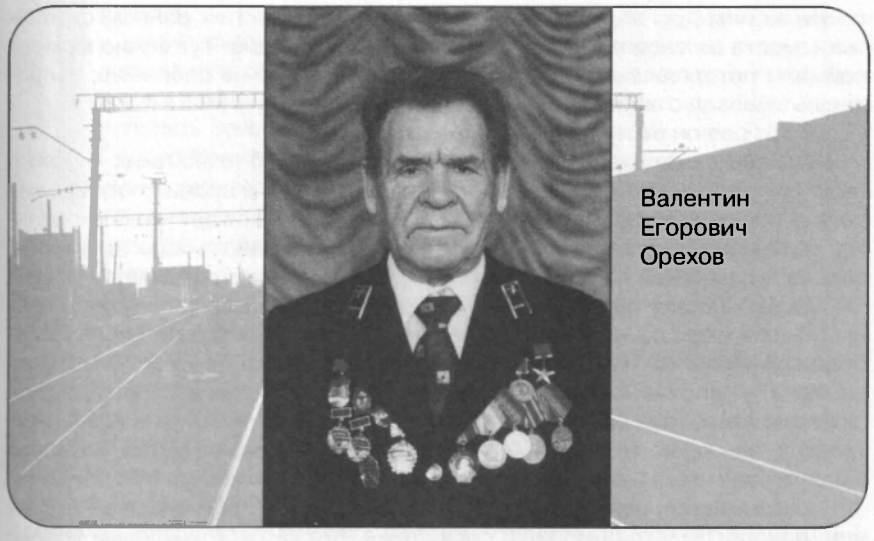
ье всех надо». И работают они больше всех,
ше, чем с других. К такому племени отно-
Орехов.
(а как еще можно это чувство назвать?)
вообще-то было не очень подходящее
амбиций, а уж ему и вовсе требовать что-
. Войну он встретил четырнадцатилет-
родную деревеньку) в оккупации, а ког-
деревенских мальчишек и девчонок по
посадили в вагоны — одних, без родите-
садили ночью в незнакомом месте — жи-
тор он не может понять стратегического

попал в железнодорожное училище. Выбор
и вот тут-то впервые Валентин поднял
истом электровоза! А у них в програм-
это с его-то довоенными пятью классами!
али головами. А он занимался упорно, за-
и схемами. Экзамены сдавал «на от-
же восхищались: «Молодец, Орехов! Быст-

Егорович в должности помощника маши-
электровоз. В 17 лет! Спустя четыре года
мотива.

Бесценную науку, пройденную им самим за эти четыре года работы помощником, Валентин Егорович потом щедро передавал следующим за ним поколениям. Много помощников с ним ездило — всех упорно готовил к самостоятельной работе. Учил не только сложностям профессии, но и хозяйскому отношению к технике. Лучший способ убеждения — собственный пример. Сам никогда не гнушался взять тряпку и стереть пыль с приборов, навести чистоту в кабине — это же заставлял делать и молодых. Поначалу сердились: мы, дескать, не уборщики, а механики. Потом привыкали к ореховским требованиям, понимали их разумность. И все уже делали на совесть.

Однако кабина электровоза — все-таки не школа, а помощник машиниста в ней — полноценный работник со своим кругом обязанностей. Учились помощники у Орехова, поскольку сами стремились в машинисты, а тем временем и Орехов осваивал все новые тонкости вождения локомотива. На тех маршрутах, где он работал, опыт накапливался уникальный.



Валентин Егорович Орехов

Кажется, мы еще не упомянули, что «портом приписки» ореховского электровоза было локомотивное депо Чусовская, значит, водить составы ему приходилось, в основном, по двум маршрутам: Чусовская–Кизел и Чусовская–Гороблагодатская. Там самое гористое место на всей Свердловской железной дороге, да и в мире подобных маршрутов надо еще поискать. Читателю, может, любопытно узнать, что расписание самого первого пассажирского поезда, курсировавшего по Уральской горнозаводской дороге от Перми до Екатеринбурга и обратно, составлено было таким образом, чтобы отрезок пути между Чусовской и Гороблагодатской проезжать ночью, а то пассажиры ненароком перепугаются, взглянув в окно: очень уж там головокружительные виражи да пропасти.

Вот по этим виражам и водил поезда Валентин Егорович Орехов. И ведь мало того, что водил — ему еще и здесь «больше всех надо было». Другие-то машинисты водят «тяжеловесы», а ему что — нельзя?

Можно-то, конечно, можно... Но вот чем, в частности, горная трасса отличается от равнинной. Как-то случилось, что перед самым подъемом вышел из строя быстродействующий выключатель, через который локомотив получает электроэнергию из контактного провода. Если состав остановится

(с тяжеловесным вполне может случиться), сможет ли потом без разбега взять перевал? Валентин Егорович решает идти на риск — вести поезд одним электровозом. Это трудно и опасно. Но ситуация требует, иначе произойдет задержка в движении поездов...

А вот еще характерный случай. Состав, который вел Орехов, остановили на промежуточной станции, чтобы пропустить встречный. Казалось бы, нормальная для железнодорожной практики ситуация, но тут была своя интрига: Валентин Егорович вел очередной «тяжеловес», а сразу за выходным светофором начинался затяжной подъем. Ох, и выругал же он про себя недальновидного диспетчера, устроившего ему эту «подлянку». Машинист, не обкатанный по таким маршрутам, тут наглухо застрял бы: задача просто непосильная, прямо-таки против законов физики. С точки зрения физики и сам Орехов, вероятно, не объяснил бы, как ему удаются такие цирковые номера. Просто он этот состав чувствует, как спортсмен свое натренированное тело. Чуть-чуть сдал назад, сжал состав, притормозил, а потом тормоза отпустил и мало-помалу тронул: один вагон вытянул, за ним другой, третий, а потом уже инерция этих раньше стронутых с места вагонов помогает вытаскивать следующие. Тут важно момент поймать: поторопишься — вагоны еще на тормозах, не сдернешь; запоздаешь — назад откатятся, тогда уж наглухо застрял.

В тот раз он состав вытащил, разогнал...

А сколько еще подобных случаев было? Ну, если б точно таких — можно было бы натренироваться, но работа машиниста тем и сложна, что ни один рейс в точности не повторяет другой, всякий раз возникает что-то новенькое. Тут мало простого навыка — нужна интуиция, позволяющая почувствовать выход из трудного положения прежде, чем до него додумается разум.

Если бы Валентину Егоровичу не было «надо больше всех», он со своим опытом езды по горным трассам мог бы жить и работать вполне безбедно. Выполнить план для него не проблема, зарплата (в те, советские времена) — вполне «мужская», железнодорожные льготы и преимущества, любимая жена, трое сыновей... Но другие-то, другие (пусть и на равнинных трассах) вон какие тяжеловесы водят! И он ставил перед собой, казалось бы, невыполнимые цели, а потом радовался тому, что все же сумел!

Оказывается, не только он радовался: труд его был замечен и оценен: в июле 1959 года пришло сообщение, что за свои трудовые успехи он удостоен звания Героя Социалистического Труда. Конечно, это была большая радость, но еще и большая ответственность: если раньше он мог, условно говоря, где-то и не преодолеть крутой перевал, это была его личная проблема — теперь же на него все будут смотреть куда как более строго и придирчиво: Герой же, Герою не дотягивать нельзя. Конечно, изменился его общественный статус — теперь у него появилось множество общественных дел и обязанностей: туда просят прийти, там поучаствовать, этому помочь...

Все проходит... Валентин Егорович давно уж на пенсии. Выросли его сыновья, окончили вузы, растят своих сыновей — его внуков...

Каждое утро он начинает с зарядки. По полтора часа работает с гирями, потом пробежка... Он хочет быть в форме наперекор болезням (а их у бывшего машиниста целый букет). Орехов живо интересуется всем, что происходит на железнодорожном транспорте. Как говорит, от строчки до строчки прочитывает «Гудок», а вот телевизор не смотрит — не по нему смакование ужасов и криминальных разборок. Главные ценности Орехова — добросовестный труд, семейное счастье и благополучие — остались неизменными.

Плодотворн способност удивляться

Феликс Анатольевич Гергин

Привычка — благое дело, привы и устойчивое, привычка перев ситуациях в режим «автопилота точить внимание на изменениях активной реакции. Словом, «пр Однако время от времени кто- ным и удивляется: почему так?! ответ на столь наивный вопрос, но и не так, а совсем иначе, и что инач философ, который сказал, что наука ро ко уточнили: не наука единая, но и вос из удивления.

Решаемся утверждать, что герой депо Егоршино Феликс Анатольевич Ге сии и общественного признания в кон бимой способности удивляться.

Вот один случай — он относится молодости Гергина. Вел Феликс Анато паевска в Богданович. В Егоршине ем остановку у гидроколонки, чтоб доба «А зачем? — удивился он вдруг этой п места дотяну». Останавливаться ему н связано с непроизводительной потерей только снизить скорость до нуля, чтоб цепить состав, съездить до гидроколо этой узловой и очень оживленной ста но не обходилось), потом еще постоять таки привычно было останавливаться? ездить с хорошим запасом воды — вд пункта не хватит? Но так рассуждали не контролировали, а у Гергина все бы висит величина расхода пара, и без ну кал. Кстати, и топливо тем самым эко можности и Егоршино без остановки было задумано!

Пример оказался заразительным, д шать «безводные» рейсы — возник «поч

случиться), сможет ли потом без разбега
вич решает идти на риск — вести поезд
о и опасно. Но ситуация требует, иначе
и поездов...
ай. Состав, который вел Орехов, остано-
, чтобы пропустить встречный. Казалось
рожной практики ситуация, но тут была
н вел очередной «тяжеловес», а сразу за
я затяжной подъем. Ох, и выругал же он
етчера, устроившего ему эту «подлянку».
ким маршрутам, тут наглухо застрял бы:
мо-таки против законов физики. С точки
роятно, не объяснил бы, как ему удаются
он этот состав чувствует, как спортсмен
ь-чуть сдал назад, сжал состав, притор-
л и мало-помалу тронул: один вагон вы-
потом уже инерция этих раньше строну-
таскивать следующие. Тут важно момент
ы еще на тормозах, не сдернешь; запоз-
уж наглухо застрял.
, разогнал...
аев было? Ну, если б точно таких — можно
ота машиниста тем и сложна, что ни один
гой, всякий раз возникает что-то новень-
нужна интуиция, позволяющая почувство-
я прежде, чем до него додумается разум.
у не было «надо больше всех», он со сво-
сам мог бы жить и работать вполне без-
не проблема, зарплата (в те, советские
елезнодорожные льготы и преимущества,
о другие-то, другие (пусть и на равнинных
одят! И он ставил перед собой, казалось
радовался тому, что все же сумел!
радовался: труд его был замечен и оце-
сообщение, что за свои трудовые успехи
алистического Труда. Конечно, это была
шая ответственность: если раньше он мог,
долеть крутой перевал, это была его лич-
него все будут смотреть куда как более
Герою не дотягивать нельзя. Конечно, из-
ус — теперь у него появилось множество
тей: туда просят прийти, там поучаство-

орович давно уж на пенсии. Выросли его
своих сыновей — его внуков...
зарядки. По полтора часа работает с ги-
жет быть в форме наперекор болезням
й букет). Орехов живо интересуется всем,
жном транспорте. Как говорит, от строч-
ок», а вот телевизор не смотрит — не по
минальных разборок. Главные ценности
, семейное счастье и благополучие — ос-

Плодотворная способность удивляться

Феликс Анатольевич Гергин

Привычка — благое дело, привычка — реакция на повторяющееся и устойчивое, привычка переводит наше поведение в «штатных» ситуациях в режим «автопилота» и тем самым позволяет сосредоточить внимание на изменениях, которые как раз и требуют нашей активной реакции. Словом, «привычка свыше нам дана».

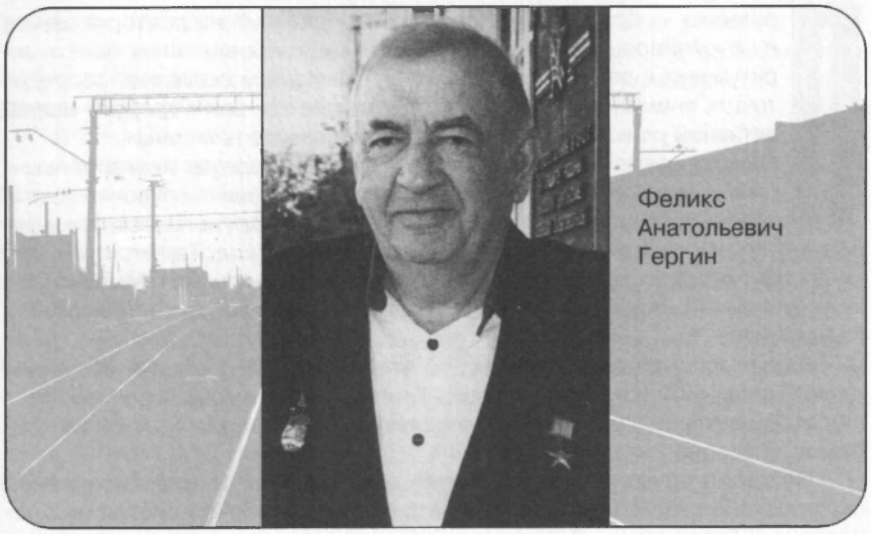
Однако время от времени кто-то останавливается перед привычным и удивляется: почему так?! И когда он начинает честно искать ответ на столь наивный вопрос, то порой обнаруживается, что можно и не так, а совсем иначе, и что иначе — даже лучше. Так что прав был философ, который сказал, что наука рождается из удивления. Мы бы только уточнили: не наука единая, но и вообще все новое в жизни рождается из удивления.

Решаемся утверждать, что герой этого очерка — бывший машинист депо Егоршино Феликс Анатольевич Гергин достиг высот своей профессии и общественного признания в конечном счете из-за своей неистребимой способности удивляться.

Вот один случай — он относится ко временам профессиональной молодости Гергина. Вел Феликс Анатольевич очередной состав из Алапаевска в Богданович. В Егоршине ему предстояло сделать привычную остановку у гидроколонки, чтоб добавить воды в тендерную емкость. «А зачем? — удивился он вдруг этой привычке.— Я и с той, что есть, до места дотяну». Останавливаться ему не хотелось, потому что это было связано с непроизводительной потерей немалого времени: надо было не только снизить скорость до нуля, чтобы потом опять ее набрать, но отцепить состав, съездить до гидроколонки, постоять там в очереди (на этой узловой и очень оживленной станции без очереди за водой обычно не обходилось), потом еще постоять «под водой». Но почему же все-таки привычно было останавливаться? Да потому, что надежней было ездить с хорошим запасом воды — вдруг без дозаправки до конечного пункта не хватит? Но так рассуждали машинисты, которые расход воды не контролировали, а у Гергина все было на учете, он знал, от чего зависит величина расхода пара, и без нужды пар в атмосферу не выпускал. Кстати, и топливо тем самым экономил. Вот он прикинул свои возможности и Егоршино без остановки «проскочил». Все получилось, как было задумано!

Пример оказался заразительным, другие бригады тоже стали совершать «безводные» рейсы — возник «почин».

В другой раз Гергин подобным же образом нашел способ экономить силы, нервы и, вероятно, здоровье своих коллег. Он ополчился против практики «резервистов». Речь идет о том, что со времен войны станционное начальство привыкло держать под рукой несколько локомотивных бригад. На всякий случай. То есть люди сидят дома после очередной поездки, время у них нерабочее, а только отлучаться никуда не смей: каждую минуту может последовать чрезвычайный вызов. Какой уж тут отдых! К слову сказать, во время войны создание такого резерва было настоящей находкой, поскольку практически устраняло возможность каких бы то ни было ЧП в связи с неявкой (вполне возможно, что и по самой уважительной причине) какой-то из бригад, назначенных в рейс. Но этот чрезвычайный порядок прижился, потому что для службы движения он был удобен. И какой же афронт получил Феликс Анатольевич со стороны этой службы, когда заикнулся о порочности такой практики! Гергин настаивал на своем: сохраняете чрезвычайщину вместо того, чтоб думать головой.



Феликс Анатольевич Гергин

Дайте людям нормально отдыхать! Сила удивления в том, что она разрушает привычку. Не было у движенцев убедительных доводов, чтоб отстоять порядок, сложившийся при военном положении. Ликвидировали резерв у электровозных колонн, потом у тепловозников. И что же — хорошо отдохнувшие люди стали работать заметно лучше!

В среде ученых существует лукавая шутка: дескать, все точно знают, что вот эту задачу решить нельзя, но приходит кто-то, который этого не знает,— и он-то эту заведомо неразрешимую задачу решает! То есть будто бы невежество помогает научному поиску. А лукавство этой шутки заключается в том, что пренебрежение привычкой, то есть удивление, представляется как «невежество». На самом же деле такое «невежество» — результат огромной эрудиции. Вот и все «удивления» Гергина были связаны с тем, что он неутомимо учился, стремясь детально разобраться во всем, что имело отношение к его профессии.

Начинал-то он с «ремеслухи». Собственно, большого выбора жизнь ему и не давала. На Урал попал с эшелоном эвакуированных почти мальчишкой, надо было как-то устраиваться — приобщаться к делу. Вот он и закончил эту самую «ремеслуху», с тем и был принят в 1944 году на работу

в егоршинское локомотивное депо. На
такой паровоз труднопроизносимой сер
ла: представьте себе восемнадцатилетне
многочасовой поездки кидает уголь со
его («шурует»), чтоб жарче горел, да е
ковой решетки, пароперегревателя.
когда паровоз ставят на «промывку»,
ружи от сажи, чистит топку, колосни
же — и школа. Потому что в это вре
там от чего в паровозе зависит, от чего
ходит здоровье, а от чего недомога
хорошим машинистом было нельзя. Не с
дители железных дорог, вышедшие из
еру все-таки кочегарами.

Вот и Феликс Анатольевич Гергин
года спустя, двадцатидвухлетним, прой
роста — поездить помощником — он ст
лет (в 1953-м) возглавил первую в депо
лонну, которая состояла из 5 паровозо
15 локомотивных бригад. Деповская мо
27-летнего вожака принялась осваивать
сных составов. Тогда, как читатель мог
жетов нашей книги, это направление —
талось самым перспективным в плане ув
не все машинисты считали для себя
в этом деле. Опыта накопилось много, ег
тивно пропагандировали — для Гергина
ресен. Мало того, им было интересно
фективность работы локомотивов. Гергин
земляка машиниста И. К. Ефремова, пре
вождения тяжеловесных поездов, знал
зервы производительности в правильн
ресовали секреты диспетчерской работы
подопечные тоже были... В общем, Гер
и «методов», умел вышелушить из них все
кретной ситуации, в которой работал сам
тате свои тяжеловесные грузовые поезда
норме 2800 тонн.

Вот как раз «за большой вклад в
грессивного метода вождения тяжелове
официального документа) 33-летний
тольевич Гергин и был удостоен в 1959
ческого Труда.

И вот представьте себе: получает
полным ходом ведет техническое пере
на смену приходят электровозы и тепл
лый шлейф преобразований — от разви
грузные составы уже просто не вмещают
до внедрения электроники. Что ж он
ем,— на обочину прогресса?

Но трудно представить себе, чтобы
ший новое, вдруг отступил перед потоком
жизнь. И Феликс Анатольевич, чувствуя

ым же образом нашел способ экономить
вье своих коллег. Он ополчился против
ет о том, что со времен войны станцион-
ать под рукой несколько локомотивных
ь люди сидят дома после очередной по-
только отлучаться никуда не смей: каж-
чрезвычайный вызов. Какой уж тут от-
ойны создание такого резерва было на-
актически устраняло возможность каких
ой (вполне возможно, что и по самой ува-
ригад, назначенных в рейс. Но этот чрез-
тому что для службы движения он был
ил Феликс Анатольевич со стороны этой
ности такой практики! Гергин настаивал
щину вместо того, чтоб думать головой.

Феликс Анатольевич Гергин

ь! Сила удивления в том, что она разру-
нцев убедительных доводов, чтоб отсто-
оенном положении. Ликвидировали ре-
том у тепловозников. И что же — хорошо
ть заметно лучше!
лукавая шутка: дескать, все точно знают,
я, но приходит кто-то, который этого не
разрешимую задачу решает! То есть буд-
ному поиску. А лукавство этой шутки за-
ние привычкой, то есть удивление, пред-
самом же деле такое «невежество» — ре-
и все «удивления» Гергина были связаны
стремясь детально разобраться во всем,
ессии.
». Собственно, большого выбора жизнь
с эшелоном эвакуированных почти маль-
аться — приобщаться к делу. Вот он и за-
тем и был принят в 1944 году на работу

в егоршинское локомотивное депо. Начинал кочегаром на «ырышке» (был такой паровоз труднопроизносимой серии «Ы»). Это была тяжелая школа: представьте себе восемнадцатилетнего парнишку, который в течение многочасовой поездки кидает уголь совковой лопатой в топку да ворошит его («шурует»), чтоб жарче горел, да еще следит за состоянием колосниковой решетки, пароперегревателя, дымовой коробки, а после поездки, когда паровоз ставят на «промывку», драит котел изнутри от накипи, снаружи от сажи, чистит топку, колосники... В общем, адская работа. Но все же — и школа. Потому что в это время тот самый парнишка познает, что там от чего в паровозе зависит, от чего у этой огромной машины происходит здоровье, а от чего недомогание. Не поработав кочегаром, стать хорошим машинистом было нельзя. Не случайно многие крупные руководители железных дорог, вышедшие из машинистов, начинали свою карьеру все-таки кочегарами.

Вот и Феликс Анатольевич Гергин начинал кочегаром. Но уже четыре года спустя, двадцатидвухлетним, пройдя курсы и неизбежную ступеньку роста — поездить помощником — он стал машинистом. А еще через пять лет (в 1953-м) возглавил первую в депо комсомольско-молодежную колонну, которая состояла из 5 паровозов, за которыми были закреплены 15 локомотивных бригад. Деповская молодежь под руководством своего 27-летнего вожака принялась осваивать технологию вождения тяжеловесных составов. Тогда, как читатель мог понять даже из предыдущих сюжетов нашей книги, это направление — вождение «тяжеловесов» — считалось самым перспективным в плане увеличения грузооборота, едва ли не все машинисты считали для себя вопросом чести попробовать себя в этом деле. Опыта накопилось много, его не только не скрывали, но и активно пропагандировали — для Гергина и его команды он весь был интересен. Мало того, им было интересно все, что так ли иначе влияло на эффективность работы локомотивов. Гергин знаком был и с опытом своего земляка машиниста И. К. Ефремова, предложившего увеличить скорость вождения тяжеловесных поездов, знал о «почине Еремина», искавшего резервы производительности в правильном составлении поездов; его интересовали секреты диспетчерской работы; конечно, и «лунинцами» он и его подопечные тоже были... В общем, Гергин был в курсе всех «починов» и «методов», умел вышелушить из них все, в чем видел пользу для той конкретной ситуации, в которой работал сам и работали его ребята. В результате свои тяжеловесные грузовые поезда они доводили до 5500 тонн при норме 2800 тонн.

Вот как раз «за большой вклад в освоение и распространение прогрессивного метода вождения тяжеловесных поездов» (формулировка из официального документа) 33-летний паровозный машинист Феликс Анатольевич Гергин и был удостоен в 1959 году звания Герой Социалистического Труда.

И вот представьте себе: получает он «Героя», а в это время дорога полным ходом ведет техническое перевооружение. Уходят паровозы, им на смену приходят электровозы и тепловозы, а это влечет за собой целый шлейф преобразований — от развития станционных путей (большегрузные составы уже просто не вмещаются в прежние габариты станций) до внедрения электроники. Что ж он теперь, со своим почетным званием,— на обочину прогресса?

Но трудно представить себе, чтобы Гергин, всегда жадно впитывавший новое, вдруг отступил перед потоком нового, в который его окунула сама жизнь. И Феликс Анатольевич, чувствуя, что его довоенных пяти классов

и «ремеслухи» военных лет никак не достаточно, чтобы постигать все эти электрические схемы, сложные узлы, непонятные агрегаты,— без малого в сорок лет взялся за систематическую учебу: поступил в техникум и с неизменным усердием начал штудировать то, без чего на новом витке жизни нельзя было обойтись.

Он освоил и этот рубеж, стал машинистом-инструктором, а по совместительству еще как бы и заместителем начальника депо по воспитательной работе. Вообще-то такой должности в депо никогда не существовало, хотя, может, и стоило бы ее иметь на предприятии, куда так много приходит молодых ребят с неустоявшимися еще жизненными позициями. Феликс Анатольевич про должность не думал, а просто не мог — не в его натуре было — сохранять нейтральное отношение к деповской молодежи. Кому-то существенно помогал освоиться и в коллективе, и в деле; лодырю мог прямо в глаза сказать то, что о нем думает, не осторожничая в выражениях. Возразить ему было трудно: на его стороне был опыт содержательно и щедро прожитой жизни. А опыт всегда весомее слов.

Сделать труд достойным человека!

Николай Иванович Пачес

Старинные фотоснимки больших строек завораживают постановочным размахом: десятки, сотни, порой и тысячи людей, вооруженных кайлами, ломами, лопатами, тачками, образуют огромный человеческий муравейник, который даже можно истолковать как символ созидательной деятельности человеческого рода. А можно усмотреть в нем и другой смысл: как же недалеко, в сущности, человек в своем развитии ушел от муравья, если руки, предназначенные природой для того, может быть, чтоб извлекать из струн божественные звуки или ваять прекрасные формы из мрамора, все еще используются для того, чтобы примитивно долбить и перемещать каменистый грунт, а головы, способные постигать глубины мироздания, заполнены неотступными заботами о том, как прокормить себя и семью.

Прогресс человечества можно оценивать с помощью разных критериев, но решающий его показатель — очеловечение труда, освобождение его от тяжелых, грубых, непроизводительных, не озаренных духовным смыслом форм. За последние 100–150 лет человечество сделало в этом направлении существенный (хотя, конечно же, далеко еще не достаточный) шаг вперед, раз уж упомянутые снимки смотрятся теперь исключительно как архивные раритеты. Техническое переоснащение железнодорожной отрасли в первые послевоенные десятилетия тоже стало частью этого великого движения, а один из самых активных его энтузиастов и творцов — герой этого очерка.

...Так уж получилось, что Никола
ту приходилось по пешеходному мос
ровочной горки. И всякий раз он в..де
ют к бегущим вагонам, подкладывают
лая и крайне опасная. Их, башма-
землекопов на старых строительных
какую-то машину, которая стала бы д
ватор делает труд сотен землекопов

Тут мы должны заметить, что тако
тен других прохожих, поднимавших-
привычное не задерживает внимание
к тому меньшинству человечества, кот
ляться очевидному, во-вторых, приду
ции — это было его увлечение, главны

Вообще-то радостей в его детст
ном селе, одиннадцатилетним пацан
седателем колхоза и сгинул в пучине
оккупация... От тягот реальной жизни
торые почему-то имели у него техни-
электрической лампочкой собствен
чему-то не зажглась), смастерил трак
чем сдвинулся с места...

Знаний не хватало.

Он это понимал и устремился в
сонов» — не оказалось поблизости
ществуют ли они вообще. Он поступ
ных машин Тульского железнодорож
механики там преподавали. И после
нию приехал на Пермскую железную

Ветераны, работавшие после вой
циях пути, наверняка помнят этого не
ретающего молодого специалиста. В-
присмотрелись — стали похваливать
труд облегчает. А он, ободренный по
теи. Заметил, например, что снежны
нии снегоочистителя по перегону. ме
ся впереди,— и сконструировал прибо
зирует о приближении препятствия.
телескопический домкрат своей конст
щем ремонте. Прежние были громозд
ный, облегченный. И главное — эффе
рукторские находки. Но теперь уж он
«основ механики» маловато, чтоб за
И поступил в Пермский политехниче

Так что когда Николай Иванов
бы построить такую машину, котора
ков их тяжелую и опасную работу.— э
хорошо бы, мол, «от дома провести
роить каменный мост», а конкретная и
ная человеком, имеющим достаточную
ее решение.

Но прежде он все-таки, обративш
ции, убедился, что такой машины в ми

не достаточно, чтобы постигать все эти
злы, непонятные агрегаты,— без малого
ескую учебу: поступил в техникум и с не-
ровать то, без чего на новом витке жиз-

машинистом-инструктором, а по совме-
ителем начальника депо по воспитатель-
ожности в депо никогда не существова-
еть на предприятии, куда так много при-
вшимися еще жизненными позициями.
сть не думал, а просто не мог — не в его
ьное отношение к деповской молодежи.
воиться и в коллективе, и в деле; лоды-
что о нем думает, не осторожничая в вы-
рудно: на его стороне был опыт содер-
ии. А опыт всегда весомее слов.

руд
м человека!

альших строек завораживают постано-
ки, сотни, порой и тысячи людей, воо-
ами, лопатами, тачками, образуют ог-
равейник, который даже можно истол-
ательной деятельности человеческого
в нем и другой смысл: как же недале-
своем развитии ушел от муравья, если
природой для того, может быть, чтоб
ие звуки или ваять прекрасные формы
ются для того, чтобы примитивно дол-
грунт, а головы, способные постигать
ы неотступными заботами о том, как

ю оценивать с помощью разных крите-
ь — очеловечение труда, освобождение
водительных, не озаренных духовным
0–150 лет человечество сделало в этом
, конечно же, далеко еще не достаточ-
тые снимки смотрятся теперь исключи-
ехническое переоснащение железнодо-
оенные десятилетия тоже стало частью
н из самых активных его энтузиастов

...Так уж получилось, что Николаю Ивановичу Пачесу ходить на работу приходилось по пешеходному мосту, перекинутому через пути сортировочной горки. И всякий раз он видел, как там, внизу, люди подскакивают к бегущим вагонам, подкладывают под колеса башмаки. Работа тяжелая и крайне опасная. Их, башмачников, было там много, почти как землекопов на старых строительных снимках. Неужели нельзя придумать какую-то машину, которая стала бы делать их труд, как, например, экскаватор делает труд сотен землекопов?

Тут мы должны заметить, что такой вопрос, вероятно, не возникал у сотен других прохожих, поднимавшихся каждое утро на тот мост, потому что привычное не задерживает внимание. Но, во-первых, Пачес принадлежал к тому меньшинству человечества, которое не утратило способности удивляться очевидному, во-вторых, придумывать всякие небывалые конструкции — это было его увлечение, главный источник радостей с детской поры.

Вообще-то радостей в его детстве было мало. Рос он в подмосковном селе, одиннадцатилетним пацаном остался без отца (тот был председателем колхоза и сгинул в пучине репрессий в 1938 году), потом была оккупация... От тягот реальной жизни он спасался в мире фантазий, которые почему-то имели у него технический уклон. Пытался осветить избу электрической лампочкой собственной конструкции (только она у него почему-то не зажглась), смастерил трактор — тот стал разваливаться прежде чем сдвинулся с места...

Знаний не хватало.

Он это понимал и устремился в учебу. Ну, не туда, где готовят «эдисонов» — не оказалось поблизости такого учебного заведения, да и существуют ли они вообще. Он поступил на отделение путевых и строительных машин Тульского железнодорожного техникума: как-никак основы механики там преподавали. И после окончания техникума по распределению приехал на Пермскую железную дорогу.

Ветераны, работавшие после войны в Кунгурской и Пермской дистанциях пути, наверняка помнят этого неугомонного, постоянно что-то изобретающего молодого специалиста. Вначале принимали за чудака, а потом присмотрелись — стали похваливать: молодец, дескать, парень — наш труд облегчает. А он, ободренный поддержкой, придумывал все новые затеи. Заметил, например, что снежный вихрь, образующийся при движении снегоочистителя по перегону, мешает водителю видеть, что делается впереди,— и сконструировал прибор, который автоматически сигнализирует о приближении препятствия. Потом предложил гидравлический телескопический домкрат своей конструкции для подъема пути при текущем ремонте. Прежние были громоздкие и тяжелые, а у Пачеса — удобный, облегченный. И главное — эффективный. Были и еще удачные конструкторские находки. Но теперь уж он точно убедился, что техникумовских «основ механики» маловато, чтоб заняться серьезными разработками. И поступил в Пермский политехнический институт...

Так что когда Николай Иванович Пачес задумался о том, что хорошо бы построить такую машину, которая стала бы выполнять за башмачников их тяжелую и опасную работу,— это был не прожект в том роде, что хорошо бы, мол, «от дома провести подземный ход или чрез пруд выстроить каменный мост», а конкретная инженерная задача, сформулированная человеком, имеющим достаточную подготовку и опыт, чтоб взяться за ее решение.

Но прежде он все-таки, обратившись к разным источникам информации, убедился, что такой машины в мире не существует.

С какой стороны подступиться к делу?

Воображение рисовало устройство, которое накладывает башмаки на рельсы, снимает их с рельсов, когда нужно, а башмачник стоит в стороне у пульта и лишь кнопки нажимает. Но кнопки кнопками, а какой механизм должны они приводить в действие? Пачес придумывает десятки вариантов, облекает их в эскизы и чертежи. Когда получается что-то обнадеживающее — чертежи воплощаются в металл. Но, увы, при испытании обнаруживаются непредусмотренные сложности, и башмаки ложатся мимо рельсов.

Три года он бился над этой проблемой — и вот полуавтоматический накладыватель с двумя кассетами по семь башмаков в каждой готов. На пульте управления нажимается кнопка. Дается команда — и прибор в работе. Мчащийся с горки вагон наезжает на педаль, и впереди, на блокировочном участке, в какие-то доли секунды механическая рука кладет башмак на рельс, точно под колесо. Вагон вздрагивает и останавливается.

Башмаконакладыватель системы Пачеса постепенно получает признание. Он одобрен министерством, отмечен премией общетранспортного конкурса рационализаторов. Авторское право на него подтверждено комитетом по изобретательству. Но самый главный результат: отпала нужда в тяжелой и опасной профессии башмачника, которой на каждой сортировочной станции были заняты сотни людей. Человечество сделало еще один маленький шажок в своем поступательном развитии.

Тут надо заметить, что за три года, пока Н. И. Пачес «доводил до ума» свое изобретение, произошла существенная перемена и в его служебном положении. В Пермском электровозном депо организовали новый цех — экспериментальный. Между прочим, единственный в своем роде на дороге. В других местах, вероятно, не нашлось такого энтузиаста с головой, переполненной невероятными идеями, как Пачес. «Под Пачеса» в Перми этот цех, несомненно, и делали; Пачес его и возглавил. Но задачи-то у нового цеха были, скажем так, «общесетевые» и даже, если хотите, общечеловеческие: искать возможности замены тяжелого физического труда машинным при ремонте и эксплуатации железнодорожной техники, совершенствовать технологию ремонта и обслуживания электровозов.

Так что головоломная работа с б
уложилась в профиль задач новой пр
структуры, и доводил свою хитроумную
нович, уже опираясь на помощь колле

Но параллельно с этой «пилотной
гими конструкциями. Среди наиболее
ройство УЗС, которое Пачес придума
киным. Предназначено оно для того,
локомотива составы практически любо

Тут тоже пришлось повозиться, пок
уже был вполне удовлетворительный:
традиционных башмаков. Но автору эт
удовлетворяла. Чтоб освободить голо
забот, Пачес берет не использованный
за чертежную доску. Через месяц чер
коллегам они не понравились — идея
дит в отпуск — очередной. Возврати
с производства утвержденную модель
номичной. Так появляется УЗС-86, кот

Среди других наиболее известны
расшивки старых звеньев пути, заним
точки колесных пар мотор-вагонных се
ное стойло для периодического ремон

Последний из названных агрегат д
извел большое впечатление на многих
ставку. Суть его была в том, чтоб раци
рукции целый ряд машин и механизмов
бочих,— чтоб все у них было под р
домкраты, электрические гайковерты и
вободило деповских слесарей от кува
лопроизводительных инструментов и
труда на 40 процентов. Многие локом
вали эту конструкцию для себя.

Экспериментальный цех, созданн
вызвал большой интерес и стал предм
этот образец, подобные подразделени
падная, Одесская и ряд других железн

Годы берут свое, и сейчас 76-летни
но, на пенсии. Но голова его по-прежне
лезками». Почти каждый день он встае
воспроизводит на ватмане то, о чем ду
лучше всего работается, в голову прихо

Сейчас он думает над усовершенс
шо бы, дескать, чтоб оно цеплялось не
Так было бы надежнее. Недавно подел
дороги Н. И. Сергеевым — тот одобрил

ся к делу?
йство, которое накладывает башмаки на
гда нужно, а башмачник стоит в стороне
. Но кнопки кнопками, а какой механизм
е? Пачес придумывает десятки вариан-
жи. Когда получается что-то обнадежи-
в металл. Но, увы, при испытании об-
е сложности, и башмаки ложатся мимо

облемой — и вот полуавтоматический на-
семь башмаков в каждой готов. На пуль-
. Дается команда — и прибор в работе.
т на педаль, и впереди, на блокировоч-
унды механическая рука кладет башмак
вздрагивает и останавливается.

Николай Иванович Пачес

емы Пачеса постепенно получает при-
м, отмечен премией общетранспортно-
Авторское право на него подтверждено
о самый главный результат: отпала нуж-
и башмачника, которой на каждой сор-
сотни людей. Человечество сделало еще
оступательном развитии.
года, пока Н. И. Пачес «доводил до ума»
ественная перемена и в его служебном
озном депо организовали новый цех —
им, единственный в своем роде на до-
е нашлось такого энтузиаста с головой,
еями, как Пачес. «Под Пачеса» в Перми
Пачес его и возглавил. Но задачи-то
общесетевые» и даже, если хотите, об-
сти замены тяжелого физического труда
тации железнодорожной техники, совер-
и обслуживания электровозов.

Так что головоломная работа с башмакоукладывателем очень точно уложилась в профиль задач новой производственно-экспериментальной структуры, и доводил свою хитроумную машину до кондиции Николай Иванович, уже опираясь на помощь коллег и солидную техническую базу.

Но параллельно с этой «пилотной» разработкой шла работа над другими конструкциями. Среди наиболее значительных можно назвать устройство УЗС, которое Пачес придумал вместе с инженером Е. С. Бабушкиным. Предназначено оно для того, чтобы удерживать отцепленные от локомотива составы практически любого веса на любых уклонах.

Тут тоже пришлось повозиться, поломать голову. В принципе результат уже был вполне удовлетворительный: устройство УЗС-82 заменяло 15–20 традиционных башмаков. Но автору видней — чем-то его конструкция не удовлетворяла. Чтоб освободить голову от утомительных повседневных забот, Пачес берет не использованный за прошлый год отпуск и садится за чертежную доску. Через месяц чертежи были готовы и... отвергнуты: коллегам они не понравились — идея оказалась сырой. И он снова уходит в отпуск — очередной. Возвратившись, принимает решение снять с производства утвержденную модель и заменить ее новой — более экономичной. Так появляется УЗС-86, которое внедряется в производство.

Среди других наиболее известных разработок цеха — машина для расшивки старых звеньев пути, занимающая 15 рабочих, станок для обточки колесных пар мотор-вагонных секций без выкатки, механизированное стойло для периодического ремонта электровозов.

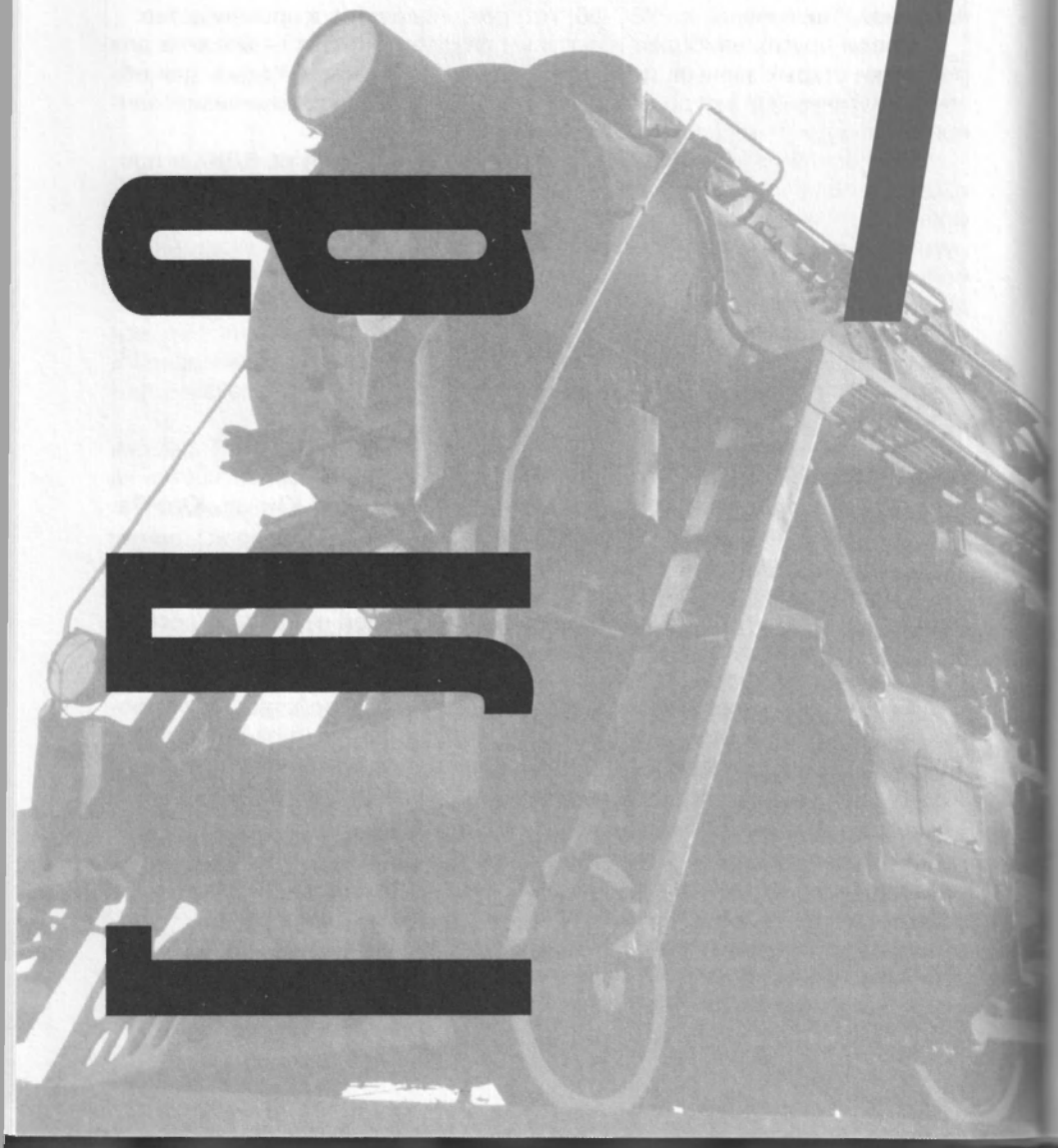
Последний из названных агрегат демонстрировался на ВДНХ и произвел большое впечатление на многих профессионалов, посетивших выставку. Суть его была в том, чтоб рационально соединить в одной конструкции целый ряд машин и механизмов, облегчающих труд ремонтных рабочих,— чтоб все у них было под рукой: гидравлические прессы и домкраты, электрические гайковерты и т.п. Механизированное стойло освободило деповских слесарей от кувалды, гаечных ключей и прочих малопроизводительных инструментов и повысило их производительность труда на 40 процентов. Многие локомотивные депо страны позаимствовали эту конструкцию для себя.

Экспериментальный цех, созданный и руководимый Н. И. Пачесом, вызвал большой интерес и стал предметом изучения — ориентируясь на этот образец, подобные подразделения создали у себя Южная, Юго-Западная, Одесская и ряд других железных дорог сети.

Годы берут свое, и сейчас 76-летний Николай Иванович Пачес, конечно, на пенсии. Но голова его по-прежнему, как он сам шутит, «набита железками». Почти каждый день он встает к старенькой чертежной доске и воспроизводит на ватмане то, о чем думал ночью. Ночью, по его мнению, лучше всего работается, в голову приходят самые рациональные идеи.

Сейчас он думает над усовершенствованием устройства УЗС: хорошо бы, дескать, чтоб оно цеплялось не за обод колеса, а за автосцепку. Так было бы надежнее. Недавно поделился идеей с главным ревизором дороги Н. И. Сергеевым — тот одобрил. Значит, стоит поработать.

Глава 7

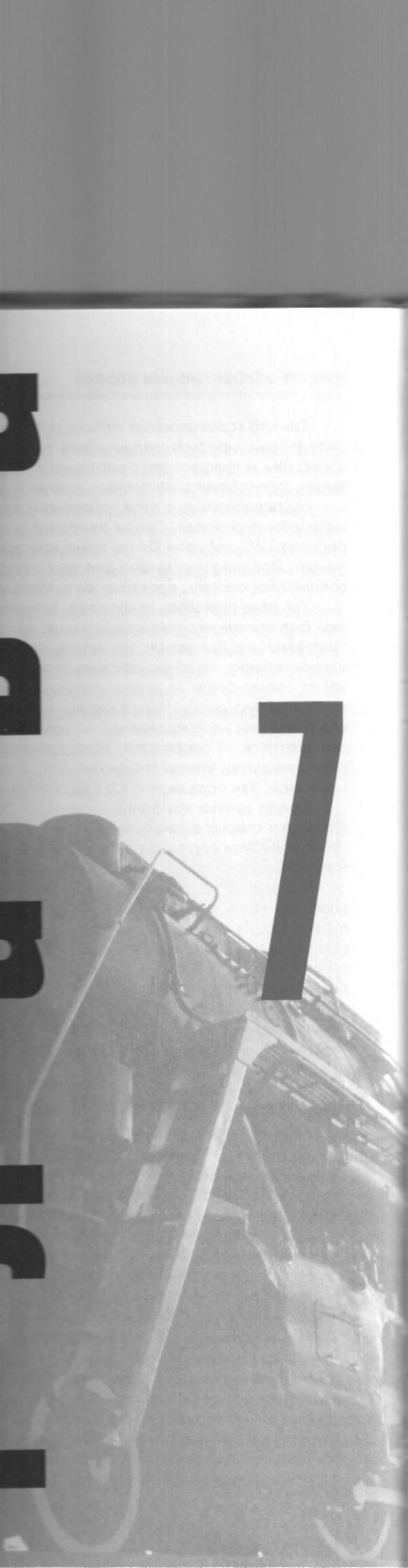


1 8

Где центр?

Где периф

2 0



7

1878

Где центр?

Где периферия?

2003

Образование в августе 1946 года отделений как производственно-территориальных звеньев оказало позитивное влияние на все стороны жизни железной дороги. Центральное управление, передав на места значительный объем своих прежних функций, что называется, освободило руки для осуществления стратегических замыслов. Руководство отделений, обладая теперь необходимыми для того полномочиями, получило возможность не только оперативно решать вопросы, так или иначе касающиеся обустройства жизни своих коллективов, но и более точно соотносить производственно-техническую политику на своем отрезке магистрали со спецификой обслуживаемого региона и потребностями расположенных здесь предприятий. Плодотворную роль сыграл и неизбежный дух соперничества между отделениями: каждому хотелось не отстать от своих коллег, а если получится — в чем-то их даже обойти, чем-то отличиться. Отделения стали полигонами новаторской организационной и технической мысли. Теперь уже нередко именно отделения стали называться в качестве источников полезных начинаний, обогащающих опыт не только Свердловской железной дороги, но и всей сети дорог.

В качестве удачных примеров регионального — в рамках отделений — решения организационных и технико-экономических проблем можно назвать обустройство в первые послевоенные годы Надеждинского (Серовского) отделения и разработанные там единые технологические процессы погрузочно-разгрузочных работ для предприятий, имеющих свои подъездные пути; полный перевод Тюменского отделения на тепловозную тягу и двухколейное движение по основной магистрали; знаменитый «пермский метод», предусматривающий технологически оправданную организацию станционного хозяйства, своевременное получение и всестороннее использование оперативной информации и рационально организованный командный пункт. Да, в сущности, каждое отделение сумело предъявить «граду и миру» какие-то интересные новации, рожденные на его территории его работниками.

Появление отделений, конечно, не ликвидировало разницу между крупным железнодорожным узлом и «тихим полустанком» из песенного фольклора, но уже гораздо труднее стало различать, где центр, а где периферия огромного предприятия, именуемого Свердловской железной дорогой, ибо и в местах, удаленных от Управления дороги на сотни километров (в Серове, Егоршино, Нижнем Тагиле, Тюмени, Верещагино, не говоря уж о Перми) сформировались крупные центры творческого поиска и выросли специалисты, известность и авторитет которых во многих случаях перешагнули границы Урала.

Некоторых из них мы представим в этой главе.

Доктор путейских н

Юрий Николаевич Кравченко

Личное дело бывшего начальни
Николаевича Кравченко, храня
деления, занимает солидную
то 116 листов. Судя уже по з
рода папки заполняются не
«беллетристикой», а только д
конкретные события, жизнь у
делении была и продолжитель
И на самом деле, 23-летний инженер
Новосибирского института военных ин
поработать и в Польше (восстанавлив
не действия 1-го Белорусского фронта
в 1945 году. (Впрочем, точнее сказа
две дороги, разделенные перед войно
А официально на пенсию он ушел в де
Мы говорим «официально» ушел, пото
возрасте 81 года, он продолжает рабо
в таком возрасте много ли надо. Прож
стороны, его заботит подготовка проф
железной дороги; с другой стороны, он
его полувекового опыта путейца — в к
довелось ему осмысливать и делать?
гах называют его «доктором путейски
ровкой у него, конечно, нет, но зато ес
листами — она убедительней всяких д

Путь всякой науки — это вовсе не
вершинам, а изнурительное карабкан
статочно тривиальная истина подтвержда
ного путейца отметками о нескольких де
нечно, легкомысленно от них отмахнуться
фессиональный облик руководителя сове
лицо турнирного бойца. Но в выговора
возглавлял то или иное подразделение
мер, 15 крушений подвижного состава. Д
колаевич был в них повинен. Можно, од
ситуации, с уверенностью утверждать: ес
лена — дальнейший его профессиональ
че. Но если что-то произошло в его вед
его вины — по советским правилам он,
должен был быть наказан. Считалось, чт

6 года отделений как производственно-
оказало позитивное влияние на все сто-
роги. Центральное управление, передав
ьем своих прежних функций, что назы-
для осуществления стратегических за-
елений, обладая теперь необходимыми
олучило возможность не только опера-
ак или иначе касающиеся обустройства
лее точно соотносить производственно-
трезке магистрали со спецификой об-
остями расположенных здесь предпри-
и неизбежный дух соперничества меж-
ось не отстать от своих коллег, а если
йти, чем-то отличиться. Отделения стали
ационной и технической мысли. Теперь
тали называться в качестве источников
их опыт не только Свердловской желез-

регионального — в рамках отделений —
ико-экономических проблем можно на-
евоенные годы Надеждинского (Серов-
е там единые технологические процес-
бот для предприятий, имеющих свои
Тюменского отделения на тепловозную
сновной магистрали; знаменитый «пер-
ий технологически оправданную органи-
воевременное получение и всесторон-
информации и рационально организо-
сущности, каждое отделение сумело
-то интересные новации, рожденные на

но, не ликвидировало разницу между
м и «тихим полустанком» из песенного
ее стало различать, где центр, а где пе-
, именуемого Свердловской железной
ых от Управления дороги на сотни кило-
жнем Тагиле, Тюмени, Верещагино, не
ись крупные центры творческого поис-
стность и авторитет которых во многих
ла.
вим в этой главе.

Доктор путейских наук

Юрий Николаевич Кравченко

Личное дело бывшего начальника Пермской дистанции пути Юрия Николаевича Кравченко, хранящееся в архиве отдела кадров отделения, занимает солидную папку, где пронумеровано и прошито 116 листов. Судя уже по этой цифре и учитывая, что такого рода папки заполняются не мемуарами и иной многословной «беллетристикой», а только документами, четко фиксирующими конкретные события, жизнь у Юрия Николаевича в Пермском отделении была и продолжительной, и богатой событиями.

И на самом деле, 23-летний инженер-лейтенант Кравченко, выпускник Новосибирского института военных инженеров транспорта, успевший уже поработать и в Польше (восстанавливал железнодорожные пути в районе действия 1-го Белорусского фронта), прибыл на Свердловскую дорогу в 1945 году. (Впрочем, точнее сказать: еще на Пермскую, потому что две дороги, разделенные перед войной, тогда еще не воссоединились.) А официально на пенсию он ушел в декабре 1993 года — вот и считайте. Мы говорим «официально» ушел, потому что даже и сегодня, в почтенном возрасте 81 года, он продолжает работать в дортехшколе. Не ради денег: в таком возрасте много ли надо. Прожил бы на свою пенсию. Но, с одной стороны, его заботит подготовка профессиональных кадров для родной железной дороги; с другой стороны, он, конечно, понимает ценность своего полувекового опыта путейца — в каких учебниках найдешь все то, что довелось ему осмысливать и делать? Недаром в профессиональных кругах называют его «доктором путейских наук». Диплома с такой формулировкой у него, конечно, нет, но зато есть вот эта папка со 116 архивными листами — она убедительней всяких дипломов.

Путь всякой науки — это вовсе не триумфальное шествие к сияющим вершинам, а изнурительное карабканье по каменистым тропам. Эта достаточно тривиальная истина подтверждается в служебном досье многоопытного путейца отметками о нескольких десятках (!) выговоров. Можно бы, конечно, легкомысленно от них отмахнуться: дескать, выговоры украшают профессиональный облик руководителя советских времен, как боевые шрамы — лицо турнирного бойца. Но в выговорах, полученных Кравченко, когда он возглавлял то или иное подразделение, так или иначе отразились, например, 15 крушений подвижного состава. Другой вопрос — насколько Юрий Николаевич был в них повинен. Можно, однако, даже не вникая в суть каждой ситуации, с уверенностью утверждать: если б прямая его вина была установлена — дальнейший его профессиональный путь развивался бы совсем иначе. Но если что-то произошло в его ведомстве и при очевидном отсутствии его вины — по советским правилам он, именно как начальник, обязательно должен был быть наказан. Считалось, что это «мобилизует».

Некоторые мотивировки выговоров Юрию Николаевичу звучат на нынешний вкус и вполне экзотически. Например, когда он был начальником Кунгурской дистанции пути, то его наказали не просто выговором, но и пятисуточным арестом за «понуждение подчиненных укладывать в путь остродефицитные рельсы».

По признанию самого Кравченко, кунгурский период вообще дался ему особенно тяжело. Работы было много, путейское хозяйство изношенное. В те годы он видел домашних только спящими. Да и он тогда еще не был «доктором путейских наук», а только постигал стратегию и тактику соотнесения желаемого с возможным. Но постигал, надо полагать, вполне успешно, поскольку через несколько лет его назначили руководителем Пермской дистанции пути, то есть посадили его на хозяйство несравненно более сложное.

Ю. Н. Кравченко переехал из Кунгура в Пермь, когда отделение возглавил М. К. Скумбин. Михаил Казимирович поработал на отделении

Юрий Николаевич Кравченко

10 лет (с 1956 по 1966 год) и уехал в Москву на высокую выборную должность в ЦК профсоюза железнодорожников, но легенды о нем до сих пор живы в Перми. Рассказывают, как он запоминал людей с первой встречи и удивлял потом, называя по имени-отчеству; как засадил всех руководителей-«практиков» за учебу. Но главное — ему удалось сколотить дружную команду из молодых, талантливых инженеров, которым хотелось интересно жить. И они превратили свое отделение — не в ущерб выполнению всех производственных функций — в огромную лабораторию, где отрабатывались свежие и, в конечном счете, плодотворные идеи, касающиеся организации всей работы в отделении. Самый известный продукт деятельности этой «лаборатории» — упомянутый выше «пермский метод», который в изданной позже книге М. К. Скумбин назвал, воспользовавшись распространившимся к тому времени выражением, «научной организацией труда» (хотя в то время, когда они свой «метод» разрабатывали, никаких разговоров о НОТ еще не было). Понятие «пермский метод» было удобно тем, что, задавая общее направление творческого поиска, оно никак не ограничивало тему и предмет. Так что и Н. И. Пачес со своим башмаконакладывателем и всем своим

экспериментальным цехом работал на
ченко добавлял свои штрихи к нему.

В ведении Кравченко было путевое
но отделение на одном из самых грузо
поезда шли с интервалом в несколько
методы текущего содержания пути. Пл
на стрелочных переводах и станционн
полнять комплексные специализиров
механизмов. Кроме того, в дистанции
вечавших за оперативную обстановку в
ководителей от потери времени на ре

В 1963 году коллегия МПС рекоме
одним воплощением «пермского мето
уборкой. Смысл идеи состоял в том, что
лялись за руководителем станции, а п
обеспечение бесперебойной работы ма
что труд снегоуборочного подразделен
работы отделения, без нервозности и
в общий производственный процесс.

— Мы занимаемся не снегоборьбой
Юрий Николаевич, выступая на эту тему

Сетевую школу предваряла дорожно
учительный случай. Докладывая о сут
сказуемый «революционер» Кравченко
внедрения диспетчеризации и отличн
уборки начальник дистанции может спо
выдалась метельная) на путях станции
тились два руководителя путевых дист
головы занесенные снегом, мрачные и

— Откуда вы? — удивился вчераш

— Не поверили мы тебе, Юра,— от
посмотреть, как на станции убирают сн
Всю ночь, как братья из сказки про кон
а «жар-птицу» так и не поймали. Молод

То есть начальства не было, а раб
Конечно, вот так положиться друг на д
личного участия непременно будет ЧП,
женеры дистанции и дорожные мастера

В те годы пермским путейцам дос
ностей вспучивание земляного полотна
участках дистанции. Это вносило сбои
ничивало скорость движения. Чтобы ли
цы во главе с Кравченко стали врезать
ки» или устраивать накладные «рубаш
себя оправдал, его применили на всем
ным путем, не замедляя скорость.

Наивысший восторг и удовлетворе
принес Юрию Николаевичу, по собств
Тогда пермякам удалось осуществить
го из крупных и старинных мостов на с
колаевич уже не был заместителем нач
ительству, он принимал самое непосред
ной операции. Сборку и разборку дет

воров Юрию Николаевичу звучат на ны-
и. Например, когда он был начальником
го наказали не просто выговором, но и
ждение подчиненных укладывать в путь

енко, кунгурский период вообще дался
много, путейское хозяйство изношенное.
ько спящими. Да и он тогда еще не был
ько постигал стратегию и тактику соот-
Но постигал, надо полагать, вполне ус-
ько лет его назначили руководителем
посадили его на хозяйство несравнен-

из Кунгура в Пермь, когда отделение
Казимирович поработал на отделении

Юрий Николаевич Кравченко

л в Москву на высокую выборную дол-
дорожников, но легенды о нем до сих
т, как он запоминал людей с первой
я по имени-отчеству; как засадил всех
ебу. Но главное — ему удалось сколо-
, талантливых инженеров, которым хо-
вратили свое отделение — не в ущерб
ных функций — в огромную лаборато-
е и, в конечном счете, плодотворные
сей работы в отделении. Самый изве-
й «лаборатории» — упомянутый выше
данной позже книге М. К. Скумбин на-
транившимся к тому времени выраже-
да» (хотя в то время, когда они свой
разговоров о НОТ еще не было). Поня-
бно тем, что, задавая общее направ-
как не ограничивало тему и предмет.
шмаконакладывателем и всем своим

экспериментальным цехом работал на «пермский метод», и Ю. Н. Кравченко добавлял свои штрихи к нему.

В ведении Кравченко было путевое хозяйство. Поскольку расположено отделение на одном из самых грузонапряженных участков сети (здесь поезда шли с интервалом в несколько минут), нужно было искать новые методы текущего содержания пути. Планово-предупредительные работы на стрелочных переводах и станционных путях стали при Кравченко выполнять комплексные специализированные бригады с использованием механизмов. Кроме того, в дистанции ввели должности диспетчеров, отвечавших за оперативную обстановку в течение суток. Они освободили руководителей от потери времени на решение второстепенных вопросов...

В 1963 году коллегия МПС рекомендовала дорогам вооружиться еще одним воплощением «пермского метода» — механизированной снегоуборкой. Смысл идеи состоял в том, что организаторские функции закреплялись за руководителем станции, а путейцам вменялось в обязанность обеспечение бесперебойной работы машин. В чем тут был выигрыш? В том, что труд снегоуборочного подразделения подчинялся единой технологии работы отделения, без нервозности и скандалов, планомерно вплетался в общий производственный процесс.

— Мы занимаемся не снегоборьбой, а уборкой снега! — констатировал Юрий Николаевич, выступая на эту тему на сетевой школе у себя в Перми.

Сетевую школу предваряла дорожная, где произошел курьезный и поучительный случай. Докладывая о сути метода, остроумный и непредсказуемый «революционер» Кравченко заявил коллегам, что в результате внедрения диспетчеризации и отличной от прежней технологии снегоуборки начальник дистанции может спокойно спать ночью. Утром (а ночь выдалась метельная) на путях станции Пермь-2 Юрию Николаевичу встретились два руководителя путевых дистанций других отделений. С ног до головы занесенные снегом, мрачные и продрогшие.

— Откуда вы? — удивился вчерашний докладчик.

— Не поверили мы тебе, Юра,— отвечали мужики,— и решили сами посмотреть, как на станции убирают снег без вмешательства начальства. Всю ночь, как братья из сказки про конька-горбунка, в засаде просидели, а «жар-птицу» так и не поймали. Молодцы, пермяки!

То есть начальства не было, а работа шла. Каждый знал свое дело. Конечно, вот так положиться друг на друга и не бояться, что без твоего личного участия непременно будет ЧП, можно лишь при условии, если инженеры дистанции и дорожные мастера — одна команда.

В те годы пермским путейцам доставляло много хлопот и неприятностей вспучивание земляного полотна, особенно весной, на некоторых участках дистанции. Это вносило сбои в график движения поездов, ограничивало скорость движения. Чтобы ликвидировать эту опасность, путейцы во главе с Кравченко стали врезать в такие места асбестовые «подушки» или устраивать накладные «рубашки» из того же материала. Метод себя оправдал, его применили на всем отделении, и поезда пошли обычным путем, не замедляя скорость.

Наивысший восторг и удовлетворение от хорошо сделанного задания принес Юрию Николаевичу, по собственному его признанию, 1988 год. Тогда пермякам удалось осуществить замену пролетных строений одного из крупных и старинных мостов на сети — Камского. И хотя Юрий Николаевич уже не был заместителем начальника отделения по пути и строительству, он принимал самое непосредственное участие в этой масштабной операции. Сборку и разборку деталей моста решили производить

на специальной площадке прямо в русле Камы. Возглавил работу по сооружению монтажного «стола» и строительству на нем необходимого путевого развития главный путеец отделения Юрий Николаевич Кравченко. И команда монтажников под его руководством успешно выполнила свою задачу.

На протяжении 20 лет возглавлял Юрий Николаевич Кравченко Пермскую дистанцию пути. Он принял ее в аварийном состоянии и превратил в образцовое предприятие, в полигон для отработки передовых методов организации труда.

Сына своего Юрий Николаевич за собой, на железную дорогу, не повел — не пожелал ему этого неимоверно тяжкого труда. Но сам остался верен не только своей профессии на всю жизнь, но и отделению. Приглашали в другие места — и на хорошую должность в Министерство путей сообщения, и заместителем начальника Дальневосточной дороги — не пошел. «Я,— говорит,— по природе своей однолюб». Что тут возразить?

Вагонный доктор

Владимир Иванович Ермаков

Работать в вагонное депо Верещагино инженер Владимир Иванович Ермаков пришел уже в начале 60-х, когда ему было за двадцать пять, но дорога туда была знакома ему с детства. Там его мать, Ирина Ульяновна, трудилась оператором пункта технического осмотра, а отец, Иван Антипьевич,— старшим осмотрщиком, затем начальником ПТО. Школьником Володя частенько к ним забегал после уроков, пропитывался, как это обычно бывает в железнодорожных семьях, особым духом железнодорожного «сословия» и как-то даже, существует предание, будучи еще в совсем малых летах, высказал желание стать «вагонным доктором», чем, естественно, потешил окружающих, но, оказывается, невзначай предсказал свою судьбу.

Судьба, однако, не торопилась исполнять свои предначертания. Сначала Владимиру надо было окончить среднюю школу: в середине 50-х в школы ФЗО и ремесленные училища дети из благополучных рабочих семей уже не торопились. После школы немного поработал на ПТО слесарем-автоматчиком (так изначально и предполагалось, что временно), но вскоре был призван на армейскую службу. Направили его служить в морскую авиацию Тихоокеанского флота, что само по себе явилось признанием высоких физических и интеллектуальных качеств призывника. Но зато служить пришлось дольше, чем сверстникам,— три года. Вернувшись домой, сразу женился на бывшей однокласснице. А вскоре молодая жена собирала его на учебу в Томск, куда Владимир поехал по направлению дороги. Через год студентов перевели в Омский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта.

Преддипломную практику Ермаков проходил на родном предприятии. Сюда же вернулся дипломированным специалистом.

Он стал вторым дипломированным
Василий Николаевич Безумов, который
инженера, но числился старшим. Челове
сто это подчеркивал в разговоре: «Я зд

Безумов нисколько не обиделся,
Семенович Милюков предложил стать гл
Владимиру Ермакову, который поначал
«старший» на первых порах опекал мол
шении технических вопросов. Они сраб
номышленниками.

Свою деятельность в новой должно
ства административно-бытового корпус
бом под видом расширения санитарны
ка того времени, облегчавшая получение
на месте деревянной конторы, построе

кирпичное здание с душевыми на перво
ми для ИТР — на втором.

Затем пришла очередь цехов. Что
ра? Устаревшая технология ремонта ва
да. Основными рабочими инструментам
лоток и зубило. Колеса поднимали ваг
рычага.

В то время на сети дорог широкум
лектива вагонного депо Московка Запа
ги. Омичи провели у себя механизаци
Их пример подтолкнул верещагинцев з
ей депо.

В инициативную группу вошли инжа
вич Безумов, мастер бригады оборудов
и сам Ермаков. Они собирались втрое
и проводили «мозговую атаку». Инженерн
все работники депо, которых по очереди
ства и переводили временно в хозяйств

в русле Камы. Возглавил работу по со-
строительству на нем необходимого пу-
отделения Юрий Николаевич Кравченко.
руководством успешно выполнила свою

авлял Юрий Николаевич Кравченко Пер-
ал ее в аварийном состоянии и превра-
в полигон для отработки передовых ме-

ич за собой, на железную дорогу, не по-
моверно тяжкого труда. Но сам остался
и на всю жизнь, но и отделению. Пригла-
ошую должность в Министерство путей
льника Дальневосточной дороги — не по-
своей однолюб». Что тут возразить?

доктор

Верещагино инженер Владимир Ивано-
в начале 60-х, когда ему было за двад-
а была знакома ему с детства. Там его
трудилась оператором пункта техниче-
ван Антипьевич,— старшим осмотрщи-
ПТО. Школьником Володя частенько
ков, пропитывался, как это обычно бы-
семьях, особым духом железнодорож-
существует предание, будучи еще в со-
ание стать «вагонным доктором», чем,
их, но, оказывается, невзначай предска-

сь исполнять свои предначертания. Сна-
чить среднюю школу: в середине 50-х
лища дети из благополучных рабочих се-
колы немного поработал на ПТО слеса-
но и предполагалось, что временно), но
о службу. Направили его служить в мор-
пота, что само по себе явилось призна-
лектуальных качеств призывника. Но зато
зверстникам,— три года. Вернувшись до-
однокласснице. А вскоре молодая жена
куда Владимир поехал по направлению
ревели в Омский электромеханический
жного транспорта.
маков проходил на родном предприятии.
ным специалистом.

Он стал вторым дипломированным инженером в депо. Первым был Василий Николаевич Безумов, который исполнял обязанности главного инженера, но числился старшим. Человек умный, но самолюбивый, он часто это подчеркивал в разговоре: «Я здесь не главный, я — старший».

Безумов нисколько не обиделся, когда начальник депо Константин Семенович Милюков предложил стать главным недавнему выпускнику вуза Владимиру Ермакову, который поначалу работал в техотделе. Напротив, «старший» на первых порах опекал молодого коллегу, помогал ему в решении технических вопросов. Они сработались и долгие годы были единомышленниками.

Свою деятельность в новой должности Ермаков начал со строительства административно-бытового корпуса. Работа проводилась хозспособом под видом расширения санитарных помещений (традиционная уловка того времени, облегчавшая получение финансирования). За короткий срок на месте деревянной конторы, построенной еще в 1895 году, поднялось

Владимир Иванович Ермаков

кирпичное здание с душевыми на первом этаже и служебными кабинетами для ИТР — на втором.

Затем пришла очередь цехов. Что не устраивало главного инженера? Устаревшая технология ремонта вагонов, преобладание ручного труда. Основными рабочими инструментами ремонтников были кувалда, молоток и зубило. Колеса поднимали вагами, используя жерди в качестве рычага.

В то время на сети дорог широкую известность получил опыт коллектива вагонного депо Московка Западно-Сибирской железной дороги. Омичи провели у себя механизацию самых трудоемких процессов. Их пример подтолкнул верещагинцев заняться коренной реконструкцией депо.

В инициативную группу вошли инженер техотдела Василий Николаевич Безумов, мастер бригады оборудования Петр Зиновьевич Федосеев и сам Ермаков. Они собирались втроем в кабинете главного инженера и проводили «мозговую атаку». Инженерные разработки воплощали в жизнь все работники депо, которых по очереди снимали с основного производства и переводили временно в хозяйственную бригаду.

— Мне повезло работать с людьми послевоенного поколения,— говорит Владимир Иванович.— Каждый из них был личностью, мог из какой-нибудь дряни сделать «конфетку».

В конце 60-х — начале 70-х годов прошлого века вагонники расширили площади сборочного и механического цехов, в 80-е годы построили роликовый и колесно-тележечный. (Прежде тележки и колесные пары ремонтировали в сборочном цехе.) Постепенно внедрялась механизация. Появились поточные линии мойки колесных пар и тележек, монтажные и демонтажные стенды.

Всю реконструкцию проводили за счет средств капитального ремонта. Строительные материалы доставали сами — централизованных поставок не было. Начальник службы вагонного хозяйства Владимир Александрович Челышев активно поддерживал инициаторов. Побывав на предприятии, он привлек к проектированию нового оборудования специалистов дорожного научного конструкторско-технологического бюро. Доводили до ума новинки, подгоняли их к местным условиям уже верещагинцы. По мере проведения реконструкции они наращивали выпуск отремонтированных вагонов. Если в середине 60-х годов из депо выходило чуть больше 1000 вагонов, то в 80-е — уже 3200 после деповского ремонта и 300 — после заводского.

С тех пор научно-технический прогресс шагнул далеко вперед. То, что было новым вчера, сегодня безнадежно устарело. Техника, которую внедряли при главном инженере Ермакове, давно отправлена в металлолом. Но по-прежнему служат людям столовая, здание ПТО на станции Чепца, пять шлакоблочных домов — каждый на четыре хозяина, подземное хранилище.

— Планы были наполеоновские,— вспоминает Владимир Иванович.— Собирались построить газовую котельную, новый административно-бытовой корпус, разместить ремонтно-механический цех рядом со сборочным. Но успели сломать только старое здание механического.

В 1988 году Ермаков вернулся рядовым инженером в техотдел. Ему едва перевалило за пятьдесят, мог бы еще долго руководить.

— Решил уступить дорогу молодым,— объясняет он свой поступок.

Во всяком случае, не было оснований считать, что устал или выдохся, потому что на новом-старом месте он опять проявил себя как новатор. Дважды, в 1991 и 1992 годах, ему присваивали звание «Лучший рационализатор на Свердловской железной дороге» — за внедрение аппаратуры ДИСК и ПОНАБ.

Но пять лет назад, по достижении пенсионного возраста, Владимир Иванович все-таки вышел на пенсию. Правда, совсем от деповских дел не ушел: когда его приглашают для выполнения конкретных заданий, он не отказывается. Только за последний год Ермаков проектировал систему вентиляции в цехах, освещение в автоконтрольном пункте, мойку для сухой очистки колесных пар.

— Сначала делаю все расчеты, потом — чертежи,— поясняет он.

Владимир Иванович с женой Ниной Александровной вырастили сына и дочерей-двойняшек. Сын Сергей работал осмотрщиком вагонов, но его жизнь трагически оборвалась. Дочери Любовь и Людмила стали врачами. Живут в соседнем городе Чайковском. У Ермаковых пятеро внуков — их главное богатство.

Правило тр

Михаил Петрович Шапошников

Вся жизнь почетного железнодо
и вообще известного на дороге
пошникова довольно очевидны
ных, неравноценных, даже и вза
ся, имевших место периода. Пе
рой (правда, с длительным пер
Первый — это детство, отрочес
счастливое, неповторимое врем
Петровича оно не было ни светлым, ни
даже хорошо, потому что он и в воспом
ся. А может, и не было у него детств
попал в детдом, потом война, оккупа
шпаной... Трудно сказать, чем бы дел
пионервожатая обратила внимание на е
санитаром или «сиделкой»? — в мест
ухаживать за искалеченным моряком.
ног, знал, что скоро умрет, но держалс
нику наказывал: бросай-ка, Миша, пить
учиться дальше. Проигнорировать слов
ке и от такого человека, было невозмож

И вот он вроде взялся за ум, школ
ское мореходное училище. Жизнь пош
шелся! Считалось, что он погиб на войн
залось, попал в плен и теперь вернулся
Михаила она обернулась неожиданным
считалось равноценным предательству,
чают, но все же Михаила выгнали из ком
ему возвращаться в донбасский городок
его безрадостная жизнь.

Красный Сулин находится в окруже
ков, но в нем самом главные предпри
да железнодорожное депо. Михаил пош
помощником машиниста, а в 1947 году
подал заявление в Ростовский институ
Приняли!

И вот с этого момента начинается
пени, в какой это вообще возможно, к
детства, отрочества и юности. В институ
рошей успеваемостью и твердыми жизн
новлен в комсомоле. Там же он и будущ
пределении Шапошникову самому пред
место работы. Судьба ему подсказала в

людьми послевоенного поколения,— го-
ждый из них был личностью, мог из какой-
».
х годов прошлого века вагонники расши-
анического цехов, в 80-е годы построили
ий. (Прежде тележки и колесные пары ре-
.) Постепенно внедрялась механизация.
йки колесных пар и тележек, монтажные

или за счет средств капитального ремон-
оставали сами — централизованных по-
бы вагонного хозяйства Владимир Алек-
оддерживал инициаторов. Побывав на
ектированию нового оборудования спе-
конструкторско-технологического бюро.
гоняли их к местным условиям уже вере-
реконструкции они наращивали выпуск
ли в середине 60-х годов из депо выхо-
, то в 80-е — уже 3200 после деповского
ого.
ий прогресс шагнул далеко вперед. То, что
надежно устарело. Техника, которую вне-
макове, давно отправлена в металлолом.
столовая, здание ПТО на станции Чепца,
ждый на четыре хозяина, подземное хра-

кие,— вспоминает Владимир Иванович.—
отельную, новый административно-быто-
о-механический цех рядом со сборочным.
е здание механического.
лся рядовым инженером в техотдел. Ему
ог бы еще долго руководить.
олодым,— объясняет он свой поступок.
оснований считать, что устал или выдох-
и месте он опять проявил себя как нова-
ах, ему присваивали звание «Лучший ра-
железной дороге» — за внедрение аппа-

ижении пенсионного возраста, Владимир
енсию. Правда, совсем от деповских дел
для выполнения конкретных заданий, он
ледний год Ермаков проектировал систе-
ние в автоконтрольном пункте, мойку для

ты, потом — чертежи,— поясняет он.
й Ниной Александровной вырастили сына
ей работал осмотрщиком вагонов, но его
очери Любовь и Людмила стали врачами.
овском. У Ермаковых пятеро внуков — их

Правило трех «О»

Михаил Петрович Шапошников

Вся жизнь почетного железнодорожника, кавалера ряда орденов и вообще известного на дороге человека Михаила Петровича Шапошникова довольно очевидным образом делится на два неравных, неравноценных, даже и взаимоисключающих, но, как говорится, имевших место периода. Первый — до железной дороги, второй (правда, с длительным перерывом) — на железной дороге.

Первый — это детство, отрочество, юность. Считается — светлое, счастливое, неповторимое время человеческой жизни. У Михаила Петровича оно не было ни светлым, ни счастливым, а неповторимое — это даже хорошо, потому что он и в воспоминаниях не любит к нему обращаться. А может, и не было у него детства? В десять лет остался сиротой, попал в детдом, потом война, оккупация, стихия улицы. Связался со шпаной... Трудно сказать, чем бы дело кончилось — вовремя школьная пионервожатая обратила внимание на его проблемы, устроила работать — санитаром или «сиделкой»? — в местный госпиталь. Там ему довелось ухаживать за искалеченным моряком. Страшный обрубок — без рук, без ног, знал, что скоро умрет, но держался с достоинством и юному помощнику наказывал: бросай-ка, Миша, пить да курить, заканчивай школу, иди учиться дальше. Проигнорировать слова, услышанные в такой обстановке и от такого человека, было невозможно...

И вот он вроде взялся за ум, школу окончил, поступил в Ленинградское мореходное училище. Жизнь пошла на подъем. Мало того, отец нашелся! Считалось, что он погиб на войне, даже похоронка пришла, а оказалось, попал в плен и теперь вернулся. Неописуемая радость, да вот для Михаила она обернулась неожиданным горем. Попасть в плен в ту пору считалось равноценным предательству. Дети, конечно, за отцов не отвечают, но все же Михаила выгнали из комсомола и из училища, и пришлось ему возвращаться в донбасский городок Красный Сулин, где и начиналась его безрадостная жизнь.

Красный Сулин находится в окружении шахтерских городов и поселков, но в нем самом главные предприятия — металлургический завод да железнодорожное депо. Михаил пошел в депо. Поработал кочегаром, помощником машиниста, а в 1947 году сделал окончательный выбор — подал заявление в Ростовский институт железнодорожного транспорта. Приняли!

И вот с этого момента начинается второй этап его жизни, в той степени, в какой это вообще возможно, компенсировавший ему невзгоды детства, отрочества и юности. В институте он, с его рабочим стажем, хорошей успеваемостью и твердыми жизненными принципами, был восстановлен в комсомоле. Там же он и будущую жену свою встретил. При распределении Шапошникову самому предоставили возможность выбирать место работы. Судьба ему подсказала выбрать Нижний Тагил.

Дымный, шумный, большой уральский город встретил Шапошникова с семьей приветливо. Первое место его работы — станция Смычка, дежурный по путям. Специалистов-железнодорожников в то время было не так много, поэтому рос он быстро. Был дежурным по станции, маневровым диспетчером. Заодно возглавлял комсомольскую организацию. Да и был ли Михаил по своей натуре чистым «технарем»? Вряд ли. В нем еще в первые годы работы на станции Смычка обнаружились черты организатора, управленца, лидера...

В горкоме комсомола заметили перспективного парня, взяли на заметку. А в 1955 году Михаила Шапошникова избирают вторым секретарем горкома комсомола, затем и первым.

Рос он на общественной работе, как на дрожжах. Пригласили заведующим отделом промышленности горкома партии, избрали секретарем по идеологии, первым секретарем Тагилстроевского райкома партии.

Шесть лет возглавлял Шапошников районную партийную организацию. Вопреки расхожим нынешним представлениям, это были годы тяжелой и плодотворной работы. В строительстве шестой доменной печи на металлургическом комбинате, в благоустройстве города, района, во многом другом, чем вспоминаются сегодня те годы, есть немалая доля его труда.

Но все же он был не только организатором и лидером, но еще и «технарем», когда-то из депо в Красном Сулине отправился в ростовский институт, потому что увидел перспективу интересной работы на всю жизнь. И вот теперь партийная работа эту перспективу отодвигала и отодвигала... В какой-то момент он почувствовал, что пора внести коррективы в свою судьбу. И он попросился у своего партийного руководства отпустить его, как принято было выражаться в таких ситуациях, «на хозяйственную работу». Поняли — отпустили. И даже дали ему такую выходную характеристику, с которой он мог претендовать на весьма высокие должности. Например, возглавить Свердловское отделение дороги. Но Михаил Петрович рассудил иначе: пятнадцать лет был практически отключен от своей «базовой» профессии (по крайней мере, наблюдал жизнь на родной ему дороге через весьма специфическую призму партийных проблем). Можно сказать, потерял квалификацию — теперь надо ее восстановить.

И он попросился в обкоме на должность заместителя начальника Нижнетагильского отделения дороги (там заполучить такой «кадр» были очень даже готовы). Обком долго сопротивлялся, а все время, пока выяснялись отношения, начальник Нижнетагильского отделения Михаил Степанович Суров «держал место» для Шапошникова.

И вот с 14 декабря 1970 года начался новый период железнодорожной службы Михаила Петровича Шапошникова.

По своей выработавшейся с годами привычке Михаил Петрович пришел на работу на полчаса раньше положенного. В кабинете — одно окошечко и маленький стол. Отныне это его «апартаменты». Он хорошо знал всех своих предшественников. Как-то сложится у него первый рабочий день на новом месте?

Неожиданно в кабинет ворвался дежурный по отделению Иван Аверьянович Никитин. Судя по его лицу, произошло нечто ужасное.

— На участке Камешек–Гороблагодатская,— выпалил дежурный,— поезда идут лоб в лоб. Что делать?

— Отключить напряжение,— немедленно отреагировал Шапошников. А что он мог еще придумать? — А дальше — как повезет... Надо ждать...

...ой уральский город встретил Шапошникова ...вое место его работы — станция Смычка, де...тов-железнодорожников в то время было не ...быстро. Был дежурным по станции, маневровым ...возглавлял комсомольскую организацию. Да и был ли ...чистым «технарем»? Вряд ли. В нем еще в пер... Смычка обнаружились черты организатора,

...а заметили перспективного парня, взяли на за... Шапошникова избирают вторым секрета... затем и первым.

...ой работе, как на дрожжах. Пригласили заве... ...ности горкома партии, избрали секретарем ...кретарем Тагилстроевского райкома партии.

...Шапошников районную партийную организа... ...нешним представлениям, это были годы тя... ...боты. В строительстве шестой доменной печи ...в стране, в благоустройстве города, района, во ...минаются сегодня те годы, есть немалая доля

...только организатором и лидером, но еще и ...ого в Красном Сулине отправился в ростовский ...видел перспективу интересной работы на всю ...ая работа эту перспективу отодвигала и ото... ...мент он почувствовал, что пора внести коррек... ...попросился у своего партийного руководства ...было выражаться в таких ситуациях, «на хо... ...» — отпустили. И даже дали ему такую вы... ...которой он мог претендовать на весьма высо... ...возглавить Свердловское отделение дороги. ...иначе: пятнадцать лет был практически ...ей профессии (по крайней мере, наблюдал ...роге через весьма специфическую призму ...сказать, потерял квалификацию — теперь

...ме на должность заместителя начальника ...дороги (там заполучить такой «кадр» были ...долго сопротивлялся, а все время, пока вы... ...ник Нижнетагильского отделения Михаил Сте... ...для Шапошникова.

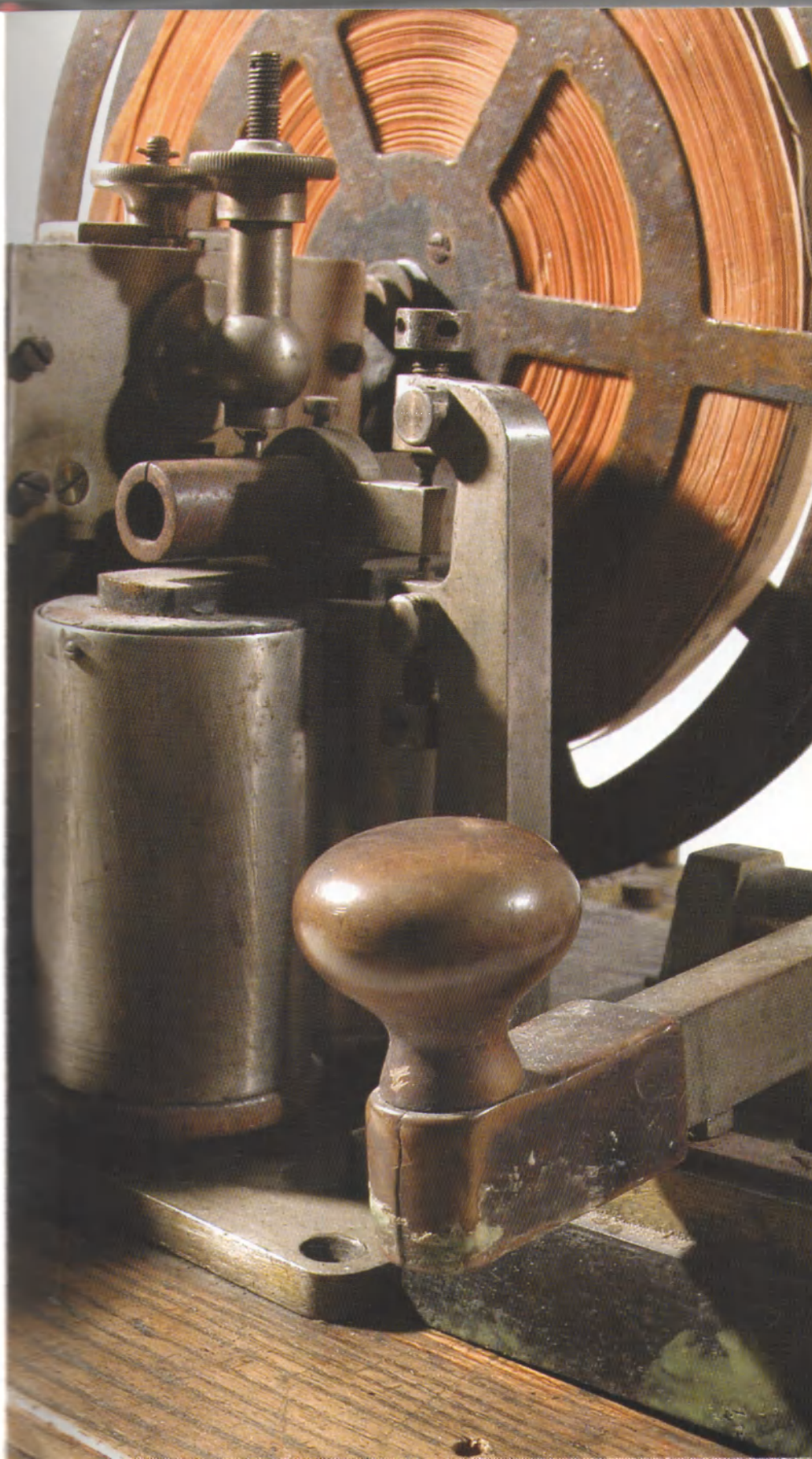
...года начался новый период железнодорож... ...Шапошникова.

...ейся с годами привычке Михаил Петрович при... ...раньше положенного. В кабинете — одно око... ...ыне это его «апартаменты». Он хорошо знал ...ников. Как-то сложится у него первый рабочий

...ровался дежурный по отделению Иван Аверь... ...его лицу, произошло нечто ужасное.

...-пароблагодатская,— выпалил дежурный,— ...делать?

...е.— немедленно отреагировал Шапошников. ...? — А дальше — как повезет... Надо ждать...



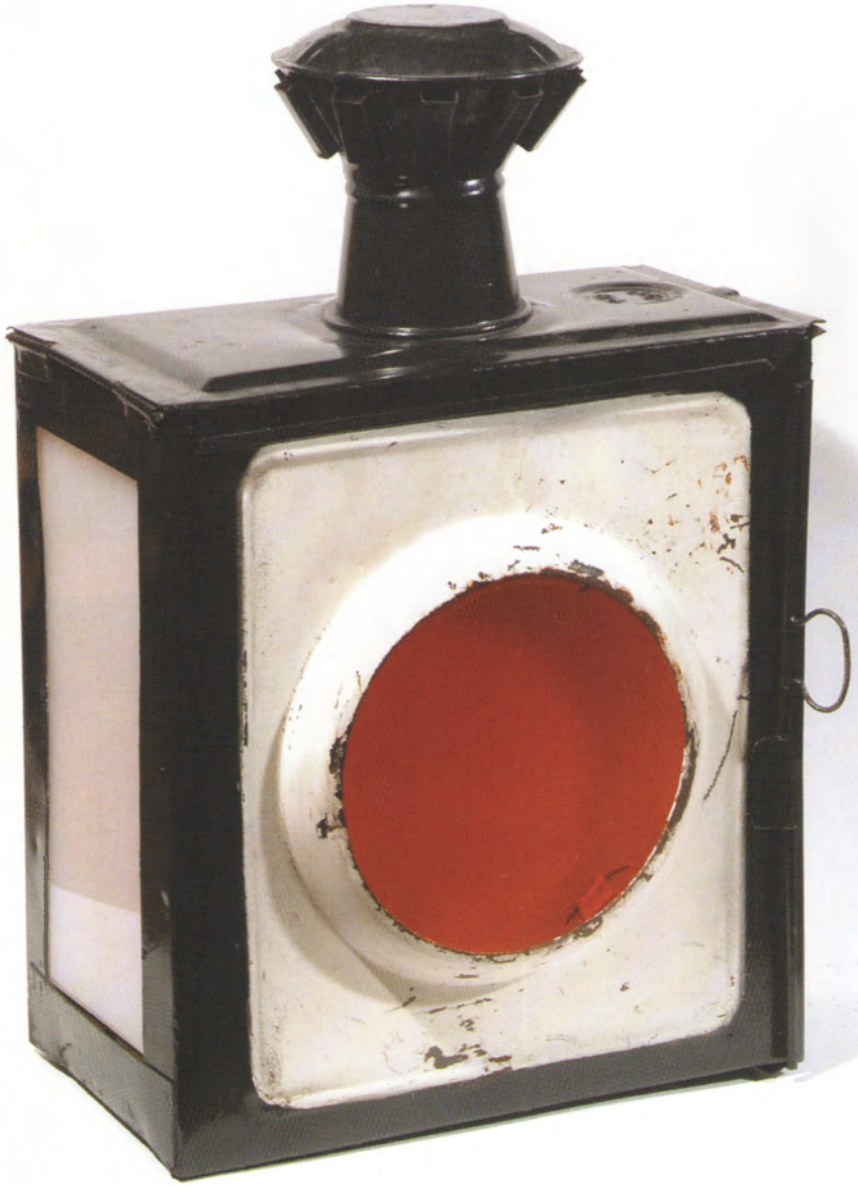
красногвардеец,
участник Гражданской войны
22
21
20

Антон Савельевич
Родосав,
красногвардеец,
участник Гражданской войны
LE ROI à PARIS

154
СССР

ПРОВ
СВЕР
42
МЕ

ПРОВОДНИК
СВЕРД. ЖД
4281
МПС



Где центр? Где периферия?

Повезло. Поезда не столкнулись, оста
метров друг от друга. «Ни одной повалки».

И сколько таких ЧП было в жизни М
с лишним лет работы в отделении — и по
чальником Нижнетагильского отделения.

Однажды пришло экстренное сообще
и Лялей сошли с рельсов четырнадцать гр

Шапошников дает команду отправить
новительные поезда из Серова и Тагила. М
вы стоят. А зима настоящая уральская — с
гонах скоро закоченеют: только при движ
генераторы, появится тепло.

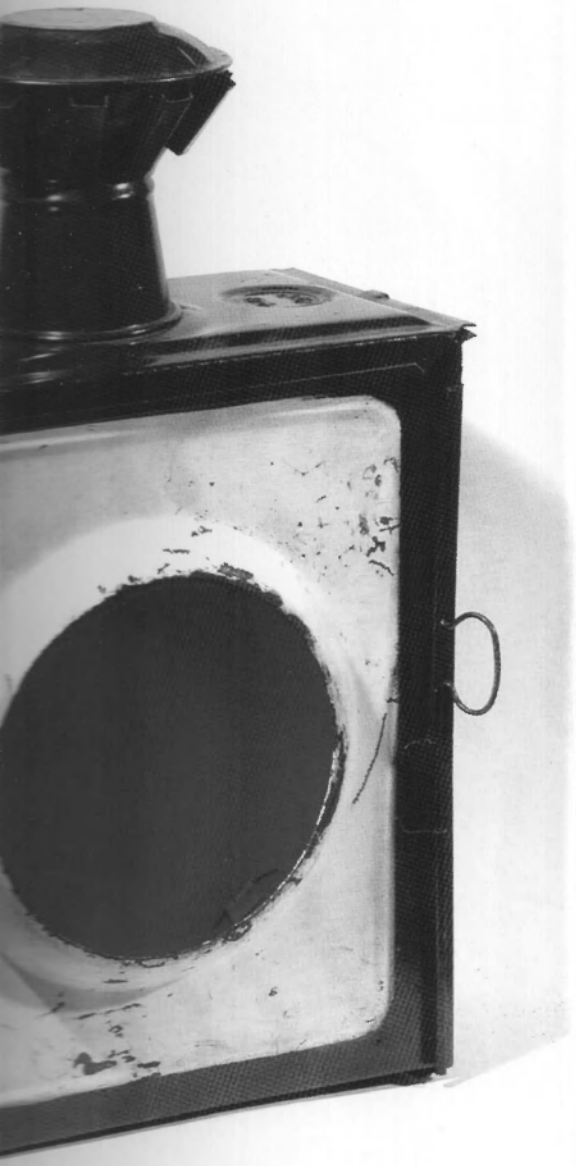
Вот и место аварии. Шапошников —
с собой просто не успел. Именно ему на
вильное решение. И похоже, выход один

налево-направо грузовые вагоны, пропус
поезда и только потом производить рем
рисковал, но этот риск он считал оправда

Как потом выяснилось, один из грузов
ший ремонт, был некачественно проварен
Ее классифицировали бы как крушение и о
на правительственном уровне, если бы д
восстановить за шесть часов.

Сибирские валенки так и не стали дл
сохранившего южнорусский акцент, привы
были бессонные ночи, очередные расстава
ми, срочные поездки на восстановительн
выйти из дома, не сообщив дежурному, гд
димости в любое время суток, в выходные

Нижнетагильское отделение росло. ст
лись на 137 километров в сторону Свердл
паевска, на 50 — до Гороблагодатской. в
Эта «паутина» опутывала главного железнодо



Повезло. Поезда не столкнулись, остановились не более чем в сотне метров друг от друга. «Ни одной повалки», как говорят железнодорожники.

И сколько таких ЧП было в жизни Михаила Петровича за двадцать с лишним лет работы в отделении — и пока был замом, и когда стал начальником Нижнетагильского отделения.

Однажды пришло экстренное сообщение: на участке между Лобвой и Лялей сошли с рельсов четырнадцать грузовых вагонов.

Шапошников дает команду отправить на место происшествия восстановительные поезда из Серова и Тагила. Между тем пассажирские составы стоят. А зима настоящая уральская — снег, крепкий мороз. Люди в вагонах скоро закоченеют: только при движении колесных пар заработают генераторы, появится тепло.

Вот и место аварии. Шапошников — в туфельках, валенки захватить с собой просто не успел. Именно ему надо принять единственно правильное решение. И похоже, выход один: несмотря на убытки, валить

Михаил Петрович Шапошников

налево-направо грузовые вагоны, пропускать потихоньку пассажирские поезда и только потом производить ремонтные работы. Шапошников рисковал, но этот риск он считал оправданным.

Как потом выяснилось, один из грузовых вагонов, только что прошедший ремонт, был некачественно проварен. Это и стало причиной аварии. Ее классифицировали бы как крушение и обстоятельства разбирались бы на правительственном уровне, если бы движение на участке не удалось восстановить за шесть часов.

Сибирские валенки так и не стали для ростовчанина Шапошникова, сохранившего южнорусский акцент, привычной обувкой. Но привычными были бессонные ночи, очередные расставания с женой и двумя сыновьями, срочные поездки на восстановительных поездах. Он не имел права выйти из дома, не сообщив дежурному, где его надо искать при необходимости в любое время суток, в выходные дни.

Нижнетагильское отделение росло, стальные магистрали простирались на 137 километров в сторону Свердловска, на 113 — в сторону Алапаевска, на 50 — до Гороблагодатской, еще на 99 — до Серова и т. д. Эта «паутина» опутывала главного железнодорожника Тагила с головы до ног.

Тысячи людей, десятки станций, море вопросов, которые надо было решать только ему. И когда что-то по-настоящему удавалось, Михаил Петрович чувствовал — он на своем месте. Его радовало, что отделение преображалось. На участке между Свердловском и Смычкой пролегли вторые пути, была электрифицирована алапаевская ветка. Паровозы уступали место более мощным тепловозам.

В 1974 году на маршрут вышел фирменный поезд «Малахит». Тогда совет директоров города, куда входили руководители двух десятков предприятий, возглавлял В. П. Потапов, генеральный директор объединения «Уралхимпласт». Под «нажимом» Шапошникова совет обязал все предприятия Тагила внести посильный вклад в создание «Малахита». Правда, не все удалось решить в Тагиле. Нужны были новые вагоны, ковровые дорожки, фирменная посуда... Шапошников обратился за помощью к депутатам — В. Н. Лукьянову, А. Е. Тимашеву, А. П. Додору, Р. А. Елистратовой. Еще одна закавыка. Поезд Нижний Тагил–Москва не был скорым, маршрут пролегал по северной дороге — не самый кратчайший путь до столицы. Удалось добиться, чтобы фирменный стал скорым. По большому счету, Шапошников мечтал о том, чтобы «Малахит» превратился в «гостиницу на колесах» — с рестораном, спальным вагоном, парикмахерской. Не все получилось, но то, что на «Малахите» ездить приятнее, чем на многих других фирменных, признают, пожалуй, все.

Еще работая первым секретарем Тагилстроевского райкома партии, Шапошников старался приобщить начальника отделения дороги Михаила Степановича Сурова к общественным делам. Не случайно его ввели в состав бюро райкома, выдвинули депутатам областного Совета. И все-таки Суров считал по-своему: социальная сфера — не забота начальника отделения железной дороги. Ему нужно заниматься погрузкой, выгрузкой, регулировкой (сдачей порожних вагонов на соседние отделения дороги). Шапошников никак не мог с этим согласиться. Жилье, детские сады, магазины... Эти объекты волновали его не меньше, чем, скажем, модернизация путевого хозяйства. Возглавив Нижнетагильское отделение, он старался включить в государственный план как можно больше новостроек. Но и этим не ограничивались. Строили 60-квартирный дом по плану и закладывали еще такой же. Последний железнодорожники отделывали своими руками и получали там квартиры.

Кстати, в наши дни эта добрая традиция продолжается. Правда, отделкой занимаются уже сами строители — в счет взаимозачета за перевозки.

Сегодня это трудно себе представить, но на протяжении семнадцати лет Михаил Петрович проводил оперативки по строительству еженедельно! Еще до его прихода общими усилиями сооружали пионерский лагерь. Уже при нем строили жилье. И не только. Появилась база рыбака и охотника, создали свое тепличное хозяйство. К 23 февраля непременно получали первый урожай огурцов, а к 8 Марта — помидоров. Первый огурчик заслуженно разрезал начальник отделения. Лучшей закуски к праздничному тосту не придумаешь.

Вот что рассказывала о жизни железнодорожников в те годы городская газета «Тагильский рабочий»: «Еще одним домом — стосемиквартирным красавцем — пополнился железнодорожный микрорайон, что примыкает к станции Нижний Тагил...» Или: «Совершенно преобразилась столовая № 2 на станции Смычка... Рядом со столовой открыто кафе-бар на 32 места. Преобразился магазин». Газета сообщала, что опыт тагильчан распространяется в ОРСах Свердловска, Перми, Тюмени, Серова, Чусового, Егоршино и Сургута.

море вопросов, которые надо было решать
настоящему удавалось, Михаил Петрович
те. Его радовало, что отделение преобра-
вском и Смычкой пролегли вторые пути,
паевская ветка. Паровозы уступали место

ышел фирменный поезд «Малахит». Тогда
входили руководители двух десятков пред-
ятий. генеральный директор объединения
Шапошникова совет обязал все пред-
ный вклад в создание «Малахита». Прав-
гиле. Нужны были новые вагоны, ковровые
Шапошников обратился за помощью к де-
Тимашеву, А. П. Додору, Р. А. Елистрато-
Нижний Тагил–Москва не был скорым,
дороге — не самый кратчайший путь до
обы фирменный стал скорым. По большо-
о том, чтобы «Малахит» превратился в «го-
ом, спальным вагоном, парикмахерской.
«Малахите» ездить приятнее, чем на мно-
, пожалуй, все.
таем Тагилстроевского райкома партии,
ть начальника отделения дороги Михаи-
ственным делам. Не случайно его ввели
ли депутатам областного Совета. И все-
циальная сфера — не забота начальника
нужно заниматься погрузкой, выгрузкой,
вагонов на соседние отделения дороги).
согласиться. Жилье, детские сады, ма-
его не меньше, чем, скажем, модерни-
ав Нижнетагильское отделение, он ста-
ный план как можно больше новостроек.
троили 60-квартирный дом по плану и зак-
ний железнодорожники отделывали сво-
иры.
радиция продолжается. Правда, отдел-
— в счет взаимозачета за перевозки.
доставить, но на протяжении семнадцати
оперативки по строительству еженедель-
усилиями сооружали пионерский лагерь.
не только. Появилась база рыбака и охот-
хозяйство. К 23 февраля непременно по-
а к 8 Марта — помидоров. Первый огур-
ник отделения. Лучшей закуски к празд-

жни железнодорожников в те годы город-
«Еще одним домом — стосемиквартир-
елезнодорожный микрорайон, что примы-
Или: «Совершенно преобразилась столо-
Рядом со столовой открыто кафе-бар на
Газета сообщала, что опыт тагильчан
вска, Перми, Тюмени, Серова, Чусо-

В начале 80-х годов высокую оценку получил опыт тагильских железнодорожников по работе с письмами и заявлениями трудящихся.

— В аппарате отделения применяется карточная система регистрации,— рассказывал на пленуме райкома партии Шапошников.— Утверждены ответственные лица. В 1981 году из 791 обращения 95,7 процента были рассмотрены в срок до 15 дней. В результате резко сократилось число жалоб и заявлений по вопросам труда и оплаты...

Менялся сам Тагил, появились здание цирка, набережная пруда. И здесь большую роль сыграл совет директоров, который несколько лет возглавлял Шапошников.

А на железной дороге все меньше оставалось паровозов, с которыми у ветеранов было связано столько воспоминаний. Не мог без волнения глядеть на спутников детства и юности и Михаил Петрович. Была у него мечта — поставить в Тагиле памятник паровозу серии Л — «Лебедянке». Сначала пришлось обратиться к министру. Тот отказал. Помог однокашник — начальник главка.

«Лебедянку» притащили аж из Ташкента (было это в 1982 году). К постаменту у вокзала проложили пути. Паровоз мог взойти на пьедестал и своим ходом, но тогда из него пришлось бы выливать воду, выгружать шлак. Поступили проще. Многотонную махину затащили лебедками.

Наверное, этот паровоз был для Шапошникова чем-то большим, чем экспонат истории железнодорожного транспорта. Из песни слова не выкинешь, и еще недавно все хором пели так: «Наш паровоз, вперед лети, в Коммуне остановка...»

Недотянул паровоз до той станции... Или его остановили неопытные машинисты? Недальновидные, своекорыстные, склонные к авантюрам?

Михаил Петрович склонен считать, что именно так и произошло.

Только жизнь... она продолжается. Вот и у Михаила Петровича Шапошникова подрастают внуки. И он знает, как научить их найти себя, оказаться на своем месте. Это правило трех «О» (его наказ): всегда быть Обязательным, Ответственным, Общительным.

И уже не паровозы предстоит водить его внукам. Двадцать первый век наступил...

След на земле

Владимир Васильевич Кожин

Это как же нужно завести человека, чтобы бросил он дом, карьеру и махнул в другой конец страны? Сейчас уже и не узнать, какие обстоятельства заставили Владимира Васильевича Кожина, Героя Социалистического Труда и должностью не обделенного, переместиться из цветущей Шепетовки на Урал.

А сманил его сюда Анатолий Семенович Янчук, руководивший в 80-х годах Егоршинской дистанцией сигнализации и связи. Поехал родственников навестить на Украину и, можно сказать, случайно познакомился с коллегой, заместителем начальника Шепетовской дистанции Владимиром Кожиным. Хороший, настоящий мужской разговор у них получился. Запомнился и запал в душу. Дело знает, регалиями не кичится. Вот бы, подумалось, к нам его, в Егоршино! На отделении как раз полным ходом на большом полигоне шли работы по внедрению диспетчерской централизации.

Кожин неожиданно согласился. Что-то вроде там у него, на Украине, в семье не склеилось, а что касается работы... Не будем гадать. Важно, что вдруг согласился на предложение Янчука и приехал.

В Егоршино переленца с Украины назначили начальником участка СЦБ в Алапаевск. Народ сразу проникся уважением к старшему электромеханику. Между прочим, вовсе не из-за его геройской звездочки. Вообще-то о ней долго даже и не знали. Как-то на праздновании Дня железнодорожника увидели его при параде. Заметьте, никто не поинтересовался, за что награда.

— А здесь вопросов не требовалось,— вспоминает бывший механик связи Тамара Алексеевна Вагина,— с первого взгляда, по характеру его, по серьезному отношению к делу видно было — не по разнарядке Владимира маяком назвали, не с неба ему Звезда упала...

И точно — не с неба.

В детстве, которое пришлось на военные годы, сибиряк Володя Кожин любил повозиться с проводками и схемами. И специальность в железнодорожном училище избрал «электрическую» — электромонтер СЦБ (связь, централизация и блокировка). Через два года учебы вчерашний ученик уже трудился старшим рабочим связи в Зиминской дистанции сигнализации и связи, что на Восточно-Сибирской железной дороге.

В течение почти полувековой службы на железнодорожном транспорте Владимира Васильевича будет все время сопровождать эта приставка «старший»: старший рабочий, старший электромеханик, инженер, куратор. Она подчеркивала его старшинство не возрастное, а более глубинное, отражающее суть характера. В Кожине удачно сочетались природный ум и смекалка, заложенные от природы, с необыкновенным чувством долга и ответственности.

Не случайно вскоре после прих
на сибирской станции Зима,— шестн
в техническую школу в Иркутск, на кур
ба, учеба — работа. Кожин жадно вп
канчивает учебные заведения: вначал
железнодорожный техникум. Ведь та
порта, которой сибиряк посвятил сво
реднем крае технического прогресс
смежные профессии.

Назначение В. В. Кожина на долж
станции открывает новые возможно
ние четырех беспокойных лет Владим
в электрификации Красноярской и
Как раз за эту работу в июне 1962 го
было присвоено звание Героя Социа
да 34 года!

Знак высокого признания не изм
по первому зову выезжал на линию и
ранит повреждение, пока не восстан
транспортной артерии страны — Тра

Лишь два года спустя линия его
димир Васильевич покидает Восточ
в город Шепетовку. Там его ждала р
фикации и опыту, и он провел в Шепе

А уральский период биографии Г
Можем ли мы утверждать, что это был
жизни? У нас нет достаточной инфор
вергнуть такую оценку. Но, судя по отз
работать рядом с ним, трудился он не
чем тогда, на Транссибе, когда получ
был он безотказен в работе. Вызовут
возится, все сделает, как надо, а утром
сток. Никогда не жаловался, не отстав
эту его черту, иные даже и злоупотреб
и дежурные по станции. А ведь ему уж

Не подумайте, что работой он за
ния, заставившие его сделать очередн
он был открытым и общительным чел
к себе, бывало, домой весь участок. С
Может, затем и согласился сменить м
доело руководить, а на новом месте
любимому делу непосредственно на п
те уважали его за надежность и профе

Инженер Егоршинской дистанции
мара Валерьевна Юнцевич вспомина
много общаться по работе с Владими
оказалась практически последней его
окончила Уральский институт инженер

— Что там в голове у вчерашнего
Мой наставник шлифовал их непосред
Владимир Васильевич не раз брал меня
ствие постов электрической централиза
до Усть-Березовки. Я поражалась его

земле

и человека, чтобы бросил он дом, карьеру
страны? Сейчас уже и не узнать, какие об-
и Владимира Васильевича Кожина, Героя
да и должностью не обделенного, переме-
епетовки на Урал.
атолий Семенович Янчук, руководивший
кой дистанцией сигнализации и связи. По-
вестить на Украину и, можно сказать, слу-
й, заместителем начальника Шепетовской
ым. Хороший, настоящий мужской разговор
и запал в душу. Дело знает, регалиями не
нам его, в Егоршино! На отделении как раз
лигоне шли работы по внедрению диспет-

ился. Что-то вроде там у него, на Украине,
асается работы... Не будем гадать. Важно,
ожение Янчука и приехал.
Украины назначили начальником участка
проникся уважением к старшему электро-
е не из-за его геройской звездочки. Вооб-
знали. Как-то на праздновании Дня желез-
параде. Заметьте, никто не поинтересовался,

ебовалось,— вспоминает бывший механик
на — с первого взгляда, по характеру его,
ли видно было — не по разнарядке Влади-
а ему Звезда упала...

ось на военные годы, сибиряк Володя Ко-
дками и схемами. И специальность в же-
рал «электрическую» — электромонтер
блокировка). Через два года учебы вче-
старшим рабочим связи в Зиминской ди-
и, что на Восточно-Сибирской железной

ой службы на железнодорожном транспор-
ет все время сопровождать эта приставка
тарший электромеханик, инженер, куратор.
нство не возрастное, а более глубинное,
Кожине удачно сочетались природный ум
ироды, с необыкновенным чувством долга

Не случайно вскоре после прихода Владимира в дистанцию — там, на сибирской станции Зима,— шестнадцатилетнего паренька направляют в техническую школу в Иркутск, на курсы электромехаников. Работа — учеба, учеба — работа. Кожин жадно впитывал знания. Одно за другим заканчивает учебные заведения: вначале школу рабочей молодежи, затем железнодорожный техникум. Ведь та отрасль железнодорожного транспорта, которой сибиряк посвятил свою жизнь, всегда находилась на переднем крае технического прогресса, намного опережая по развитию смежные профессии.

Назначение В. В. Кожина на должность заместителя начальника дистанции открывает новые возможности для творческого роста. В течение четырех беспокойных лет Владимир Васильевич активно участвовал в электрификации Красноярской и Восточно-Сибирской магистралей. Как раз за эту работу в июне 1962 года Владимиру Васильевичу Кожину было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Ему было тогда 34 года!

Знак высокого признания не изменил течения его жизни. Все так же по первому зову выезжал на линию и работал «до упора» — пока не устранит повреждение, пока не восстановит движение поездов по главной транспортной артерии страны — Транссибу.

Лишь два года спустя линия его жизни делает крутой поворот: Владимир Васильевич покидает Восточную Сибирь и уезжает на Украину, в город Шепетовку. Там его ждала работа, соответствующая его квалификации и опыту, и он провел в Шепетовке 14 лет.

А уральский период биографии Героя труда занял всего десять лет. Можем ли мы утверждать, что это был самый плодотворный период в его жизни? У нас нет достаточной информации, чтоб подтвердить или опровергнуть такую оценку. Но, судя по отзывам тех, кому довелось в эти годы работать рядом с ним, трудился он на Урале не менее самоотверженно, чем тогда, на Транссибе, когда получил звезду Героя. Вспоминают, что был он безотказен в работе. Вызовут ночью на участок — он до утра провозится, все сделает, как надо, а утром — новый вызов, уже на другой участок. Никогда не жаловался, не отстаивал законного права на отдых. Зная эту его черту, иные даже и злоупотребляли: звонили домой и начальство, и дежурные по станции. А ведь ему уже шел шестой десяток!

Не подумайте, что работой он заглушал в себе какие-то переживания, заставившие его сделать очередной крутой вираж в своей жизни. Нет, он был открытым и общительным человеком, на день рождения зазывал к себе, бывало, домой весь участок. Он просто любил и знал свое дело. Может, затем и согласился сменить место жительства и работы, что надоело руководить, а на новом месте выпадал шанс полностью отдаться любимому делу непосредственно на производстве. А товарищи по работе уважали его за надежность и профессионализм.

Инженер Егоршинской дистанции сигнализации и связи по СЦБ Тамара Валерьевна Юнцевич вспоминает, что ей посчастливилось очень много общаться по работе с Владимиром Васильевичем. Мало того, она оказалась практически последней его ученицей. Она тогда только что окончила Уральский институт инженеров транспорта.

— Что там в голове у вчерашнего студента? Только голые знания. Мой наставник шлифовал их непосредственно в деле. По моей просьбе Владимир Васильевич не раз брал меня с собой на работы по вводу в действие постов электрической централизации на нашем участке от Егоршино до Усть-Березовки. Я поражалась его профессионализму. Любую схему,

любой контакт он знал назубок, все держал в голове. А сколько приспособлений и механизмов сделал своими руками...

Действительно, в его изобретательской копилке свыше шестидесяти новаторских идей, направленных на повышение надежности действия устройств автоматики и телемеханики, повышения безопасности движения поездов.

А заместитель начальника дистанции по СЦБ Леонид Иванович Садовский отмечает, как много сделал старший электромеханик Кожин по строительству диспетчерской централизации и автоблокировки на участке от Богдановича до Алапаевска. Словно в память о себе Кожин оставил посты ЭЦ на станциях Кунара, Буланаш, Алапаевск.

Но недавно появился и новый знак благодарной памяти. К 125-летию Свердловской магистрали на посту электрической централизации станции Алапаевск установили мемориальную доску с надписью: «Здесь с 1978 по 1988 годы трудился Герой Социалистического Труда, старший электромеханик Егоршинской дистанции сигнализации и связи Владимир Васильевич Кожин».

Человек отдающий

Геннадий Андреевич Кичин

Часто о мастере своего дела говорят, что он прирожденный... Ну, кто на железной дороге «прирожденный»? Машинист, диспетчер, руководитель какого-то подразделения... То, что Геннадий Андреевич Кичин был человеком ярким, неординарным — тут спору нет. Но для чего он был рожден?

За свою долгую трудовую жизнь он представал перед людьми в разных ипостасях, и всякий раз казалось, что именно для этой деятельности он и рожден. Но вот в чем штука: как-то у окружающих при этом не возникало ощущения, что перед ними «новый» Кичин. Да нет, все тот же — и уже на второй план отходил род его занятий. Главное — вот эта его открытость, готовность поддержать, подбодрить, помочь. Всегда были и есть люди, которые предпочитают съедать свой лакомый кусок под одеялом — Геннадий Андреевич был их прямой противоположностью! В нем очень сильно было общественное, коллективистское начало, его самочувствие напрямую зависело от того, как себя чувствуют окружающие, и он во всем старался поддержать их жизненный тонус, тогда и ему самому было хорошо. Он был *человек отдающий*.

Основная часть его жизни — и по протяженности, и по самоотдаче, и по общественному признанию его заслуг — была непосредственно связана с железной дорогой. Семнадцати лет — в военном 1943 году — пришел он в тюменское локомотивное депо, где устроился паровозным кочегаром (до того еще совсем уж мальчишкой зарабатывал на хлеб в других местах), и за последующие 34 года прошел путь до заместителя начальника локомотивного депо. Конечно, главное на этом пути — его работа машинистом.

Профессию паровозного маши
воил еще в первые послевоенные г
среди тех, кто освоением технолог
составов стремился помочь доро
тающими грузопотоками.

Вождение тяжеловесных поезд
мастерства, собранности, находчиво
но знать свой паровоз, но и доско-а
бы умело использовать живую силу
осложнялось еще и плохим качеств
котлов. В ней содержалось боль
вании возникала обильная пена. На
Тюмень–Вагай, постоянно висела у
падения скорости и вынужденной ос
весных составов было сопряжено с
сы проходили без происшествий. Г
немало «тяжеловесов». Он в числе пе

Поездки с большегрузными сос
ми физическими и психологическим
члены бригады Кичина, в поездке о
грузки переносились легче. Балагур
жение, поднимал дух. Да и когда ч
невмоготу,— не чинился: сам возьме
уголь побросает в топку. И вообще
ной работы не гнушался. Не отделял
подводила. Много лет подряд они до
весу груза, и по экономии топлива. и

В 1958 году Тюменское отделени
тягу, и Кичин был в числе первых. кт
воз был посложнее паровоза; чтоб п
машина, нужно было мало-мальски
электромеханике, уметь читать схем
нистов образование, как правило, бы
нередко и того не имели, а ведь и от
представлять, как это все работает
депо стала широкая переквалификац
воря, посадили всех за парты. Первы
машинистов, имеющих образование
первых, кто окончил курсы, был Генна

Первый тепловоз ТЭ-3 прибыл на
Право привести его из Ишима доста
машиниста В. Ф. Соснина, будущего
С первых дней работы на тепловозе
имуществах перед паровозом. Нова
рала скорость и тянула тяжелые соста

А в 1964 году в депо поступают
ТЭП-60. Это были экспериментальны
чавшейся от ТЭ-3 большей скорост
удобной компоновкой агрегатов. полу
передавались в депо для производст
выявить в эксплуатации достоинства
бы довести новый локомотив до по
стоены только пять депо страны. Тот ф

...все держал в голове. А сколько приспо-
...своими руками...
...ретательской копилке свыше шестидесяти
...ных на повышение надежности действия
...ханики, повышения безопасности движе-

...дистанции по СЦБ Леонид Иванович Са-
...делал старший электромеханик Кожин по
...ле-трализации и автоблокировки на участ-
...ка. Словно в память о себе Кожин оставил
...5,ланаш, Алапаевск.
...знак благодарной памяти. К 125-летию
...сту электрической централизации станции
...ную доску с надписью: «Здесь с 1978 по
...ического Труда, старший электроме-
...сигнализации и связи Владимир Василье-

...отдающий

...о дела говорят, что он прирожденный...
...роге «прирожденный»? Машинист, диспет-
...го-то подразделения... То, что Геннадий Ан-
...веком ярким, неординарным — тут спору
...рожден?
...ю жизнь он представал перед людьми в
...ким раз казалось, что именно для этой де-
...но вот в чем штука: как-то у окружающих
...что перед ними «новый» Кичин. Да нет,
...план отходил род его занятий. Главное —
...сть поддержать, подбодрить, помочь. Все-
...предпочитают съедать свой лакомый ку-
...реевич был их прямой противоположно-
...общественное, коллективистское начало,
...висело от того, как себя чувствуют окружа-
...оддержать их жизненный тонус, тогда и ему
...человек *отдающий*.
...— и по протяженности, и по самоотдаче,
...его заслуг — была непосредственно свя-
...ности лет — в военном 1943 году — при-
...ное депо, где устроился паровозным ко-
...мальчишкой зарабатывал на хлеб в дру-
...е 3– года прошел путь до заместителя
...Конечно, главное на этом пути — его ра-

Профессию паровозного машиниста Геннадий Андреевич Кичин освоил еще в первые послевоенные годы, и он оказался одним из первых среди тех, кто освоением технологии вождения тяжеловесных грузовых составов стремился помочь дороге справиться со стремительно возрастающими грузопотоками.

Вождение тяжеловесных поездов требовало от машиниста высокого мастерства, собранности, находчивости. Ему нужно было не только отлично знать свой паровоз, но и досконально изучить весь профиль пути, чтобы умело использовать живую силу поезда. На Тюменском участке дело осложнялось еще и плохим качеством воды, применявшейся для питания котлов. В ней содержалось большое количество солей, при парообразовании возникала обильная пена. Над машинистом, особенно на участке Тюмень–Вагай, постоянно висела угроза выброса воды в трубу, резкого падения скорости и вынужденной остановки. Поэтому вождение тяжеловесных составов было сопряжено с известной долей риска, и не все рейсы проходили без происшествий. Геннадий Андреевич успешно провел немало «тяжеловесов». Он в числе первых взял рубеж в пять тысяч тонн.

Поездки с большегрузными составами оборачивались изматывающими физическими и психологическими перегрузками, но, как вспоминают члены бригады Кичина, в поездке с Геннадием Андреевичем эти перегрузки переносились легче. Балагур по натуре, он шуткой снимал напряжение, поднимал дух. Да и когда чувствовал, что ребятам становится невмоготу,— не чинился: сам возьмет лопату — и в очередь с кочегаром уголь побросает в топку. И вообще — подменит, поможет. Никакой черной работы не гнушался. Не отделял себя от бригады, и бригада его не подводила. Много лет подряд они добивались высоких показателей и по весу груза, и по экономии топлива, и по сбережению техники.

В 1958 году Тюменское отделение начало переходить на тепловозную тягу, и Кичин был в числе первых, кто осваивал новую технику. Но тепловоз был посложнее паровоза; чтоб понимать, как устроена эта огромная машина, нужно было мало-мальски разбираться в математике, физике, электромеханике, уметь читать схемы и чертежи. А у паровозных машинистов образование, как правило, было 5–7 классов. Деповские слесари нередко и того не имели, а ведь и от них требовалось очень хорошо себе представлять, как это все работает. Так что первоочередным делом для депо стала широкая переквалификация рабочих всех звеньев. Проще говоря, посадили всех за парты. Первые группы курсантов подбирались из машинистов, имеющих образование 7 классов и выше. И опять одним из первых, кто окончил курсы, был Геннадий Андреевич.

Первый тепловоз ТЭ-3 прибыл на станцию Тюмень весной 1959 года. Право привести его из Ишима досталось товарищам по цеху — бригаде машиниста В. Ф. Соснина, будущего начальника дороги и замминистра. С первых дней работы на тепловозе многие убедились в явных его преимуществах перед паровозом. Новая машина без толкача быстро набирала скорость и тянула тяжелые составы.

А в 1964 году в депо поступают первые два пассажирских тепловоза ТЭП-60. Это были экспериментальные экземпляры новой модели, отличавшейся от ТЭ-3 большей скоростью, комфортабельностью кабины, удобной компоновкой агрегатов, полуавтоматическим управлением. Они передавались в депо для производственных испытаний. Необходимо было выявить в эксплуатации достоинства и недостатки первых образцов, чтобы довести новый локомотив до полной кондиции. Такой чести были удостоены только пять депо страны. Тот факт, что Тюменское депо оказалось

в их числе, свидетельствовал о признании на уровне отрасли его технической зрелости и искусства его машинистов в вождении тепловозов.

За первыми ТЭП-60 поехали в Коломну три лучших машиниста, прошедших предварительную подготовку. И среди них, конечно же, Геннадий Кичин. Но к их приезду на заводе были готовы только две машины. Кому их вести? Машинисты решили бросить жребий. Геннадию Андреевичу не повезло: честь привести новый тепловоз в Тюмень во второй раз досталась не ему. Тем не менее и ему, в числе троих, было поручено учить тех, кто должен был освоить новую машину вслед за ними. Областная газета «Тюменская правда» писала тогда по этому поводу: «Кичин еще не водил тепловоз ТЭП-60, только на сборке видел, а товарищи торопят: «Ну помоги же освоить». Накупил Геннадий Андреевич учебников, по ночам изучал, а утром другим на практике показывал...».

Самоотверженный труд Кичина по освоению новой техники отмечен в 1964 году медалью «За трудовое отличие».

А тем временем начиналась эпоха большой тюменской нефти. Будущее края с богатейшими природными ресурсами напрямую оказалось в зависимости от работоспособности транспортных артерий, связывающих Западную Сибирь с «Большой землей». Новые задачи стали стимулом к обострению трудового соперничества. Итоги соревнования между локомотивными бригадами и другими производственными подразделениями депо подводятся ежемесячно, и фотография Геннадия Андреевича Кичина — непременно на самом почетном месте цеховой Доски почета. В 1966 году за успехи в труде он награждается орденом Ленина.

Но не подумайте, что орденоносец Кичин целиком сосредоточен на своих тяжеловесах. Когда всматриваешься в этот период его жизни, создается впечатление, что не жизнь его сосредоточена на высоких трудовых показателях, а показатели эти как бы сами собой вытекают из щедро проживаемой им жизни, ценность которой — в ней самой. На самом деле, ему уже сорок, а он оканчивает вечернюю десятилетку и поступает в Омский институт инженеров железнодорожного транспорта. При том, что в это же время он еще является депутатом областного Совета. А несколько позже его избирают депутатом Верховного Совета СССР.

И никакого ощущения перегруженности, замотанности. Веселый, легкий, коммуникабельный человек, располагающий к себе с первого взгляда. Естественно, что к нему как депутату многие обращались с просьбами (имидж депутата в то время был совсем не такой, как сейчас,— депутат воспринимался как народный заступник, ходатай по народным делам) — он был доступен и всегда находил время, чтобы помочь людям в их нуждах. «В лепешку разобьется,— говорили о нем,— а поможет».

Коллеги вспоминают, что когда выходил на субботник его цех, слышно было отовсюду. Вокруг Кичина всегда шум, гам и веселье. Но как только начиналась работа, равных им тоже не было. Если Геннадию Андреевичу позволяло время, мог он и компанию поддержать, и спеть, и сплясать. Но шутки шутками, а в слове был тверд. Если что сказал — не отступится, и бесполезно переубеждать. Спросить за дело мог со всей жесткостью. Но если приходилось кого-то отругать, то отходил быстро, зла ни на кого не держал, а добро помнил.

В 1971 году Кичин становится Героем Социалистического Труда. В это время он уже заместитель начальника локомотивного депо. Теперь в его обязанности входит организация работы депо, всех его звеньев, профессиональная подготовка кадров. Отвечать приходится уже не только за себя, но и за работу коллектива.

Между тем на отделении назрела
десять лет назад протяженные расстоя
перевести на тепловозную тягу (что и
ем в этих краях мощного нефтедобыва
степенном переходе отделения на эле
переучивать кадры, опять засаживать

Теперь уже задача Кичина состоя
самому (хотя «век живи — век учись
гих. Сам же он был и председателем
шей права на вождение локомотивов.
жимал» из экзаменуемых. Строг и аз
удавалось довести Кичина до кипени
тов дошел Геннадий Андреевич до «5
будь спокоен — сдал экзамен.

В общем, не с «железками» он т
ках»), а с людьми, и к этому у него яв
удивительно, что в 1976 году (ему ка
на большой профсоюзный пост — пре
железнодорожников,— и он согласил
ной энергией и страстью души отдае
иначе направленным на улучшение жи

На Тюменском отделении желез
42 дошкольных учреждения, два загоро
пять клубов, дворец культуры «Желез
тек, три стадиона и шесть киноустано
рожников работают 123 магазина, в
22 столовые, пошивочная мастерская,
это — «хозяйство Кичина».

Задачу свою Геннадий Андреевич
«беспокойное хозяйство» эффективно
вали исправно, и не было нужды устр
сы. Профсоюз занимался совсем друг
дожественной самодеятельности, поя
вые и танцевальные студии; устраива
торжественные ритуалы регистрации
ния рабочих династий и ветеранов тру

Много внимания уделяли детям: в
каникул при школах организовывали
спортивные лагеря, лагеря труда и отд
организовывал туристические путеше
Тюмень и линейных станциях под руко
ги создавались кружки для подростков
дорожного движения, сигнализацию и
тивное хозяйство.

В 1978 году профсоюз железнодо
вовлечению рабочей молодежи в шко
дому труженику — среднее образовани
ную работу на предприятиях. Начальни
ги издается приказ об установлении в
льготного учебного дня. Эта мера помо
певаемость учащихся.

Райпрофсож постоянно держит под
базы пионерских лагерей. Кичин нередко

ризнании на уровне отрасли его техни-
машинистов в вождении тепловозов.
в Коломну три лучших машиниста, про-
овку. И среди них, конечно же, Геннадий
были готовы только две машины. Кому
осить жребий. Геннадию Андреевичу не
епловоз в Тюмень во второй раз доста-
в числе троих, было поручено учить тех,
ашину вслед за ними. Областная газета
по этому поводу: «Кичин еще не водил
е видел, а товарищи торопят: «Ну помоги
Андреевич учебников, по ночам изучал,
ывал...».
на по освоению новой техники отмечен
е отличие».
эпоха большой тюменской нефти. Буду-
дными ресурсами напрямую оказалось
ости транспортных артерий, связываю-
ой землей». Новые задачи стали стиму-
ничества. Итоги соревнования между ло-
ми производственными подразделениями
фотография Геннадия Андреевича Кичи-
ном месте цеховой Доски почета. В 1966
дается орденом Ленина.
рносец Кичин целиком сосредоточен на
иваешься в этот период его жизни, со-
ь его сосредоточена на высоких трудо-
и как бы сами собой вытекают из щедро
которой — в ней самой. На самом деле,
ечернюю десятилетку и поступает в Ом-
дорожного транспорта. При том, что в это
том областного Совета. А несколько поз-
овного Совета СССР.
уженности, замотанности. Веселый, лег-
располагающий к себе с первого взгля-
депутату многие обращались с просьба-
ыл совсем не такой, как сейчас,— депу-
аступник, ходатай по народным делам) —
л время, чтобы помочь людям в их нуж-
ворили о нем,— а поможет».
да выходил на субботник его цех, слыш-
всегда шум, гам и веселье. Но как толь-
и тоже не было. Если Геннадию Андре-
мпанию поддержать, и спеть, и сплясать.
тверд. Если что сказал — не отступится,
осить за дело мог со всей жесткостью.
угать, то отходил быстро, зла ни на кого

Героем Социалистического Труда. В это
ника локомотивного депо. Теперь в его
работы депо, всех его звеньев, профес-
Отвечать приходится уже не только за

Между тем на отделении назрела новая техническая перестройка. Если десять лет назад протяженные расстояния Западной Сибири выгоднее было перевести на тепловозную тягу (что и было сделано), то в связи с созданием в этих краях мощного нефтедобывающего комплекса встал вопрос о постепенном переходе отделения на электрическую тягу. Значит, надо опять переучивать кадры, опять засаживать за парты весь коллектив депо.

Теперь уже задача Кичина состояла не столько в том, чтоб выучиться самому (хотя «век живи — век учись»), сколько в том, чтоб выучить других. Сам же он был и председателем экзаменационной комиссии, дававшей права на вождение локомотивов. Говорят, строг был — «все соки выжимал» из экзаменуемых. Строг и азартен. Лучше сдавали ему те, кому удавалось довести Кичина до кипения. Если от потока вопросов и ответов дошел Геннадий Андреевич до «белого каления», выругался, значит, будь спокоен — сдал экзамен.

В общем, не с «железками» он теперь работал (хоть и при «железках»), а с людьми, и к этому у него явно лежала душа. Поэтому совсем не удивительно, что в 1976 году (ему как раз 50 исполнилось) его избрали на большой профсоюзный пост — председателем районного профсоюза железнодорожников,— и он согласился. Теперь он со всей нерастраченной энергией и страстью души отдается разнообразным делам, так или иначе направленным на улучшение жизни, быта и отдыха населения.

На Тюменском отделении железной дороги действуют 21 школа, 42 дошкольных учреждения, два загородных лагеря для старшеклассников, пять клубов, дворец культуры «Железнодорожник», вагон-клуб, 8 библиотек, три стадиона и шесть киноустановок. Для обслуживания железнодорожников работают 123 магазина, вагонов-лавок и вагонов-раздаток, 22 столовые, пошивочная мастерская, комбинат бытовых услуг. Теперь все это — «хозяйство Кичина».

Задачу свою Геннадий Андреевич видит прежде всего в том, чтоб это «беспокойное хозяйство» эффективно работало. Зарплату тогда выплачивали исправно, и не было нужды устраивать пикеты и садиться на рельсы. Профсоюз занимался совсем другими делами: объявляли смотры художественной самодеятельности, поддерживали народные театры, хоровые и танцевальные студии; устраивали праздники и массовые гуляния, торжественные ритуалы регистрации браков и новорожденных, чествования рабочих династий и ветеранов труда.

Много внимания уделяли детям: в период летних и зимних школьных каникул при школах организовывали городские пионерские лагеря, спортивные лагеря, лагеря труда и отдыха. Старшеклассникам профсоюз организовывал туристические путешествия по городам России. На узле Тюмень и линейных станциях под руководством детской железной дороги создавались кружки для подростков, где изучали общий курс железнодорожного движения, сигнализацию и связь, путевое хозяйство, локомотивное хозяйство.

В 1978 году профсоюз железнодорожников включается в работу по вовлечению рабочей молодежи в школу. В стране проходит акция «Каждому труженику — среднее образование». Кичин проводит разъяснительную работу на предприятиях. Начальником Тюменского отделения дороги издается приказ об установлении в школе рабочей молодежи единого льготного учебного дня. Эта мера помогает повысить посещаемость и успеваемость учащихся.

Райпрофсож постоянно держит под контролем развитие и улучшение базы пионерских лагерей. Кичин нередкий гость в этих детских здравницах.

Он в курсе всего, что здесь происходит. Лично контролирует подготовку лагерей к летнему сезону, а когда в них поселяются дети, интересуется их питанием, отдыхом и досугом. В 1979 году при его содействии и с помощью шефов в лагере им. Ленина сдается новый корпус на 80 мест. В лагере им. Заслонова — котельная. Появляются новые площадки, в устье реки Пышма начал работу спортивный лагерь «Турист».

Не остаются без внимания и дошкольные учреждения. Геннадий Иванович сам им звонит, интересуется обстановкой. Всегда первоочередным делом для него было помочь детскому саду наладить горячее водоснабжение, отопление, отремонтировать площадки. Не было случая, чтобы Кичин отказал в помощи.

Кичин сам заядлый спортсмен, и его нередко можно увидеть на стадионе. Он инициатор и активный участник многих спортивных праздников. В это время активно развивается массовый спорт. Так, например, к 1980 году в спортивном обществе «Локомотив» состоит 38 % от числа всех работников Тюменского отделения. Более 11 тысяч железнодорожников успешно сдали нормы ГТО. Около пяти тысяч из них получили «золотой» значок. Появились в Тюменском отделении кандидаты в мастера и мастера спорта, перворазрядники. Ежегодно проводились зимние и летние спартакиады. Геннадий Андреевич — отличный пловец, и он с огромной радостью участвует в открытии спорткомплекса с бассейном в Тобольске. Хлопочет об открытии роликодрома для занятий конькобежцев.

Конечно, ему приходилось постоянно заниматься и вопросами строительства, ремонта и содержания жилья, оздоровлением и охраной труда работников...

Вся эта разнообразная и плодотворная деятельность продолжалась семь лет, после чего Геннадий Андреевич уходит на пенсию.

И уже пенсионером он находит себе занятие вполне в духе своего характера: «железнодорожное», с людьми и обращенное в перспективу — словом, возглавил детскую железную дорогу. Для подростков это отдых, развлечение, аттракцион, если хотите, а между делом, за игрой они познают азы профессий машиниста, проводника, дежурного по станции. Многим ребятишкам эта маленькая железная дорога дала путевку в большую жизнь. Этой работе Геннадий Андреевич отдал еще одиннадцать лет жизни. Уже последних из тех, что ему были отмерены судьбой.

На самом напряженно

Яков Егорович Чепик

Не нами первыми замечено: пораб дельное напряжение сил. испыта пытание, человек и хочет (о чем щими), да не может отправиться жизнь кажется пресней и бесцве уехать, да все не уезжают л ра, не уходят из горячего цеха, а уезжают, но снова и снова возв Вот и Яков Егорович Чепик не уеха ему предлагали и Сургут, и Сверд тюменский участок — наиболее труд ковать и по-советски: «Солнцу и ве труд...»,— а можете и просто по-челове ного равновесия нуждается в настоя чае результат остается один и тот же: 52 делению.

Появился здесь Яков Егорович в 195 ду прочим, с отличием) Оршанского желе нешняя заграница — Белоруссия). Опр станции Балаир, недалеко от Талицы С сразу утвердил здесь стиль работы. заста вать в нем не растерянного перед слож ра, а человека на своем месте. Взял з раньше других и начинать день с лич рые отвечал. Он проверял, все ли в пор ком состоянии путевое полотно, какова ф ции, и только потом шел принимать см весть и других побуждал к тому, чтоб дел Уже через год его назначают начальник дят дежурным по станции Тюмень.

Затем он работает маневровым дис начальника станции. В 1956 году его на Тюменского отделения железной дороги петчером, и в его подчинении теперь у успешное прохождение поездов по всем

Все эти годы Яков Егорович, не р скромным багажом (хоть и удостовере дно учится своей профессии, хватается з где услышал или вычитал — все старался пробовать на практике. Хорошим подспор

роисходит. Лично контролирует подготовку
гда в них поселяются дети, интересуется
м. В 1979 году при его содействии и с по-
ена сдается новый корпус на 80 мест.
альная. Появляются новые площадки, в ус-
спортивный лагерь «Турист».
и дошкольные учреждения. Геннадий Ива-
ется обстановкой. Всегда первоочередным
етскому саду наладить горячее водоснаб-
овать площадки. Не было случая, чтобы Ки-

мен. и его нередко можно увидеть на ста-
участник многих спортивных праздников.
тся массовый спорт. Так, например, к 1980
локомотив» состоит 38 % от числа всех ра-
я. Более 11 тысяч железнодорожников ус-
тами тысяч из них получили «золотой» зна-
отделении кандидаты в мастера и мастера
ежно проводились зимние и летние спар-
— отличный пловец, и он с огромной ра-
спорткомплекса с бассейном в Тобольске.
рома для занятий конькобежцев.
постоянно заниматься и вопросами стро-
ья жилья, оздоровлением и охраной тру-

договорная деятельность продолжалась
Андреевич уходит на пенсию.
ит свое занятие вполне в духе своего ха-
с людьми и обращенное в перспективу —
езную дорогу. Для подростков это отдых,
хотите, а между делом, за игрой они по-
ста, проводника, дежурного по станции.
кая железная дорога дала путевку в боль-
ей Андреевич отдал еще одиннадцать лет
то ему были отмерены судьбой.

На самом напряженном участке

Яков Егорович Чепик

Не нами первыми замечено: поработав там, где потребовалось предельное напряжение сил, испытав себя на излом и выдержав испытание, человек и хочет (о чем не раз заговаривает с окружающими), да не может отправиться туда, где проще и легче, но зато жизнь кажется пресней и бесцветней. Оттого хоть и порываются уехать, да все не уезжают люди десятилетиями с Крайнего Севера, не уходят из горячего цеха, а в самые последние годы — хоть уезжают, но снова и снова возвращаются в «горячие точки»...

Вот и Яков Егорович Чепик не уехал с Тюменского отделения дороги, хоть ему предлагали и Сургут, и Свердловск, и Пермь. Мотивировал просто: тюменский участок — наиболее трудный. Вы вправе эту позицию истолковать и по-советски: «Солнцу и ветру навстречу, на битву и доблестный труд...»,— а можете и просто по-человечески: сильный человек для душевного равновесия нуждается в настоящей мужской работе. В любом случае результат остается один и тот же: 52 года отдано им Тюменскому отделению.

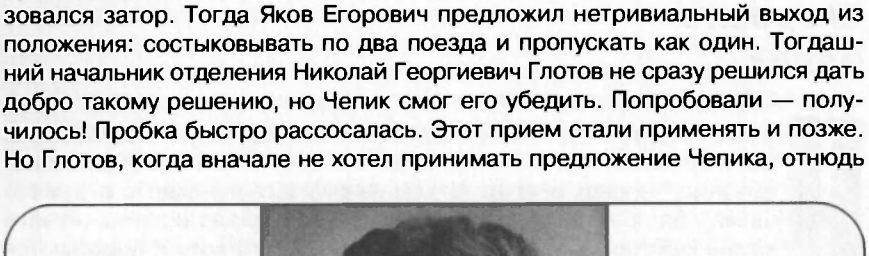
Появился здесь Яков Егорович в 1950 году — после окончания (между прочим, с отличием) Оршанского железнодорожного техникума (это нынешняя заграница — Белоруссия). Определили отличника дежурным по станции Балаир, недалеко от Талицы Свердловской области. Он как-то сразу утвердил здесь стиль работы, заставивший окружающих почувствовать в нем не растерянного перед сложностями реальной жизни школяра, а человека на своем месте. Взял за правило приходить на работу раньше других и начинать день с личной проверки всех участков, за которые отвечал. Он проверял, все ли в порядке на стрелочных постах, в каком состоянии путевое полотно, какова оперативная обстановка на станции, и только потом шел принимать смену. В общем, сам работал на совесть и других побуждал к тому, чтоб делать все положенное по максимуму. Уже через год его назначают начальником станции. А в 1953 году переводят дежурным по станции Тюмень.

Затем он работает маневровым диспетчером, старшим помощником начальника станции. В 1956 году его назначают поездным диспетчером Тюменского отделения железной дороги, а в 1958 году — старшим диспетчером, и в его подчинении теперь уже 30 диспетчеров, отвечающих за успешное прохождение поездов по всему участку.

Все эти годы Яков Егорович, не довольствуясь техникумовским скромным багажом (хоть и удостоверенным «красным» дипломом), усердно учится своей профессии, хватается за все новое, все передовое. Что где услышал или вычитал — все старался применить к своему участку, попробовать на практике. Хорошим подспорьем в этом стала ведомственная

газета «Гудок». Здесь можно было познакомиться с опытом коллег из других отделений. А в 1966 году в одном из номеров была опубликована большая статья самого Чепика, где уже он делится с коллегами своими знаниями и опытом.

Диспетчерская работа такова, что строго по правилам не всегда можно выйти из сложившейся ситуации. Приходится искать нестандартные решения, порой и рискованные. Случилось как-то, что на отрезке дороги от Камышлова до Богдановича шло строительство автоэлектросистемы и в представленное строителями «окно» поезда не успевали проходить. Образовался затор. Тогда Яков Егорович предложил нетривиальный выход из положения: состыковывать по два поезда и пропускать как один. Тогдашний начальник отделения Николай Георгиевич Глотов не сразу решился дать добро такому решению, но Чепик смог его убедить. Попробовали — получилось! Пробка быстро рассосалась. Этот прием стали применять и позже. Но Глотов, когда вначале не хотел принимать предложение Чепика, отнюдь



Яков Егорович Чепик

не был перестраховщиком: он тоже был хорошим специалистом и трезво представлял себе опасность приема. Представьте себе состав из 150–160 вагонов и двух локомотивов — в начале и середине поезда. Это насколько же согласованно, синхронно должны работать не просто две бригады, но и две машины, чтобы не допускать чрезмерных растяжений и сжатий первой половины состава! (Можно бы просто два поезда пустить друг за другом, не состыковывая, но слишком короткая дистанция — тоже источник повышенной опасности.) То, чего Глотов опасался, однажды и случилось: на одном из таких составов машинисты, не согласовав действия, допустили выдавливание и сход вагонов с путей. Метод запретили.

В середине шестидесятых начинается активное строительство железной дороги на север, к газовым и нефтяным месторождениям. Вся Тюменская область становится сплошной строительной площадкой. Поток местных грузов значительно вырос, быстро рос и транзитный грузопоток. Чтоб увеличить пропускную способность магистрали, на тюменском участке прокладываются вторые пути, отделение переходит на электрическую и тепловозную тягу, строится автоблокировка и электрическая централизация стрелок и сигналов. Но эти меры запаздывают, нередко на путях

складывается сложная, порой тяжела
Тюменское отделение подается до ста

Наступил момент, когда все от
Все пути были забиты поездами на С
вать. На станциях побывали все, кто ка
дороги. Все искали способы ликвидир
могли. Все действовали строго по пра
бовала нестандартного решения.

Каждый день заместитель мини
и заместитель министра путей сообщ
щание с руководством железной доро
ководители Тюменского отделения. На
ник Свердловской дороги Виктор Ми
слать на прорыв своего самого опытно
Егоровича, начальник дороги указал
выслал своего представителя.

В отдельном вагоне Чепика и пре
ли на проблемную станцию. Картина пе
все стоит, никакого движения. Обсужд
шуюся ситуацию, Яков Егорович сказа

— В рамках общепринятых дейст
Предлагаю двигать поезда вслед.

В правилах технической эксплуата
жения значился, но никто его практичес
та самая очень короткая дистанция ме
упоминали, создавала ситуацию повы
то откажут тормоза или же он несос
инерции у тяжеловесных составов (ты
мых тяжелых последствий не миновать

Но выхода не было, нужно было
проинструктировать.

— И вот,— рассказывает много ле
цу, мой министерский коллега сладко
обще-то писать должен был он: пути то
тацию (то есть отделение дороги за ни
езда по ним уже ходили.

Утром собрали людей, разъяснить
что от них требуется, и — поехали. И
нормализовалась. Брошенных поездов

После Яков Егорович нередко быв
станциях. Где какой-то затор или сло
посылали Чепика. Его трудовая книж
ми и отметками о премиях. Позже о
воение недр и развитие нефтегазового

В конце шестидесятых на отделе
за формирование полносоставных пое
бега и простоев вагонов на станциях
затель, диспетчерам пришлось немал
ездил по станциям, проводил совещ
работать. Кроме того, удалось добить
передаточных поездов. В 1967 году з
сваивают звание «Почетный железно
диспетчером и самым молодым рабо

о познакомиться с опытом коллег из дру-
одном из номеров была опубликована
где уже он делится с коллегами своими

, что строго по правилам не всегда мож-
ии. Приходится искать нестандартные ре-
училось как-то, что на отрезке дороги от
строительство автоэлектросистемы и в
но» поезда не успевали проходить. Обра-
вич предложил нетривиальный выход из
а поезда и пропускать как один. Тогдаш-
Георгиевич Глотов не сразу решился дать
смог его убедить. Попробовали — полу-
сь. Этот прием стали применять и позже.
принимать предложение Чепика, отнюдь

Яков Егорович Чепик

же был хорошим специалистом и трезво
ма. Представьте себе состав из 150–160
начале и середине поезда. Это насколько
жны работать не просто две бригады, но
ть чрезмерных растяжений и сжатий пер-
просто два поезда пустить друг за дру-
ом короткая дистанция — тоже источник
Глотов опасался, однажды и случилось:
нисты, не согласовав действия, допусти-
путей. Метод запретили.
чинается активное строительство желез-
нефтяным месторождениям. Вся Тюмен-
ой строительной площадкой. Поток мес-
ыстро рос и транзитный грузопоток. Чтоб
сть магистрали, на тюменском участке
тделение переходит на электрическую
облокировка и электрическая централи-
и меры запаздывают, нередко на путях

складывается сложная, порой тяжелая обстановка. В отдельные сутки на Тюменское отделение подается до ста поездов.

Наступил момент, когда все отделение было на грани остановки. Все пути были забиты поездами на Сургут. Их не успевали перерабатывать. На станциях побывали все, кто как-то был причастен к строительству дороги. Все искали способы ликвидировать затор, но сделать ничего не могли. Все действовали строго по правилам, но критическая ситуация требовала нестандартного решения.

Каждый день заместитель министра транспортного строительства и заместитель министра путей сообщения проводили селекторное совещание с руководством железной дороги. Принимали в нем участие и руководители Тюменского отделения. На одном из таких совещаний начальник Свердловской дороги Виктор Михайлович Скворцов предложил послать на прорыв своего самого опытного человека. Неожиданно для Якова Егоровича, начальник дороги указал на него. Министр транспорта тоже выслал своего представителя.

В отдельном вагоне Чепика и представителя министерства доставили на проблемную станцию. Картина перед ними предстала безрадостная: все стоит, никакого движения. Обсуждая с московским коллегой сложившуюся ситуацию, Яков Егорович сказал:

— В рамках общепринятых действий выхода из положения не вижу. Предлагаю двигать поезда вслед.

В правилах технической эксплуатации такой способ организации движения значился, но никто его практически не применял. Все боялись. Ведь та самая очень короткая дистанция между поездами, о которой мы выше упоминали, создавала ситуацию повышенной опасности: а вдруг у кого-то откажут тормоза или же он несогласованно изменит скорость? Сила инерции у тяжеловесных составов (тысячи тонн в каждом!) огромна, самых тяжелых последствий не миновать.

Но выхода не было, нужно было только со скрупулезной точностью проинструктировать.

— И вот,— рассказывает много лет спустя Яков Егорович,— ночь к концу, мой министерский коллега сладко спит, а я пишу инструкцию. Хотя вообще-то писать должен был он: пути тогда еще не были сданы в эксплуатацию (то есть отделение дороги за них ответственности не несло), но поезда по ним уже ходили.

Утром собрали людей, разъяснили машинистам, путевым бригадам, что от них требуется, и — поехали. И все пошло. Постепенно обстановка нормализовалась. Брошенных поездов не стало.

После Яков Егорович нередко бывал и на этой, и на других северных станциях. Где какой-то затор или сложная ситуация, всегда на прорыв посылали Чепика. Его трудовая книжка вся испещрена благодарностями и отметками о премиях. Позже он будет награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

В конце шестидесятых на отделении активно развернулась борьба за формирование полносоставных поездов, сокращение порожнего пробега и простоев вагонов на станциях. Чтобы повысить последний показатель, диспетчерам пришлось немало потрудиться. Яков Егорович много ездил по станциям, проводил совещания, разъяснял людям, как лучше работать. Кроме того, удалось добиться движения по графику сборных передаточных поездов. В 1967 году за добросовестный труд ему присваивают звание «Почетный железнодорожник». Тогда он был первым диспетчером и самым молодым работником отделения, заслужившим

это высокое отличие. Позже он получает орден «Знак Почета», медаль «За доблестный труд».

В 1970 году Якова Григорьевича назначают начальником отдела движения и заместителем начальника Тюменского отделения железной дороги. В его подчинение переходит уже полторы тысячи человек. Крутиться приходится еще больше. Но новая работа не пугает, а наоборот, дает дополнительный стимул. Погрузка и разгрузка вагонов, простои, сбои в работе пассажирских перевозок, браки в поездной и маневровой работе, режим работы и отдыха локомотивных бригад, безопасность условий труда и трудовая дисциплина. Это только часть того, за что непосредственно отвечал Яков Егорович. Порой приходилось очень строго спрашивать с подчиненных, но это были справедливые требования, и обид никто не держал.

В 1978 году было образовано Сургутское отделение дороги, в его организации Яков Егорович тоже принимал активное участие. Несколько раз с ним встречался второй секретарь областного комитета партии Геннадий Шмаль. Предлагал ему остаться там, в Сургуте, работать — отказался.

Есть в трудовой жизни Чепика и трагичное событие. В мелких подробностях помнит он ту ночь с 24 на 25 июня 1972 года, когда в 21.00 по московскому времени на станции Ламенское, что за Вагаем в сторону Ишима, было допущено крушение пассажирского поезда. Яков Егорович в это время находился в Талице, где проводил школу передового опыта. Уже когда вернулся поздно вечером домой, ему позвонили и сообщили о случившемся. Сразу же на поезд — и туда.

Что выяснилось?

В тот вечер в Ламенском была сильная гроза и ливень. Дежурная по станции заказала маршрут прибывающему скорому Новокузнецк–Москва. В это время на станции стоял грузовой состав. Стрелочники, забыв о нем, стали готовить маршрут скорому на этот же путь. Существовавшая тогда система не позволяла дежурному дистанционно проверить, свободен ли путь. Вся информация держалась в голове. Проверять, свободен ли путь, входило в обязанность стрелочников, дежурный должен был им доверять. Но, видимо, из-за сильной грозы и ливня оба стрелочника напрочь забыли о грузовом составе. Не помнил о нем и дежурный по станции. Подготовив маршруты, стрелочники спокойно доложили, что все готово. Дежурный по станции дал входной и выходной сигналы. Грузовой тронулся и еще не успел разогнаться, как в него врезался пассажирский. Десятки людей погибли тогда в крушении...

Вспоминая это событие, Яков Егорович подмечает, что ошибка на транспорте никогда не бывает ошибкой одного человека. Обязательно и те, кто рядом, также ошибаются. Были случаи, когда дежурный по станции засыпал, но засыпали и стрелочники. Какая-то энергия передается им. Так и здесь: дежурный забыл — забыли и стрелочники. Поэтому на каждом человеке в смене лежит большая ответственность.

Подробности столкновения Яков Егорович вспоминает с неохотой, считает, что пока не пришло время говорить о них: раны у многих еще не зажили. Виновные сполна понесли наказание. А называть их имена пока рано.

Тогда Чепик был единственным руководителем, так или иначе причастным к катастрофе, которого не сняли после крушения.

— Потому что все нормативы были строжайше выполнены. Все, что предписывалось, было сделано. Моя вина была лишь в том, что я руководитель. И все,— говорит Яков Егорович.

Что ж, времена менялись: раньше бы и этой вины хватило за глаза...

Когда Чепик приехал тогда на место происшествия, нужно было в кратчайшие сроки ликвидировать последствия. На оперативном селекторном

совещании работникам обрисовал... с
ные задачи: оказать помощь постра
Никакой паники не было, каждый зна

Уже после Яков Егорович много
вы и разъяснял, почему такое случило
дорожные правила написаны челове-
требуется строжайше выполнять.

Это прозвучит несколько кощунст
зультат случившейся трагедии. Именно
ство активно заняться на Тюменском
кировки и электрической централиза
шение поезда подтолкнуло техничес

Уволился с Тюменского отделения
его послужного списка есть скромная за
шой вклад по внедрению новой техни
ях отделения. При его активном участии
рическая централизация стрелок и си
Тюмень и Войновка. Возглавлял разраб
гического процесса отделения и техниче

Однако и сейчас Яков Егорович не с
Когда он вышел на пенсию, его пригласи
«Промжелдортранстюмень». Район к мо
ные убытки в 200 тысяч рублей. Чепик су
час, год спустя, уже и убытки погашены.

Так что не торопитесь списывать с

Кстати, сам Яков Егорович, которо
75 лет, твердо рассчитывает еще деся-

Как выходят в начальник

Юрий Евгеньевич Смотрин

Универсального ответа на постав
ятно, не существует, но некото
можно, пожалуй, получить, если
Юрия Евгеньевича Смотрина. воз
Тюменское отделение — как уж
сложных на дороге.

Родился он ранней весной 1947
нью и расцвеченном радугой юно
женном незадолго перед тем минувшей во
ко) и не пощаженном нынешним «наведе-

Семья Смотриных не благоденство
(две сестры и Юрий). Но от голода спасал

получает орден «Знак Почета», медаль «За

евича назначают начальником отдела дви-
ика Тюменского отделения железной доро-
уже полторы тысячи человек. Крутиться
вая работа не пугает, а наоборот, дает до-
а и разгрузка вагонов, простои, сбои в ра-
браки в поездной и маневровой работе,
ртивных бригад, безопасность условий тру-
только часть того, за что непосредственно
ся приходилось очень строго спрашивать с под-
ливые требования, и обид никто не держал.
ло Сургутское отделение дороги, в его орга-
ал активное участие. Несколько раз с
ать областного комитета партии Геннадий
там, в Сургуте, работать — отказался.
ика и трагичное событие. В мелких подроб-
25 июня 1972 года, когда в 21.00 по мос-
Пламенское, что за Вагаем в сторону Иши-
пассажирского поезда. Яков Егорович в это
проводил школу передового опыта. Уже
домой, ему позвонили и сообщили о слу-
туда.

была сильная гроза и ливень. Дежурная по
бывающему скорому Новокузнецк–Москва.
грузовой состав. Стрелочники, забыв о нем,
на этот же путь. Существовавшая тогда си-
дистанционно проверить, свободен ли путь.
слове. Проверять, свободен ли путь, входило
рный должен был им доверять. Но, видимо,
ба стрелочника напрочь забыли о грузовом
журный по станции. Подготовив маршруты,
, что все готово. Дежурный по станции дал
узовой тронулся и еще не успел разогнаться,
. Десятки людей погибли тогда в крушении...
Яков Егорович подмечает, что ошибка на
т ошибкой одного человека. Обязательно
тся. Были случаи, когда дежурный по стан-
елочники. Какая-то энергия передается им.
— забыли и стрелочники. Поэтому на каж-
сознавая ответственность.
Яков Егорович вспоминает с неохотой, счи-
говорить о них: раны у многих еще не за-
наказание. А называть их имена пока рано.
ным руководителем, так или иначе причас-
не сняли после крушения.
были строжайше выполнены. Все, что
. Моя вина была лишь в том, что я руково-
Егорович.
раньше бы и этой вины хватило за глаза...
на место происшествия, нужно было в крат-
последствия. На оперативном селекторном

совещании работникам обрисовали ситуацию и поставили первоочередные задачи: оказать помощь пострадавшим, освободить пути от затора. Никакой паники не было, каждый знал свое дело и выполнял его.

Уже после Яков Егорович много ездил по линии, собирал коллективы и разъяснял, почему такое случилось, еще раз напоминал, что железнодорожные правила написаны человеческой кровью. В любой ситуации их требуется строжайше выполнять.

Это прозвучит несколько кощунственно, но был и положительный результат случившейся трагедии. Именно эта катастрофа побудила руководство активно заняться на Тюменском отделении строительством автоблокировки и электрической централизации стрелок. Можно сказать, что крушение поезда подтолкнуло технический прогресс на железной дороге.

Уволился с Тюменского отделения Яков Егорович в 2002 году. В конце его послужного списка есть скромная запись: «За период работы внес большой вклад по внедрению новой техники и передовой технологии на станциях отделения. При его активном участии построена автоблокировка и электрическая централизация стрелок и сигналов, реконструированы станции Тюмень и Войновка. Возглавлял разработку и внедрение единого технологического процесса отделения и технических процессов работы станций».

Однако и сейчас Яков Егорович не сидит у окна. Не в его характере это. Когда он вышел на пенсию, его пригласили возглавить западный район ОАО «Промжелдортранстюмень». Район к моменту его прихода давал ежемесячные убытки в 200 тысяч рублей. Чепик сумел так организовать дело, что сейчас, год спустя, уже и убытки погашены, и прибыль идет по 100 тысяч рублей.

Так что не торопитесь списывать со счетов ветеранов!

Кстати, сам Яков Егорович, которому в марте 2003 года исполнилось 75 лет, твердо рассчитывает еще десяток лет поработать. Здоровья ему!

Как выходят в начальники?

Юрий Евгеньевич Смотрин

Универсального ответа на поставленный в заголовке вопрос, вероятно, не существует, но некоторое представление о существе дела можно, пожалуй, получить, если присмотреться к жизненному пути Юрия Евгеньевича Смотрина, возглавлявшего на протяжении 15 лет Тюменское отделение — как уже знает читатель, одно из самых сложных на дороге.

Родился он ранней весной 1947 года в благоухающем свежей зеленью и расцвеченном радугой южных цветов городе Грозном, пощаженном незадолго перед тем минувшей войной (хоть немцы и подходили близко) и не пощаженном нынешним «наведением конституционного порядка»...

Семья Смотриных не благоденствовала: мать — инвалид, трое детей (две сестры и Юрий). Но от голода спасали золотые руки отца, прошедшего

две войны: финскую и Великую Отечественную. Отец был шофер, но умел делать еще многое — и слесарить, и строить. При таком отце и сын рано научился держать в руках инструменты. Подрос — устроился лаборантом в школьном физкабинете. Потом отец купил списанный ГАЗ-57, вместе с сыном они восстановили машину и начали на ней подрабатывать. Жить стало намного легче, хотя, конечно, все равно большого достатка не было. Сестры выросли, поступили в институты — неминуемые расходы. Да и вообще потребности росли. Кстати, тогда же Юрий пристрастился к охоте. В доме было старое ружьишко, с ним-то он и уходил в горы. Без добычи не возвращался: то заяц, то фазан всегда были в его охотничьей сумке.

Кстати, страсть к охоте осталась у Юрия Евгеньевича до сих пор.

Так что с детства он прошел хорошую мужскую закалку.

В 1965 году Юрий Смотрин заканчивает среднюю школу. Поначалу была у него мысль пойти в офицеры — тогда эта профессия была еще в чести. Увы, не прошел по конкурсу в Ростовское высшее командное училище.

Юрий Евгеньевич Смотрин

Расстроился и «с горя» решил учиться в пединституте. Но быстро опомнился: понял, что быть учителем — это не про него.

Старшая сестра в это время жила в Свердловске. Работала тренером в спортшколе, сама была мастером спорта по художественной гимнастике. Созвонившись с ней, Юрий приезжает в Свердловск и поступает в Уральский институт инженеров транспорта, благо сдавать пришлось только одну химию.

Как видите, порой судьбу определяет случайность.

Все пять лет учебы на факультете «Эксплуатация железнодорожного транспорта» Юрий жил в общежитии и подрабатывал сторожем в ЖКО завода имени Калинина. Платили ему 60 рублей, да стипендия была 30. Деньги, конечно, небольшие даже по тем временам, но и его запросы, при спартанском семейном воспитании, были скромны, так что ему более или менее и самому хватало, и еще отцу и матери в Грозный понемногу высылал.

Учился Смотрин легко. Для него технические науки были только в радость, а по гуманитарным предметам помогала сокурсница Галя, благо жили они в одном общежитии. Он ей тоже в чем-то помогал, и читатель уже догадывается, чем это взаимное шефство кончилось.

Свадьбы как таковой не было. Та
Юрий туда приехал, подали заявление в
в самолет и улетели в Грозный — преда

А в 1970 году молодые супруги и
распределению уехали в Верхнюю Ко
от Серова через Ивдель к Приобью,—
ском отделении Свердловской желез
лезнодорожной традиции молодой не
а его жена (тоже, между прочим, молод
через полгода Юрий Евгеньевич стал
метилось дите.

В 1972 году Юрия призвали в арм
мом он пошел туда, конечно, не обыч
так что вроде как бы неожиданно ос
о карьере офицера. Но вот что любоп
ность оказалась не брошенной, пот
в железнодорожные войска. Оказыва
рывать, надо только точно знать, чего

В армии лейтенант Смотрин кома
льоне, занимавшемся реконструкцией
се мужества» (как когда-то о ней писа

До сих пор Юрий Евгеньевич счи
должен пройти через армию. Она, п
прочности фундамент для становлени
шем определиться в жизни, стать наст

Конечно, тогда, во времена молод
что такое «дедовщина», офицеры забо
ву, а от души. В строительных войсках,
даже зарплату платили. Солдат при
не только гимнастерку с шинелью или
риод службы неплохие деньги.

Прослужив недолго в Красноярск
о переводе в Верхнюю Конду — там то
тации железных дорог. И там оставала
в положение, и Юрия перевели на учас

Здесь произошел случай, который
нает со смехом, а тогда, конечно, быт
кими платформами балласта отправи
А лейтенант Смотрин в это время нах
петчерскую: где там наши? А ему в отв
как, так быстро?! Удивился не зря: ма
Но нельзя было ехать так быстро по то
даемое с минуты на минуту прибытие
ции Яные, в кривой, паровоз упал набо

Получив сообщение об аварии, См
дат и выехал в Яные. Прибыв на место, п
ющих, все ли живы. Оказалось, одного
быстрее экскаватора. Но — никого нет!
пропавший объявился возле копающихс

А получилось — что? Ехал он на п
кренился и вот-вот упадет, спрыгнул н
Отдышавшись, увидел издали, что парн
ета,— ну и вышел ко всем.

…ю Отечественную. Отец был шофер, но умел …ить, и строить. При таком отце и сын рано …рументы. Подрос — устроился лаборантом …ом отец купил списанный ГАЗ-57, вместе с …шину и начали на ней подрабатывать. Жить …ечно, все равно большого достатка не было. …институты — неминуемые расходы. Да и во…гати. тогда же Юрий пристрастился к охоте. …о, с ним-то он и уходил в горы. Без добычи …зван всегда были в его охотничьей сумке.

…сталась у Юрия Евгеньевича до сих пор. …ую хорошую мужскую закалку.

…ий заканчивает среднюю школу. Поначалу …ьность — тогда эта профессия была еще в че…су в Ростовское высшее командное училище.

Юрий Евгеньевич Смотрин

…л учиться в пединституте. Но быстро опом…ы — это не про него.

…ья жила в Свердловске. Работала тренером …тером спорта по художественной гимнасти…ий приезжает в Свердловск и поступает …ров транспорта, благо сдавать пришлось

… определяет случайность.

…ультете «Эксплуатация железнодорожного …ории и подрабатывал сторожем в ЖКО за… 60 рублей, да стипендия была 30. День…м тем временам, но и его запросы, при спар… были скромны, так что ему более или ме…ца и матери в Грозный понемногу высылал. …него технические науки были только в ра…ометам помогала сокурсница Галя, благо …. Он ей тоже в чем-то помогал, и читатель …ное шефство кончилось.

Свадьбы как таковой не было. Галина проходила практику в Перми, Юрий туда приехал, подали заявление в ЗАГС, их расписали. После того сели в самолет и улетели в Грозный — представить невестку родителям Юрия.

А в 1970 году молодые супруги и молодые специалисты Смотрины по распределению уехали в Верхнюю Конду. Это станция на линии, ведущей от Серова через Ивдель к Приобью,— в Тюменской области, но в Серовском отделении Свердловской железной дороги. По старой доброй железнодорожной традиции молодой инженер был назначен стрелочником, а его жена (тоже, между прочим, молодой инженер) — весовщиком. Но уже через полгода Юрий Евгеньевич стал дежурным по станции, а у жены наметилось дите.

В 1972 году Юрия призвали в армию. Со своим институтским дипломом он пошел туда, конечно, не обычным новобранцем, а лейтенантом, так что вроде как бы неожиданно осуществилась его юношеская мечта о карьере офицера. Но вот что любопытно: и гражданская его специальность оказалась не брошенной, потому что офицером его направили в железнодорожные войска. Оказывается, судьба любит человеку подыгрывать, надо только точно знать, чего ты хочешь, и не упустить момент.

В армии лейтенант Смотрин командовал взводом в отдельном батальоне, занимавшемся реконструкцией железнодорожных мостов на «трассе мужества» (как когда-то о ней писали в газетах) Абакан–Тайшет.

До сих пор Юрий Евгеньевич считает, что каждый молодой мужчина должен пройти через армию. Она, по его мнению, дает колоссальной прочности фундамент для становления человека, помогает ему в дальнейшем определиться в жизни, стать настоящим гражданином своей страны.

Конечно, тогда, во времена молодости Смотрина, в армии не знали, что такое «дедовщина», офицеры заботились о подчиненных не по Уставу, а от души. В строительных войсках, в том числе и в железнодорожных, даже зарплату платили. Солдат при демобилизации привозил домой не только гимнастерку с шинелью или бушлатом, а и заработанные в период службы неплохие деньги.

Прослужив недолго в Красноярском крае, Смотрин написал рапорт о переводе в Верхнюю Конду — там тоже базировался батальон эксплуатации железных дорог. И там оставалась его жена. Командование вошло в положение, и Юрия перевели на участок Верхняя Конда–Агириш.

Здесь произошел случай, который Юрий Евгеньевич сегодня вспоминает со смехом, а тогда, конечно, было не до смеха. Паровоз с несколькими платформами балласта отправился из Верхней Конды в Агириш. А лейтенант Смотрин в это время находился в Агирише. Заходит в диспетчерскую: где там наши? А ему в ответ: вот-вот прибудут. Он удивился: как, так быстро?! Удивился не зря: машинист резко превысил скорость. Но нельзя было ехать так быстро по только что уложенному пути. И ожидаемое с минуты на минуту прибытие не состоялось: на подходе к станции Яные, в кривой, паровоз упал набок.

Получив сообщение об аварии, Смотрин быстро собрал команду солдат и выехал в Яные. Прибыв на место, прежде всего посчитали присутствующих, все ли живы. Оказалось, одного нет. Солдаты копали под паровоз быстрее экскаватора. Но — никого нет! Куда же делся человек? И вдруг этот пропавший объявился возле копающих: чего, мол, ищете, ребята?

А получилось — что? Ехал он на платформе, увидел, что паровоз накренился и вот-вот упадет, спрыгнул на землю и с испугу убежал в лес. Отдышавшись, увидел издали, что паровоз лежит на боку, возле него суета,— ну и вышел ко всем.

Паровоз, конечно, подняли. Но для офицера Смотрина это был хороший урок.

Вообще, работа на Севере преподносила много сюрпризов. Особенно зимой. Не секрет, что в железнодорожные войска направлялись призывники, не имеющие образования. В основном это были граждане южных республик: таджики, киргизы, узбеки, казахи. Мороз под сорок градусов для них был невыносим. Они прятались туда, где было хоть чуть-чуть тепло. Приходилось назначать на каждые два вагона офицера, чтобы заставить их работать. Но тут причины были чисто физические, а в основном, считает Юрий Евгеньевич, солдаты работали на совесть. Работать же приходилось сутками напролет. Однажды, обходя строительный поезд, Смотрин увидел уснувшего рядового Фустика. «Почему спишь?» — спросил. «Товарищ командир,— ответил сонный Фустик,— двадцать тонн угля перекидал, устал». Что с ним будешь делать?..

Юрий Евгеньевич понимал солдата, уважал и ценил его труд.

Два с половиной года прослужил в армии Смотрин, дослужился до старшего лейтенанта, а потом все-таки подал рапорт на увольнение: батальон отправляли на БАМ, а у них с Галиной была уже маленькая дочь.

Рапорт был принят, и вновь молодой инженер стал гражданским лицом, возвратился на прежнюю свою должность диспетчера станции Верхняя Конда.

Как-то на станцию приехал с проверкой начальник Серовского отделения Альберт Ольгердович Богданович (впоследствии начальник Байкало-Амурской магистрали, а потом замминистра МПС). Поговорив с Юрием Евгеньевичем, познакомившись с его биографией, с ходу предложил ему должность главного инженера станции Серов-Сортировочный. Случилось это в 1974 году. Нелегкая служба главного инженера продолжалась ровно четыре года. По прошествии их был назначен начальником станции.

Руководил Свердловской железной дорогой в это время Виктор Михайлович Скворцов. Начальник бескомпромиссный, жесткий, но в людях разбирался. Разобрался и в Смотрине — перевел его из Серова в Свердловск и назначил начальником станции Свердловск-Сортировочный.

До сих пор Юрий Евгеньевич вспоминает тот период — с 1980 по 1985 год — как один из самых сложных и в то же время самых интересных в своей биографии. Станция Свердловск-Сортировочный — одна из крупнейших не только в Союзе, но и в Европе. Поезда через нее шли сплошным потоком. Не успевали отправить один грузовой, как подходили два новых. Она задыхалась от перегрузки. 1200 железнодорожников ежедневно слушали селектор руководителя станции. Он должен был следить за всем: за подходом, за отправлением, за формированием поездов. А кроме того, пути, средства связи, бытовки — все касалось его лично как руководителя, отвечающего за слаженную, ритмичную работу огромного коллектива. Он сам признается: на семью времени не было. Дневал и ночевал в кабинете: ни отпусков, ни выходных.

Именно за работу на станции Свердловск-Сортировочный Смотрину вручают орден «Знак Почета» и знак «Почетному железнодорожнику».

В 1985 году Скворцов предложил Смотрину возглавить Серовское отделение. Юрий Евгеньевич знал это отделение хорошо, людей знал. Поэтому легко согласился. Но проработал там всего полтора года. Отделения не стало — его присоединили к Нижнетагильскому...

Смотрин не у дел не остался: его назначили начальником Егоршинского отделения. Только начал разворачивать там работу — вновь вызывает Скворцов. Принимай, говорит, Тюменское отделение, наводи там порядок.

В Тюмень он переехал на целых

Тут еще надо принять во внима
лось в 90-е годы — это отдельный ра
ся самый пик нагрузки, когда поезда
Отделение работало где-то уже за п
рой приходилось действовать «не по
большого дела и ставится не компью
щий, конечно, те правила, но знающи
ти, и умеющий взять на себя ответс
немало мог бы порассказывать на э
изысканий и проектов положили пять
строили с нуля четную систему на с
маслу» решались вопросы. Даже и ст
рой очереди санатория «Талица», са
силы, дипломатии, изворотливости
и того, что считалось уже беззаконие

Нельзя сказать, чтобы начальств
хоть польза от нее для дела и для люд
очевидной. Начальство, конечно, сам
сировать между «нельзя» и «надо», но
бовать уважения к установленному по

Юрий Евгеньевич вспоминает, ка
ган. Трудно с ним было тогда, прихо
заниматься самому и такими делами
мень, а ему срочная депеша: дескать,
роги с приказом об освобождении ст
тываться в Свердловск. Целый час об
был разговор. Доказал-таки Юрий Е
чальнику свою правоту. Все-таки Скво
ствовался соображениями не «принци

Беседа их закончилась за полноч
нил тон:

— Где ночуешь?

— Нигде.

— Иди в мой вагон и отдыхай.— п

— Нет, я на машине и поеду домо

— Ну, как хочешь. С характером
ночной разговор.

...Сейчас Юрий Евгеньевич на нов
ника дороги по работе с регионами. Р
чать договора о взаимодействии с адм
вать» дотации за пассажирские перев
Юрию Евгеньевичу эта деятельность. Н
чем может, помогает Тюменскому отд
полнить все намеченное в эти трудные

Но для офицера Смотрина это был хоро-

преподносила много сюрпризов. Особен-
езнодорожные войска направлялись при-
ния. В основном это были граждане юж-
ы, узбеки, казахи. Мороз под сорок гра-
ни прятались туда, где было хоть чуть-чуть
а каждые два вагона офицера, чтобы за-
чины были чисто физические, а в основ-
олдаты работали на совесть. Работать же
Однажды, обходя строительный поезд,
вого Фустика. «Почему спишь?» — спро-
тил сонный Фустик,— двадцать тонн угля
дешь делать?..
олдата, уважал и ценил его труд.
лужил в армии Смотрин, дослужился до
все-таки подал рапорт на увольнение:
них с Галиной была уже маленькая дочь.
молодой инженер стал гражданским ли-
вою должность диспетчера станции Вер-

с проверкой начальник Серовского отде-
данович (впоследствии начальник Байка-
м замминистра МПС). Поговорив с Юри-
мсь с его биографией, с ходу предложил
а станции Серов-Сортировочный. Случи-
служба главного инженера продолжалась
ии их был назначен начальником станции.
железной дорогой в это время Виктор
бескомпромиссный, жесткий, но в людях
отрине — перевел его из Серова в Свер-
станции Свердловск-Сортировочный.
вспоминает тот период — с 1980 по 1985
ных и в то же время самых интересных
рдловск-Сортировочный — одна из круп-
в Европе. Поезда через нее шли сплош-
авить один грузовой, как подходили два
узки. 1200 железнодорожников ежедне-
еля станции. Он должен был следить за
ием, за формированием поездов. А кро-
ытовки — все касалось его лично как ру-
аженную, ритмичную работу огромного
на семью времени не было. Дневал и но-
и выходных.
ми Свердловск-Сортировочный Смотрину
знак «Почетному железнодорожнику».
ожил Смотрину возглавить Серовское от-
это отделение хорошо, людей знал. По-
аботал там всего полтора года. Отделе-
и к Нижнетагильскому...
его назначили начальником Егоршинского
рачивать там работу — вновь вызывает
менское отделение, наводи там порядок.

В Тюмень он переехал на целых 15 лет — с 1987 по 2002.

Тут еще надо принять во внимание, что это были за годы. Что началось в 90-е годы — это отдельный разговор. А на начало периода пришелся самый пик нагрузки, когда поезда на Север шли сплошным потоком. Отделение работало где-то уже за пределами своих возможностей. Порой приходилось действовать «не по правилам», так ведь затем во главе большого дела и ставится не компьютер, а живой руководитель — знающий, конечно, те правила, но знающий и то, что порой их нельзя не обойти, и умеющий взять на себя ответственность за это. Юрий Евгеньевич немало мог бы порассказывать на эту тему. Как, например, без всяких изысканий и проектов положили пять новых путей на станции Нягань. Как строили с нуля четную систему на станции Войновка — тоже не «как по маслу» решались вопросы. Даже и строительство бытовых корпусов, второй очереди санатория «Талица», садиков и жилья требовало пробивной силы, дипломатии, изворотливости, балансирования на грани закона и того, что считалось уже беззаконием.

Нельзя сказать, чтобы начальство поощряло эту предприимчивость, хоть польза от нее для дела и для людей, занимающихся этим делом, была очевидной. Начальство, конечно, само вынуждено было постоянно балансировать между «нельзя» и «надо», но от подчиненных обязано было требовать уважения к установленному порядку.

Юрий Евгеньевич вспоминает, как однажды поехал за кирпичом в Курган. Трудно с ним было тогда, приходилось порой начальнику отделения заниматься самому и такими делами. После обеда возвращается в Тюмень, а ему срочная депеша: дескать, его немедленно ждет начальник дороги с приказом об освобождении от должности. Поехал Смотрин отчитываться в Свердловск. Целый час объяснялись со Скворцовым, трудный был разговор. Доказал-таки Юрий Евгеньевич бескомпромиссному начальнику свою правоту. Все-таки Скворцов хоть и жесток был, но руководствовался соображениями не «принципа», а дела.

Беседа их закончилась за полночь. Остывая, Виктор Михайлович сменил тон:

— Где ночуешь?

— Нигде.

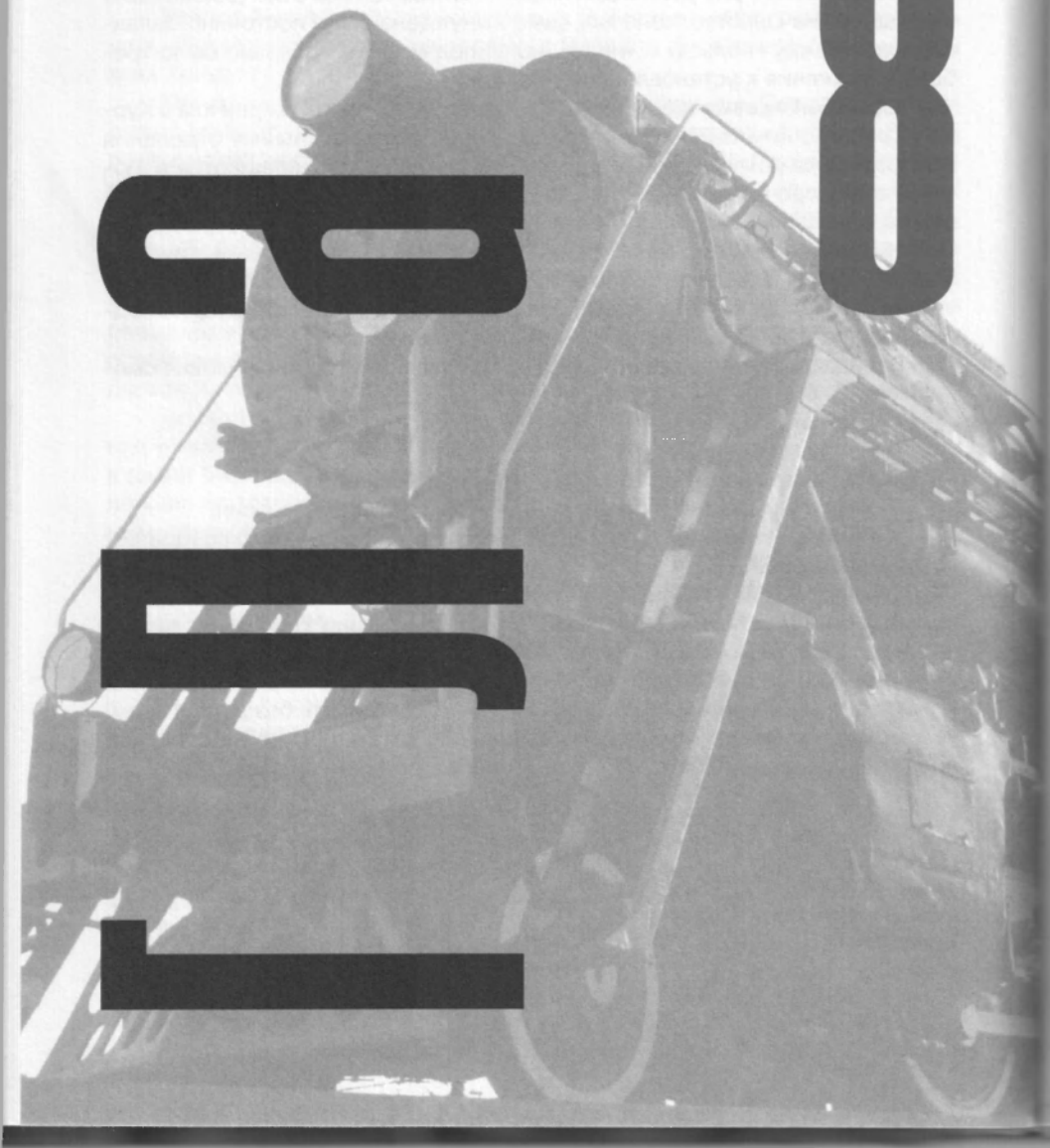
— Иди в мой вагон и отдыхай,— приказал Скворцов.

— Нет, я на машине и поеду домой,— не сдавался Смотрин.

— Ну, как хочешь. С характером ты мужик,— закончил Скворцов тот ночной разговор.

...Сейчас Юрий Евгеньевич на новой должности. Он помощник начальника дороги по работе с регионами. Работа не сильно хлопотная: заключать договора о взаимодействии с администрациями региона, «выколачивать» дотации за пассажирские перевозки. Видно, что не очень нравится Юрию Евгеньевичу эта деятельность. Но не привык сидеть без дела и всем, чем может, помогает Тюменскому отделению встать прочно на ноги, выполнить все намеченное в эти трудные перестроечные времена.

Глава 8



Рывок на Север

1 8

2 0

1878

Рывок на Север

2003

В первые послевоенные десятилетия Свердловская железная дорога в основном обустраивалась в ранее сложившихся границах. Путевых и прочих сопутствующих им работ было — непочатый край: на наиболее напряженных магистральных линиях прокладывалась (там, где ее раньше не было) вторая колея, удлинялись станционные пути, укреплялось полотно, все новые направления оборудовались системами сигнализации, блокировки, связи, централизованного управления стрелочными переводами, переводились на электрическую и тепловозную тягу.

Но уже с конца 50-х годов стал сбываться прогноз Ломоносова: богатство России стало прирастать Сибирью. Чтобы ускорить этот процесс, дать ему новый импульс, необходимо было развивать транспортные пути. Так создались предпосылки для развития Свердловской магистрали «вширь». Мы сознательно употребили это вроде бы не очень подходящее для дороги слово, потому что речь идет не о простом наращивании ее эксплуатационной длины и не о развитии коммуникаций внутри ее исторически сложившегося контура, но о глубоком проникновении по нескольким направлениям в обширные новые территории, к экономическому освоению которых приступала страна. Если посмотреть на географическую карту, где четко выделены линии железных дорог, то бросится в глаза, что западные и восточные рубежи территории, обслуживаемой Свердловской железной дорогой, на протяжении всего послевоенного времени вплоть до сегодняшнего дня оставались и остаются практически неизменными (если не считать чисто административных актов, когда отдельные участки пути передавались в силу каких-то прагматических соображений из ведения одной дороги в ведение другой). А вот восточные (точнее сказать, северо-восточные) рубежи этой территории отодвинулись за последние сорок лет на сотни километров. Вот этот процесс мы и имеем в виду, говоря о развитии дороги «вширь».

Первой начали строить в 1959 году «лесовозную» (как тогда предполагалось) линию Ивдель–Обь. Поначалу именно в этом направлении события и развивались: к новой трассе, по мере продвижения ее в глубь нетронутой тайги и сдачи в эксплуатацию участка за участком, стали один за другим подтягиваться тюменские леспромхозы, отработавшие свои участки у сплавных рек. Четыре новых леспромхоза организовал и «Серовлес». Через Ивдель–Серов–Нижний Тагил все возрастающим потоком пошли эшелоны экспортной древесины. Но пока шло строительство, обнаружилось, что новая трасса врезалась как раз в самую гущу месторождений природного газа: Верхняя Конда, Игрим, Нягань... Конечно, это обстоятельство придало новый импульс развитию этого 370-километрового участка Свердловской магистрали.

Вслед за тем принялись строить трассу, которая в строительном титуле значилась как Тавда–Сотник (так же ее называли и в бесчисленных газетных и журнальных публикациях), хотя в процессе строительства направление ее несколько изменили, и теперь это железнодорожная линия на Устье-Аха. Сейчас-то она хорошо обжита и пассажирский поезд из Свердловска курсирует по ней туда и обратно ежедневно. Но строительство ее стало, без всяких преувеличений, героической эпопеей, потому что прокладывать трассы по таким гиблым местам никому в мире раньше не приходилось. Там были болота, простиравшиеся на многие километры, а глубина их порой превышала 10 метров, при том что дренирующий грунт удавалось отыскать не ближе, чем за несколько десятков километров. Если общее количество привезенного грунта разделить

на 186 километров протяженности э метр насыпи грунта придется в сре Так ведь надо же еще учесть, что г относительно твердое основание. О строенной дороги вдруг начинали с нынче рассказывают легенды...

Суммарная протяженность этих д тье-Аха) приближалась уже к эксплу горнозаводской дороги, из которой магистраль, но их появление сущест ги не привнесло: просто за счет тра границы Серовское отделение, а тра к Свердловскому отделению.

А вот на базе 700-километровой долженной затем на восток до Ниж-е и Коротчаево, после сдачи ее в эк Свердловской железной дороги было ги — Сургутское (оно начало функцио Становление этого отделения и четве тия — это новые страницы истории са нодорожные судьбы.

Имя на карт дороги

Дмитрий Иванович Коротчаев

Имя заслуженного строителя и п Социалистического Труда и Ивановича Коротчаева в штат лезной дороги никогда не зна- но присутствует оно в желез-о ска, Тюмени и ряда других горо ротчаево», «Казань–Коротчаев это поезда, которые идут из да ной железнодорожной станции уренго и нефти, на которых уже, как миниму ное благополучие Российской держав о замечательном человеке, строив-ем ским отделением Свердловской дорог

Вообще-то о Коротчаеве напи-ака и в то же время крупная фигура. пенсию, написать книгу о своей жиз- денных больших и малых стройках успел...

ятилетия Свердловская железная дорога
сь в ранее сложившихся границах. Путе-
их им работ было — непочатый край: на
магистральных линиях прокладывалась
ло) вторая колея, удлинялись станцион-
потно, все новые направления оборудо-
изации, блокировки, связи, централизо-
почными переводами, переводились на
у.
ываться прогноз Ломоносова: богатство
. Чтобы ускорить этот процесс, дать ему
о развивать транспортные пути. Так со-
тия Свердловской магистрали «вширь».
вроде бы не очень подходящее для до-
не о простом наращивании ее эксплуа-
и коммуникаций внутри ее исторически
оком проникновении по нескольким на-
ерритории, к экономическому освоению
посмотреть на географическую карту,
ных дорог, то бросится в глаза, что за-
ритории, обслуживаемой Свердловской
и всего послевоенного времени вплоть
и остаются практически неизменными
ративных актов, когда отдельные участ-
к-то прагматических соображений из ве-
угой). А вот восточные (точнее сказать,
территории отодвинулись за последние
Вот этот процесс мы и имеем в виду,
".
59 году «лесовозную» (как тогда предпо-
началу именно в этом направлении со-
ссе, по мере продвижения ее в глубь не-
тацию участка за участком, стали один
ские леспромхозы, отработавшие свои
новых леспромхоза организовал и «Се-
жний Тагил все возрастающим потоком
есины. Но пока шло строительство, об-
залась как раз в самую гущу месторож-
Конда, Игрим, Нягань... Конечно, это об-
пульс развитию этого 370-километрово-
али.
ить трассу, которая в строительном ти-
(так же ее называли и в бесчисленных
иях), хотя в процессе строительства на-
ли, и теперь это железнодорожная ли-
хорошо обжита и пассажирский поезд
й туда и обратно ежедневно. Но строи-
еувеличений, героической эпопеей, по-
о таким гиблым местам никому в мире
ли болота, простиравшиеся на многие
превышала 10 метров, при том что дре-
кать не ближе, чем за несколько десят-
ичество привезенного грунта разделить

на 186 километров протяженности этой линии, то на каждый погонный метр насыпи грунта придется в среднем где-то около 20 кубометров! Так ведь надо же еще учесть, что где-то дорога легла и на изначально относительно твердое основание. О том, как целые километры уже построенной дороги вдруг начинали оседать и тонули в болотной жиже, нынче рассказывают легенды...

Суммарная протяженность этих двух линий (Ивдель–Обь и Тавда–Устье-Аха) приближалась уже к эксплуатационной длине всей Уральской горнозаводской дороги, из которой выросла нынешняя Свердловская магистраль, но их появление существенных изменений в структуру дороги не привнесло: просто за счет трассы Ивдель–Обь раздвинуло свои границы Серовское отделение, а трассу Тавда–Устье-Аха присоединили к Свердловскому отделению.

А вот на базе 700-километровой линии от Войновки до Сургута, продолженной затем на восток до Нижневартовска и на север до Ноябрьска и Коротчаево, после сдачи ее в эксплуатацию и включения в состав Свердловской железной дороги было образовано новое отделение дороги — Сургутское (оно начало функционировать с 12 февраля 1978 года). Становление этого отделения и четвертьвековая уже история его развития — это новые страницы истории самой дороги, новые и яркие железнодорожные судьбы.

Имя на карте дороги

Дмитрий Иванович Коротчаев

Имя заслуженного строителя и почетного железнодорожника, Героя Социалистического Труда и кавалера многих орденов Дмитрия Ивановича Коротчаева в штатных расписаниях Свердловской железной дороги никогда не значилось, но зато постоянно и буднично присутствует оно в железнодорожных расписаниях Свердловска, Тюмени и ряда других городов, включая столицу: «Москва–Коротчаево», «Казань–Коротчаево», «Новороссийск–Коротчаево» — это поезда, которые идут из дальних мест страны до самой северной железнодорожной станции уренгойского направления, в царство газа и нефти, на которых уже, как минимум, сорок лет держится относительное благополучие Российской державы. Имя этой станции дано в память о замечательном человеке, строившем магистраль, которая стала Сургутским отделением Свердловской дороги.

Вообще-то о Коротчаеве написано немало — очень уж это была яркая и в то же время крупная фигура. Говорят, он и сам мечтал, уйдя на пенсию, написать книгу о своей жизни, о друзьях и товарищах, о пройденных больших и малых стройках. Даже что-то надиктовывал. Но не успел...

Так или иначе, обойти его вниманием в нашей книге было бы непростительно.

Родился Д. И. Коротчаев 10 июня 1909 года в небольшом городке Верхнеднепровское, на Украине, в семье бухгалтера. Потом семья переехала в Луганск. Шестнадцатилетний Дмитрий решает поступать в техникум путей сообщения. В детстве он буквально зачитывался Н. Гариным-Михайловским — интересным писателем и талантливым инженером-путейцем, одним из строителей Транссиба. Рассказы Гарина во многом и определили выбор Коротчаева. В числе четырех счастливцев из класса он успешно выдержал конкурс.

Как вспоминал позже Дмитрий Иванович, учились по старым учебникам, преподаватели составляли и разрабатывали программы сами, в основном опираясь на институтские. Они делились с учащимися всем, что знали сами, и те отвечали им признательностью и любовью.

Дмитрий Иванович неоднократно говорил, что ему везло в жизни.

Дмитрий Иванович Коротчаев

Везло, в частности, на руководителей, под началом которых ему довелось работать, осваивая профессию после окончания учебы.

После техникума его распределили в очень дальние края — на Уссурийскую железную дорогу. Там его назначили прорабом на станции Магдагачи. А начальником у него был тогда Юрий Демидович Емельянов — энергичный и грамотный человек. Обычно в шесть утра он уже был на ногах, обходил объекты, смотрел и оценивал, как проделана работа, не было ли допущено накануне каких-либо ошибок. И конечно, молодой мастер не мог позволить себе прийти позже начальника на свой объект. Коротчаев с благодарностью принимал замечания, быстро все «наматывал на ус». Многое дали Дмитрию Ивановичу годы работы с Емельяновым.

Потом была служба в армии. Отслужив, Коротчаев возглавляет один из участков на строительстве железной дороги Москва–Донбасс.

В марте 1937 года его назначают начальником Воскресенского строительного участка, который занимался сооружением Большого железнодорожного кольца вокруг Москвы. Тогда же 28-летний руководитель был награжден знаком «Почетному железнодорожнику».

Во время Великой Отечественной
ротчаевым, продолжал в ускоренном
Большого кольца, что позволило все во
квы и позже Курской битвы направлять
Дмитрий Иванович был награжден за
Спустя год — орденом Трудового Крас
труд был отмечен орденом «Знак Почет
полнилось еще и сорока, и самое главн

Главное началось, пожалуй, с то
вич Коротчаев приказом министра пут
значен начальником управления «Абак
1952 года.

Перед управлением ставилась зад
линию Абакан–Тайшет.

Сейчас уже мало кто помнит — во
го места в жизни страны занимала эт
журналы, новости о ней чуть ли не еж
сообщались по московскому радио.
говорили и писали о БАМе (кстати, от
популярность БАМа изначально выгля
интерес к строительству трассы Абакан
ным. Чем же он диктовался? Вряд ли
внятно представляла себе экономичес
тившей выход с Алтая и Хакасии на Т
особо и не обсуждался. Зато это была
ли выглядели очень романтическими)
через горы. Саяны в этом отношении —
дорожной линии более сложный, чем
да-то проложили горнозаводскую доро
тельное в этой стройке было то, что эт
послевоенных строек в стране, а осуще
тингента», а свободных людей, которы
страны по комсомольскому призыву.

Вот эту стройку и возглавил Дмитр
за плечами неполных сорок три года, т
грады и, говоря словами поэта, «марси

Слава богу, что, возглавив коллек
веком практического склада ума и трез
зоде этого периода работы Коротчаева
сор Московского государственного уни

— Как только он прибыл и увидел,
нут в сибирские морозы, сразу же отпра
немедленно прислать по вагону фуфа
ценнейший, груз, строители воспрянули
явился энтузиазм.

Коротчаев организовал обучение м
циальностям. Это помогло ликвидирова
чество работ. Сам он почти все время
объектах, разбросанных по всей трасс
ми, отличное знание положения дел не
людей — все это не могло остаться не

Авторитет Коротчаева рос с каждым
нович был награжден вторым орденом

иманием в нашей книге было бы непро-

июня 1909 года в небольшом городке
в семье бухгалтера. Потом семья пере-
ний Дмитрий решает поступать в техни-
он буквально зачитывался Н. Гариным-
сателем и талантливым инженером-пу-
ранссиба. Рассказы Гарина во многом
В числе четырех счастливцев из класса

ий Иванович, учились по старым учебни-
разрабатывали программы сами, в ос-
е. Они делились с учащимися всем, что
знательностью и любовью.
атно говорил, что ему везло в жизни.

Дмитрий Иванович Коротчаев

одителей, под началом которых ему до-
ссию после окончания учебы.
еделили в очень дальние края — на Ус-
м его назначили прорабом на станции
о был тогда Юрий Демидович Емелья-
человек. Обычно в шесть утра он уже
смотрел и оценивал, как проделана ра-
ануне каких-либо ошибок. И конечно,
ить себе прийти позже начальника на
дарностью принимал замечания, быст-
ое дали Дмитрию Ивановичу годы ра-

Отслужив, Коротчаев возглавляет один
езной дороги Москва–Донбасс.
чают начальником Воскресенского стро-
мался сооружением Большого железно-
. Тогда же 28-летний руководитель был
елезнодорожнику».

Во время Великой Отечественной войны коллектив, возглавляемый Коротчаевым, продолжал в ускоренном темпе сооружение новых объектов Большого кольца, что позволило все воинские грузы в период обороны Москвы и позже Курской битвы направлять в обход столицы. В мае 1942 года Дмитрий Иванович был награжден за эту работу первым орденом Ленина. Спустя год — орденом Трудового Красного Знамени. А в конце войны его труд был отмечен орденом «Знак Почета». Между прочим, тогда ему не исполнилось еще и сорока, и самое главное в его жизни было впереди...

Главное началось, пожалуй, с того момента, когда Дмитрий Иванович Коротчаев приказом министра путей сообщения Б. П. Бещева был назначен начальником управления «Абаканстройпуть». Случилось это в мае 1952 года.

Перед управлением ставилась задача — построить железнодорожную линию Абакан–Тайшет.

Сейчас уже мало кто помнит — все-таки полвека прошло,— как много места в жизни страны занимала эта стройка. О ней писали газеты и журналы, новости о ней чуть ли не ежедневно (особенно в первые годы) сообщались по московскому радио. Лет тридцать спустя так же много говорили и писали о БАМе (кстати, от Тайшета он и начинается). Но если популярность БАМа изначально выглядела несколько искусственной, то интерес к строительству трассы Абакан–Тайшет, кажется, был неподдельным. Чем же он диктовался? Вряд ли широкая публика сколько-нибудь внятно представляла себе экономическое значение этой «стяжки», укоротившей выход с Алтая и Хакасии на Транссиб, да этот вопрос, кажется, особо и не обсуждался. Зато это была полная трудностей (которые издали выглядели очень романтическими) прокладка железнодорожного пути через горы. Саяны в этом отношении — полигон для строителей железнодорожной линии более сложный, чем Средний Урал, через который когда-то проложили горнозаводскую дорогу. Но самое, пожалуй, привлекательное в этой стройке было то, что это была одна из самых масштабных послевоенных строек в стране, а осуществлялась она руками не «спецконтингента», а свободных людей, которые съезжались туда со всех концов страны по комсомольскому призыву.

Вот эту стройку и возглавил Дмитрий Иванович Коротчаев, имеющий за плечами неполных сорок три года, три высоких правительственных награды и, говоря словами поэта, «марсианскую жажду творить».

Слава богу, что, возглавив коллектив романтиков, он сам был человеком практического склада ума и трезвого расчета. Об интересном эпизоде этого периода работы Коротчаева сообщает А. Д. Марченко, профессор Московского государственного университета путей сообщения:

— Как только он прибыл и увидел, что строители во времянках мерзнут в сибирские морозы, сразу же отправил в Москву телеграмму с просьбой немедленно прислать по вагону фуфаек и валенок. Получив этот, тогда ценнейший, груз, строители воспрянули духом, поднялось настроение, появился энтузиазм.

Коротчаев организовал обучение молодых людей необходимым специальностям. Это помогло ликвидировать текучку, а значит, повысить качество работ. Сам он почти все время находился «на переднем крае», на объектах, разбросанных по всей трассе. Тесное общение со строителями, отличное знание положения дел не понаслышке, внимание к нуждам людей — все это не могло остаться не замеченным.

Авторитет Коротчаева рос с каждым годом. В 1956 году Дмитрий Иванович был награжден вторым орденом Ленина.

Строителям приходилось преодолевать естественные преграды — нехоженую тайгу, горные участки, бурные реки. Не баловала и погода — дождь, снег, метель. И в таких условиях требовалось построить более 700 километров первой в стране полностью электрифицированной дороги. Пройти десять тоннелей общей длиной около десяти километров, возвести десять больших мостов.

В ноябре 1965 года стальной путь Абакан–Тайшет был сдан в эксплуатацию. Об этом торжественном моменте много писали в то время. Привокзальная площадь в столице Хакасии Абакане полна народу. Дмитрий Иванович Коротчаев разрезает алую ленту, и вот первый поезд отправился в Тайшет. В это время бушевала метель, столбик термометра опустился до тридцати градусов ниже нуля. Но поезд благополучно проследовал по трассе. В постоянную эксплуатацию с оценкой «хорошо» линия была принята в декабре 1965 года. Весной 1966 года Дмитрий Иванович за эту уникальную работу был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

И как раз в это время, кажется, сама судьба приготовила для него новую работу, соизмеримую по своим масштабом с его опытом и его силами. Совет Министров СССР принял постановление «О строительстве железнодорожной линии Тюмень–Тобольск–Сургут». Кто еще в стране мог ее возглавить, как не строитель «трассы мужества» и Герой Труда?

«Абаканстройпуть» переименовали в «Тюменьстройпуть», погрузили на эшелоны и дали направление: Западная Сибирь!

Конечно, не все смогли по разным обстоятельствам оставить обжитые места (в Саянах у них уже было благоустроенное жилье, налаженный быт), так ведь должна же была жизнь продолжаться и там. Но все же на сооружение новой магистрали практически в полном составе отправились специалисты аппарата управления, работники нескольких СМП, автобазы, отделения временной эксплуатации. Сохранился костяк коллектива, его мозговой и организационный центр во главе с Д. И. Коротчаевым. Остались высококвалифицированные кадры инженеров и рабочих, сработавшиеся за долгие годы и уверенные друг в друге.

Что известно о тюменском периоде работы и жизни Коротчаева?

Прежде всего, природные условия тут были «покруче», чем на Саянах. По ходу трассы встречалось немало мест, где можно было работать только зимой, когда промерзали непроходимые летом болота. Ну, по части морозов тут особого дефицита не наблюдалось: стояли лютые зимы, когда температура опускалась до минус пятидесяти градусов. И вот в такие морозы, в метели и бураны, когда в любом «цивилизованном» месте невыход на работу разрешается официально («актированные дни»), здесь строителям приходилось особенно интенсивно работать, чтоб успеть до начала теплых дней создать хотя бы надежные плацдармы для наступления на болота. Правда, и в лютые морозы путь по болотам на тракторных санях и вездеходах ненадежен: зыбучие трясины прогреваются за счет гниения изнутри. Всякое бывало...

Что побуждает людей работать в таких условиях?

Однозначно ответить на этот вопрос, наверно, нельзя: кто-то приехал «за деньгами», кто-то «за запахом тайги». Но общее требование всех — чтоб их труд здесь был ценим и уважаем, чтоб к ним самим здесь относились по-человечески. Уважение к человеку было важнейшей отличительной чертой стиля работы Коротчаева как руководителя. На этом сходятся все, кто достаточно хорошо знал Дмитрия Ивановича в те годы.

Помните, как в начале 50-х он вытребовал у Москвы телогрейки и валенки для строителей дороги Абакан–Тайшет? Так вот, здесь, среди

тюменских болот, он проявил особую з
ехали сюда надолго, и негоже ютиться п
гончиках. Он обратился к проектировщи
ни в «опорных пунктах» трассы — в Тюм
целые кварталы домов, которые по мерк
элитные. А потом и вдоль трассы, на мес
сантов «зацеплялись» за территорию с
мянок, начали подниматься дома, обуст

Безусловно, ценили строители трас
ему труду. О них, об их стройке много
надо думать, что это была лукавая «пр
шенному вниманию к себе, к своему д
ются чем-то очень важным для страны
вестной притче, а «строят храм». Самы
стижения отмечались высокими наград
выросшие уже здесь, Герои Труда.

Кстати, один из таких Героев — И
ший бригадир комсомольско-молодеж
ников,— особенно подчеркивает, вспо
очень демократичен в общении с рабо
бригадиров, мастеров знал буквально

Даже в своей повседневной жиз
строительной организации, не отделя
те штурмовал эти дебри и эти километ
нают, во главе колонны, выходящей н
редственно видел и всем руководил.

Одновременно он умел построить
с которыми приходилось повседневно
Тюменского обкома партии Г. П. Богом
виче как умнейшем, мудрейшем и надо
но спокойном, но глубоко болеющим
в то же время дружеские отношения ус
ником Свердловской железной дороги
их мастеров и бригадиров, он знал кле
в тех железнодорожных структурах, с
дело. И они относились к нему столь же

А в бытовом плане... Можно сказать
шинства советских руководителей его
было. Как вспоминает его сын Сергей
у отца практически не оставалось. Рано
Любимым занятием в недолгие часы отд
да, но многие мастера уходили от него
считывал ходы, имел очень хорошую пам

Первая бригада строителей прибы
тябре 1965 года. За тринадцать лет раб
руководством Дмитрия Ивановича Кор
ежные топи и буреломы около 700 кило
кубических метров земляных работ, по
сооружений, в том числе двухкилометр
1977 года министр путей сообщения по
линии в состав Свердловской железно
в это время уже проходили новые деся
гою) и на восток (к Нижневартовску)...

еодолевать естественные преграды — не-
, бурные реки. Не баловала и погода —
условиях требовалось построить более
полностью электрифицированной доро-
ей длиной около десяти километров, воз-

й путь Абакан–Тайшет был сдан в эксплу-
моменте много писали в то время. При-
Хакасии Абакане полна народу. Дмитрий
пую ленту, и вот первый поезд отправился
а метель, столбик термометра опустился
. Но поезд благополучно проследовал по
цию с оценкой «хорошо» линия была при-
й 1966 года Дмитрий Иванович за эту уни-
ания Героя Социалистического Труда.
ется, сама судьба приготовила для него
своим масштабом с его опытом и его си-
принял постановление «О строительстве
–Тобольск–Сургут». Кто еще в стране мог
«трассы мужества» и Герой Труда?
новали в «Тюменьстройпуть», погрузили
: Западная Сибирь!
разным обстоятельствам оставить обжи-
ыло благоустроенное жилье, налаженный
жизнь продолжаться и там. Но все же на
рактически в полном составе отправились
ия, работники нескольких СМП, автобазы,
ции. Сохранился костяк коллектива, его
нтр во главе с Д. И. Коротчаевым. Оста-
кадры инженеров и рабочих, сработав-
ые друг в друге.
ериоде работы и жизни Коротчаева?
словия тут были «покруче», чем на Саянах.
ало мест, где можно было работать только
ходимые летом болота. Ну, по части мо-
наблюдалось: стояли лютые зимы, когда
с пятидесяти градусов. И вот в такие мо-
в любом «цивилизованном» месте невы-
иально («актированные дни»), здесь стро-
тенсивно работать, чтоб успеть до начала
дежные плацдармы для наступления на
зы путь по болотам на тракторных санях
е трясины прогреваются за счет гниения

ать в таких условиях?
т вопрос, наверно, нельзя: кто-то приехал
ом тайги». Но общее требование всех —
уважаем, чтоб к ним самим здесь отно-
к человеку было важнейшей отличитель-
аева как руководителя. На этом сходятся
Дмитрия Ивановича в те годы.
он вытребовал у Москвы телогрейки и
Абакан–Тайшет? Так вот, здесь, среди

тюменских болот, он проявил особую заботу о жилье. Мы, считал он, приехали сюда надолго, и негоже ютиться годами в промерзающих насквозь вагончиках. Он обратился к проектировщикам, и в достаточно скором времени в «опорных пунктах» трассы — в Тюмени, Тобольске, Сургуте — выросли целые кварталы домов, которые по меркам того времени воспринимались как элитные. А потом и вдоль трассы, на местах, где участники строительных десантов «зацеплялись» за территорию с помощью наскоро срубленных времянок, начали подниматься дома, обустроенные на современном уровне.

Безусловно, ценили строители трассы и уважительное внимание к своему труду. О них, об их стройке много писалось в газетах и журналах — не надо думать, что это была лукавая «пропаганда»: благодаря такому повышенному вниманию к себе, к своему делу, они чувствовали, что занимаются чем-то очень важным для страны, не «камни таскают», согласно известной притче, а «строят храм». Самые очевидные и яркие трудовые достижения отмечались высокими наградами; появились на стройке и свои, выросшие уже здесь, Герои Труда.

Кстати, один из таких Героев — Иван Семенович Мариненков, бывший бригадир комсомольско-молодежной бригады штукатуров-отделочников,— особенно подчеркивает, вспоминая о Коротчаеве, что тот был очень демократичен в общении с рабочими, очень многих лично знал, а бригадиров, мастеров знал буквально всех.

Даже в своей повседневной жизни он, руководитель крупнейшей строительной организации, не отделял себя от людей, с которыми вместе штурмовал эти дебри и эти километры. Вагончик свой ставил, вспоминают, во главе колонны, выходящей на маршрут, оттуда все сам непосредственно видел и всем руководил.

Одновременно он умел построить отношения и с руководителями, с которыми приходилось повседневно сотрудничать. Первый секретарь Тюменского обкома партии Г. П. Богомяков вспоминал о Дмитрии Ивановиче как умнейшем, мудрейшем и надежном человеке, внешне неизменно спокойном, но глубоко болеющим за дело. Очень четкие деловые и в то же время дружеские отношения установились у Коротчаева с начальником Свердловской железной дороги В. М. Скворцовым. Так же, как своих мастеров и бригадиров, он знал ключевых работников разного уровня в тех железнодорожных структурах, с которыми ему приходилось иметь дело. И они относились к нему столь же уважительно.

А в бытовом плане... Можно сказать, что у него (как, пожалуй, и у большинства советских руководителей его поколения) быта, собственно, и не было. Как вспоминает его сын Сергей Дмитриевич, свободного времени у отца практически не оставалось. Рано уходил на работу, поздно приходил. Любимым занятием в недолгие часы отдыха были шахматы. Не имел разряда, но многие мастера уходили от него побежденными. Очень быстро просчитывал ходы, имел очень хорошую память. А еще любил лес, рыбалку...

Первая бригада строителей прибыла на трассу Тюмень–Сургут в октябре 1965 года. За тринадцать лет работниками «Тюменьстройпути» под руководством Дмитрия Ивановича Коротчаева было пройдено через таежные топи и буреломы около 700 километров, выполнено 46 миллионов кубических метров земляных работ, построено около 500 искусственных сооружений, в том числе двухкилометровый мост через Обь. 28 декабря 1977 года министр путей сообщения подписал приказ о включении новой линии в состав Свердловской железной дороги, а строители Коротчаева в это время уже проходили новые десятки километров на север (к Уренгою) и на восток (к Нижневартовску)...

Шестнадцать лет на посту начальника управления «Тюменьстройпуть» строил Дмитрий Иванович Коротчаев эту самую трудную за всю историю российских железных дорог трассу. К его первым орденам и Золотой звезде Героя добавились здесь ордена Трудового Красного Знамени и Октябрьской Революции, почетное звание «Заслуженный строитель России», Государственная премия. Премия — уже посмертно... В 1981 году, на 73 году жизни, выдающийся строитель железных дорог умер.

Лиха беда — начало

Анатолий Александрович Боков

Первым начальником Сургутского отделения дороги был назначен Анатолий Александрович Боков.

Вопрос о том, как становятся начальниками на железной дороге, мы уже обсуждали в предыдущей главе; обратившись с ним к судьбе А. А. Бокова, мы увидим новые факты, но не найдем новых принципов. Все то же самое: далеко не «оранжерейное», «закаливающее» детство, упорная учеба не ради отметки в матрикуле, а ради будущей работы, предельная самоотдача на всех ступеньках железнодорожной иерархической лестницы, начиная с кочегара или стрелочника...

В общем, жизнь Анатолия Александровича складывалась так. Родился он в 1929 году в потомственной железнодорожной семье. Еще дед его до революции трудился дорожным мастером. Отец после окончания Томского техникума путей сообщения работал на Красноярской дороге бригадиром пути, а затем начальником дистанции гражданских сооружений.

Во время Великой Отечественной войны отца мобилизовали на восстановление разрушенных путей, старший брат попал в авиационное училище, на руках у матери осталось трое детей. Анатолий был за старшего мужчину в доме, устроился чернорабочим в жилищно-коммунальную контору на Кемеровской железной дороге. Зимой работал помощником молотобойца, а летом — в подсобном хозяйстве, где научился пахать, сеять, молотить, боронить. Про школу пришлось на время забыть...

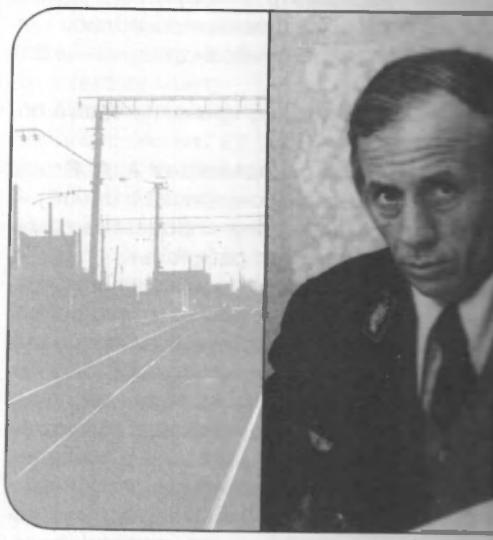
Но отец, вернувшись с восстановительных работ, настоял, чтобы сын окончил десятилетку в вечерней школе и продолжил обучение в институте.

Студенческие годы запомнились Бокову не только учебой. Между преподавателями и студентами установились добрые, дружеские отношения. Особое уважение вызывали постоянная поддержка и готовность помочь друг другу. Каждое лето студенты ездили работать в колхоз, и Бокову как опытному в сельском хозяйстве человеку приходилось обучать однокурсников многим крестьянским «премудростям».

Однажды, приехав к родителям в гости, Анатолий познакомился со своей будущей женой Валентиной, студенткой педагогического института. Спустя пять лет они поженились...

В 1953 году, с отличием окон-ив т
ститут инженеров железнодорожного тр
пределению в Свердловск и был прин
А уже через четыре месяца стал помощ

Сильный характер, настойчивос-ь
специалиста не остались незамеченны
главным инженером локомотивного де
В это время происходила замена парово
Переход на новый вид тяги Анатолий Ал
риод неимоверного напряжения. Очень
реконструкцию депо, в реорганизацию т
этом он успевал учиться! Без отрыва от
шее образование — окончил Уральский э
лезнодорожного транспорта по специа
нодорожного транспорта».



В 1965 году Боков возглавил локомот
ровочный. Коллектив предприятия прин
нии научной организации труда. За успе
сандрович был награжден Золотой медал

Позднее, в середине 70-х, его назна
дловского отделения дороги. Положение
Дорога не справлялась с пропуском груз
ный обход — от Решет до Арамили — с в

Занимаясь строительством, Боков ков
делом, хозяйством сигнализации и связи
его назначение в январе 1978 года нача
деления не выглядело случайным.

Первый начальник...

В народе говорят: лиха беда — начал
сделать первый шаг, а там пойдет. Мы бы доб
поговорки: начинать любое дело — «лихая б

Встретили-то его хорошо, даже и погод
шая: морозец щадящий, снежок такой крас

начальника управления «Тюменьстройпуть»
тчаев эту самую трудную за всю историю
ассу. К его первым орденам и Золотой
ордена Трудового Красного Знамени и Ок-
звание «Заслуженный строитель России»,
— уже посмертно... В 1981 году, на 73 году
железных дорог умер.

а —

гутского отделения дороги был назначен
Боков.
ятся начальниками на железной дороге, мы
ущей главе; обратившись с ним к судьбе
овые факты, но не найдем новых принци-
леко не «оранжерейное», «закаливающее»
е ради отметки в матрикуле, а ради буду-
самоотдача на всех ступеньках железно-
цы, начиная с кочегара или стрелочника...
Александровича складывалась так. Родил-
ой железнодорожной семье. Еще дед его
ым мастером. Отец после окончания Том-
ия работал на Красноярской дороге бри-
ком дистанции гражданских сооружений.
енной войны отца мобилизовали на вос-
, старший брат попал в авиационное учи-
сь трое детей. Анатолий был за старшего
рабочим в жилищно-коммунальную кон-
дороге. Зимой работал помощником мо-
бном хозяйстве, где научился пахать, се-
олу пришлось на время забыть...
становительных работ, настоял, чтобы сын
школе и продолжил обучение в институте.
лись Бокову не только учебой. Между пре-
ановились добрые, дружеские отношения.
стоянная поддержка и готовность помочь
ы ездили работать в колхоз, и Бокову как
человеку приходилось обучать однокурс-
емудростям».
елям в гости, Анатолий познакомился со
ой, студенткой педагогического институ-
ись...

В 1953 году, с отличием окончив Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта, Боков приехал по распределению в Свердловск и был принят в паровозное депо кочегаром. А уже через четыре месяца стал помощником машиниста.

Сильный характер, настойчивость, творческое мышление молодого специалиста не остались незамеченными. Уже через десять лет он стал главным инженером локомотивного депо Свердловск-Сортировочный. В это время происходила замена паровозов на тепловозы и электровозы. Переход на новый вид тяги Анатолий Александрович вспоминает как период неимоверного напряжения. Очень много труда пришлось вложить в реконструкцию депо, в реорганизацию технологических процессов. И при этом он успевал учиться! Без отрыва от производства получил второе высшее образование — окончил Уральский электромеханический институт железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта».

Анатолий Александрович Боков

В 1965 году Боков возглавил локомотивное депо Свердловск-Сортировочный. Коллектив предприятия принимал активное участие во внедрении научной организации труда. За успехи в этой работе Анатолий Александрович был награжден Золотой медалью ВДНХ.

Позднее, в середине 70-х, его назначили главным инженером Свердловского отделения дороги. Положение здесь в те годы было сложным. Дорога не справлялась с пропуском грузов, и было решено строить южный обход — от Решет до Арамили — с выходом на все направления.

Занимаясь строительством, Боков хорошо познакомился с путейским делом, хозяйством сигнализации и связи, работой движенцев. Поэтому его назначение в январе 1978 года начальником нового Сургутского отделения не выглядело случайным.

Первый начальник...

В народе говорят: лиха беда — начало. Обычно имеется в виду: надо сделать первый шаг, а там пойдет. Мы бы обратили внимание на первую часть поговорки: начинать любое дело — «лихая беда». Так же было и в Сургуте.

Встретили-то его хорошо, даже и погода, как ему помнится, была хорошая: морозец щадящий, снежок такой красивый падал... С жильем вопрос

решался просто: вагон, в котором приехал, поставили в тупик — вот тебе и квартира.

Интересное началось на другой день. Зашел Боков к начальнику ОВЭ (отделение временной эксплуатации): кого, мол, из своих рабочих и специалистов мне отдашь? И получил ответ: «Бери любого, кто даст согласие».

«Кто даст согласие» — вот в чем была закавыка.

Дело в том, что зарплата «штатных» железнодорожников составляла всего 70 процентов зарплаты тех, кто занимается временной эксплуатацией и жалованье свое получает от строителей. А чем еще он мог их завлечь? За два дня ни одного заявления. Позвонил в отдел кадров дороги: так, мол, и так. Те проблему быстро решили: издали приказ, что все на линии остаются на своих местах, пока новый руководитель их не уволит, а зарплату им по-прежнему платит отделение временной эксплуатации (в конечном счете то же управление дороги, но через «Тюменьстройпуть»). Замечательное решение! Только одного не учли: кто платит деньги, тот и заказывает музыку. А Боков должен «заказывать музыку», хотя деньги они получают не от него. Что ж они «сыграют»? Да они и не пытались «играть». «Дашь команду,— вспоминает Анатолий Александрович,— и как в пустую бочку: никто ничего не делает».

Кое-как связали концы с концами, через неделю приняли первый поезд и первый поезд отправили.

— Поехали мы на линию, на станции,— вспоминает А. А. Боков («мы» — это те немногие члены команды, которых он привез с собой).— Когда народ соберешь на месте, поговоришь — где-то процентов семьдесят переходят к нам. И потом начинают неплохо работать.

О чем же говорили, чем «завлекали»? Конечно, вопрос о зарплате возникал первым. Потом многих, конечно, прельщала перспектива «оседлости» (с возрастом надоедает ведь людям по разным стройкам мотаться), а «оседлость» — это, в первую очередь, жилье. Обещали квартиры. Тут, конечно, надо было быть особенно осмотрительным: необоснованными обещаниями можно было только испортить дело. Но в связи с развитием отделения соответствующее финансирование открывалось, и в конечном счете и все обещания нового руководства были выполнены.

Так что на отделении остались начальники станций, много других совершенно необходимых работников. Мало-помалу начал устанавливаться подобающий работающей железной дороге порядок. И все равно отделение принимало и отправляло только один поезд в сутки!

А слухи-то уже прошли, что отделение приступило к работе. Грузы двинулись потоком! Начальник дороги звонит, из обкомов звонят: «Все подходы составами забиты, нефтяники и газовики ждут трубы. Государственное дело тормозишь!»

Примерно так бывает, когда запускается какой-нибудь новый и сложный агрегат: все узлы и детали вроде бы на месте, все соединено и подогнано, а «не фурычит»! В таких случаях начинают обычно обследовать шаг за шагом, звено за звеном всю конструкцию, выявляя мелкие нестыковки и несогласованности. Примерно так действовали и здесь: все проверили, все дефекты технологии выявили, составили график, определили каждому границы его ответственности — и колеса, как говорится, заскрипели. Но все равно медленно.

Тут аж из Москвы, из Комитета народного контроля, приехал проверяющий.

— Попугал нас хорошенько,— вспоминает Анатолий Александрович.— Ему было дано право сразу отдавать нарушителей под суд, а уж там суд

определял, кто и что должен государ
вагонов, потом по 400, 600. При это
800 вагонов. Он собрался уезжать. го
отвечаю: «Вы дайте мне бумагу из Со
решено сажать в тюрьму тех, кто не вы
мы». А он смеется: тебе, мол, не поло

Где убеждением, а где и другими
выгрузки держали. Однако все упира
были подъездные пути и техника для
убеждении далеко не уедешь. Потому
вую машинную станцию и начали стро

Как-то Боков сказал начальнику
чтобы он подготовил мероприятия, ко
недель привести хозяйство пути в со
и уборку до 1800 вагонов. Покидов то
десять лет возможно.

Но уже вскоре отделение добилось
ботой занимались буквально все. Деж
ли к такому темпу.

Особое внимание Боков уделял м
понимал: без них у отделения нет буду
ник отдела кадров с жалобой на то, чт
Анатолий Александрович удивился: не
зования в вузах вырос, курсы разные
ботают хуже? Ну-ка давай их сюда!

— С первыми я беседовал часа
к молодым, вопросики разные задава
отпустил и говорю кадровику: «Эти реб
с тобой. Они только что из института
жизни отработали». Больше никогда н
С людьми ведь беседовать надо. И уле
человека — он тебе все расскажет, ни
лодых специалистов. Понимал, что с
дело. Я уйду, а они останутся...

За десять лет, что Боков возглавл
ной станции Сургут вырос целый микр
детскими садами, школами, больницей
превратилось в мощный транспортно-п
рый успешно справился с поставлен
сроки доставку грузов на Север, спос
нефтегазовой промышленности Тюмен

Анатолий Александрович давно на
наградами, среди которых два ордена Т
«Знак Почета», медаль «За освоение не
плекса Западной Сибири», два знака «Т

Когда отделение праздновало свой
каза зале Дворца искусств ветераны и
чно приветствовали гостей. А когда вс
зал буквально взорвался громом аплод
дировали: «Боков! Боков! Боков!»

Вот эта память и это уважение, воз
града, которой отмечен его десятиле

ром приехал, поставили в тупик — вот тебе

другой день. Зашел Боков к начальнику ОВЭ
атации: кого, мол, из своих рабочих и спе-
ил ответ: «Бери любого, кто даст согласие».
т в чем была закавыка.
«штатных» железнодорожников составляла
тех, кто занимается временной эксплуата-
ает от строителей. А чем еще он мог их за-
заявления. Позвонил в отдел кадров дороги:
быстро решили: издали приказ, что все на
тах, пока новый руководитель их не уволит,
платит отделение временной эксплуатации
ление дороги, но через «Тюменьстройпуть»).
ько одного не учли: кто платит деньги, тот
в должен «заказывать музыку», хотя деньги
ж они «сыграют»? Да они и не пытались «иг-
минает Анатолий Александрович,— и как
е делает».
цами, через неделю приняли первый по-
й
ю, на станции,— вспоминает А. А. Боков
ны команды, которых он привез с собой).—
сте, поговоришь — где-то процентов семь-
том начинают неплохо работать.
завлекали»? Конечно, вопрос о зарплате воз-
, но-е-но, прельщала перспектива «оседло-
ед людям по разным стройкам мотаться),
ю очередь, жилье. Обещали квартиры. Тут,
обенно осмотрительным: необоснованными
ько испортить дело. Но в связи с развитием
финансирование открывалось, и в конечном
производства были выполнены.
ались начальники станций, много других со-
ников. Мало-помалу начал устанавливать-
железной дороге порядок. И все равно от-
ало только один поезд в сутки!
что отделение приступило к работе. Грузы
ик дороги звонит, из обкомов звонят: «Все
нефтяники и газовики ждут трубы. Государ-

гда запускается какой-нибудь новый и слож-
ли вроде бы на месте, все соединено и по-
аких случаях начинают обычно обследовать
всю конструкцию, выявляя мелкие несты-
Примерно так действовали и здесь: все про-
гии выявили, составили график, определи-
тственности — и колеса, как говорится, за-
енно.
митета народного контроля, приехал прове-

ю — вспоминает Анатолий Александрович.—
отдавать нарушителей под суд, а уж там суд

определял, кто и что должен государству. Начали мы разгружать по 120 вагонов, потом по 400, 600. При этом проверяющем выгрузка достигла 800 вагонов. Он собрался уезжать, говорит мне: «Так держать!» А я ему отвечаю: «Вы дайте мне бумагу из Совета Министров, где было бы разрешено сажать в тюрьму тех, кто не выгружает, и я буду увеличивать объемы». А он смеется: тебе, мол, не положено, действуй убеждением.

Где убеждением, а где и другими методами, но достигнутые объемы выгрузки держали. Однако все упиралось в то, что предприятиям нужны были подъездные пути и техника для разгрузки вагонов. Ведь на одном убеждении далеко не уедешь. Потому на отделении организовали путевую машинную станцию и начали строить подъездные пути.

Как-то Боков сказал начальнику отдела пути Александру Покидову, чтобы он подготовил мероприятия, которые позволили бы в течение двух недель привести хозяйство пути в состояние, обеспечивающее подачу и уборку до 1800 вагонов. Покидов тогда засмеялся: такое только через десять лет возможно.

Но уже вскоре отделение добилось разгрузки 1800 вагонов. Этой работой занимались буквально все. Дежурные по станции наконец привыкли к такому темпу.

Особое внимание Боков уделял молодым специалистам, потому что понимал: без них у отделения нет будущего. Как-то пришел к нему начальник отдела кадров с жалобой на то, что молодые плохо знают свое дело. Анатолий Александрович удивился: не может такого быть! Уровень образования в вузах вырос, курсы разные организовываются, а молодые работают хуже? Ну-ка давай их сюда!

— С первыми я беседовал часа два. Так, исподволь, приглядывался к молодым, вопросики разные задавал, говорил о том, о сем. Потом их отпустил и говорю кадровику: «Эти ребята знают столько же, сколько мы с тобой. Они только что из института вышли, а мы-то с тобой уже полжизни отработали». Больше никогда никаких жалоб на молодых не было. С людьми ведь беседовать надо. И уметь это делать. Расположишь к себе человека — он тебе все расскажет, ничего не утаит. Я всегда любил молодых специалистов. Понимал, что они будут продолжать начатое мной дело. Я уйду, а они останутся...

За десять лет, что Боков возглавлял отделение, при железнодорожной станции Сургут вырос целый микрорайон благоустроенных домов с детскими садами, школами, больницей. Под его руководством отделение превратилось в мощный транспортно-производственный комплекс, который успешно справился с поставленной задачей — обеспечил в сжатые сроки доставку грузов на Север, способствовал ускоренному развитию нефтегазовой промышленности Тюменской области.

Анатолий Александрович давно на пенсии. Его труд отмечен многими наградами, среди которых два ордена Трудового Красного Знамени, орден «Знак Почета», медаль «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», два знака «Почетному железнодорожнику».

Когда отделение праздновало свой юбилей, в переполненном до отказа зале Дворца искусств ветераны и молодые железнодорожники горячо приветствовали гостей. А когда вошел первый начальник отделения, зал буквально взорвался громом аплодисментов, и все долго стоя скандировали: «Боков! Боков! Боков!»

Вот эта память и это уважение, возможно, и есть самая высокая награда, которой отмечен его десятилетний труд на Сургутском отделении.

...трудно и продолжить

Фанис Фаррахович Афлятунов

Трудно начинать новое дело, но не легче и достойно его продолжить. Идти след в след за предшественником — значит, не оставить собственного следа. Ну, да это бы ладно: в большом деле, в которое вовлечены тысячи людей, личные амбиции не должны играть определяющей роли. Но речь не о личных амбициях: дело, выстроенное годами под одного руководителя, не может столь же успешно функционировать при другом: неизбежно проявится некая нестыковка. А пытаться подладиться под настроенного другим руководителем «под себя» дело — значит, утратить себя, не реализовать потенциала собственной личности, который помог подняться на эту высокую должностную ступень. Остается одно: в существующем деле найти свой поворот, ясно осознать новую цель и увлечь за собой весь коллектив, который, конечно же, осознанно или неосознанно будет противиться перемене курса, потому что в такой перемене не просто смутно ощущается, но и объективно содержится угроза утраты стабильности и прежних достижений...

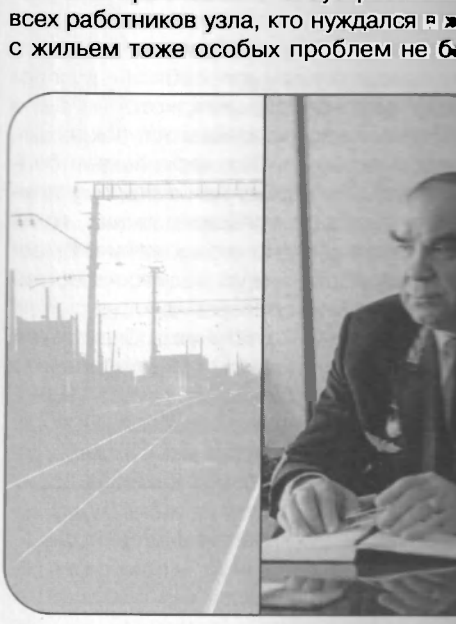
Мы вовсе не утверждаем, что именно такие сомнения обрушились на Фаниса Фарраховича Афлятунова, когда он получил предложение возглавить после А. А. Бокова Сургутское отделение дороги, но таково было объективное положение вещей, которое он не мог не чувствовать в свои 52 года, имея за плечами уже четверть века железнодорожного стажа и опыт работы на должностях весьма ответственных. И если он решился принять предложение, то лишь потому, что ощущал в себе потенции, которые должны позволить справиться с непростой — это он, безусловно, понимал — ситуацией.

Фанис Фаррахович был на восемь лет моложе предшественника, но путь его к высокой должности был похожим. В 1964 году окончил Уральский институт инженеров транспорта (УЭМИИТ), получил направление в локомотивное депо Свердловск-Сортировочный; паровозным кочегаром побывать ему не довелось за отсутствием уже на линиях паровозов, но в помощниках машиниста электровоза пришлось поработать. Пройдя неизбежную «обкатку», он поработал затем инженером-технологом, старшим мастером, старшим диспетчером. И после того, как накопил такой всесторонний железнодорожный опыт, был назначен начальником локомотивного депо Чусовская. А спустя несколько лет, возвратился в Свердловск на должность заместителя начальника локомотивной службы железной дороги.

Последняя из названных должностей в определенной мере подготовила его к встрече с Сургутом. Во-первых, его сфера компетенции в определенном плане распространялась на всю дорогу и, стало быть, на Сургутское отделение — тоже; во всяком случае, он хорошо знал тамошнее

положение дел. Во-вторых, почти в на-
роги он был в Сургутском отделении
жал туда, когда вновь построенная ли
дела временной эксплуатации в веде
зацией ремонта и обслуживания ло
в неведомые края: он достаточно хо
и людей, и круг забот, которые его сж
силы взять на себя ответственность за

Очень важно, с какими намерени
гут. Намерения эти никоим образом
«повернуть на правильный курс». Дел
выполняло свои производственные фу
бытовые проблемы. Благоустроенный
всех работников узла, кто нуждался в ж
с жильем тоже особых проблем не б



семьи покинули жилища-времянки уж
обустроена и производственная среда
ятельности А. А. Бокова стало открыти
зала — одного из лучших в России по а

Так что Ф. Ф. Афлятунову не в -е
ственника, и он приехал в Сургут с цел
водственную и социальную политику.
которое диктуется объективной логико
ла это направление, дав тем самым во
реализовать себя, свой творческий по
модернизация технологических процес
стижениями научно-технической мысли

Первым детищем Афлятунова в Су
черской централизации «Минск», кото
диспетчеров. Прежняя система — рел
ла целый этаж административного зда
ставляла диспетчерам всей полноты ин
вать. Взамен нее установили компакт-

...жить

...ело. но не легче и достойно его продолжить. ...шественником — значит, не оставить соб... это бы ладно: в большом деле, в которое ...й. личные амбиции не должны играть опре... не о личных амбициях: дело, выстроенное ...водителя, не может столь же успешно фун... неизбежно проявится некая нестыковка. ...под настроенного другим руководителем ...тить себя, не реализовать потенциала соб... помог подняться на эту высокую должност... в существующем деле найти свой поворот, ...лечь за собой весь коллектив, который, ко...сознанно будет противиться перемене кур... не просто смутно ощущается, но и объек... стабильности и прежних достижений...

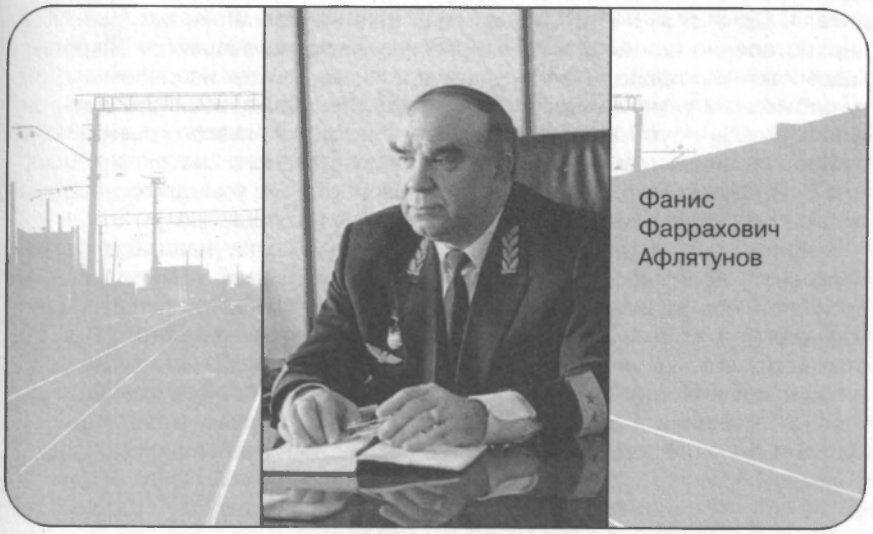
...что именно такие сомнения обрушились на ...ова. когда он получил предложение возгла... ...утское отделение дороги, но таково было ...и. которое он не мог не чувствовать в свои ...е четверть века железнодорожного стажа ...весьма ответственных. И если он решился ...потому, что ощущал в себе потенции, ко... ...виться с непростой — это он, безусловно,

...а восемь лет моложе предшественника, но ... был похожим. В 1964 году окончил Ураль... ...транспорта (УЭМИИТ), получил направление ...ск-Сортировочный; паровозным кочегаром ... отсутствием уже на линиях паровозов, но ...паровоза пришлось поработать. Пройдя не... ...стал затем инженером-технологом, старшим ...ром. И после того, как накопил такой всесто... ...т. был назначен начальником локомотивно... несколько лет, возвратился в Свердловск ...альника локомотивной службы железной

...должностей в определенной мере подгото... ...Во-первых, его сфера компетенции в оп... ...лась на всю дорогу и, стало быть, на Сур... ...всяком случае, он хорошо знал тамошнее

положение дел. Во-вторых, почти в начале своей работы в Управлении дороги он был в Сургутском отделении в длительной командировке: приезжал туда, когда вновь построенная линия была только что передана из отдела временной эксплуатации в ведение дороги, чтоб помочь с организацией ремонта и обслуживания локомотивов. Так что теперь он ехал не в неведомые края: он достаточно хорошо знал и географию тех мест, и людей, и круг забот, которые его ожидают. Знал — и чувствовал в себе силы взять на себя ответственность за этот сложный участок работы.

Очень важно, с какими намерениями ехал новый руководитель в Сургут. Намерения эти никоим образом не предполагали «наладить дело», «повернуть на правильный курс». Дело было налажено. Отделение четко выполняло свои производственные функции, практически были решены и бытовые проблемы. Благоустроенный пристанционный поселок вместил всех работников узла, кто нуждался в жилье, на других станциях отделения с жильем тоже особых проблем не было. Последние железнодорожные



Фанис Фаррахович Афлятунов

семьи покинули жилища-времянки уже в 1985 году. Была основательно обустроена и производственная среда, а венцом всей созидательной деятельности А. А. Бокова стало открытие в Сургуте железнодорожного вокзала — одного из лучших в России по архитектуре, чистоте и уюту.

Так что Ф. Ф. Афлятунову не в чем было упрекнуть своего предшественника, и он приехал в Сургут с целью не скорректировать его производственную и социальную политику, а продолжить в том направлении, которое диктуется объективной логикой вещей. И сама жизнь подсказала это направление, дав тем самым возможность и новому руководителю реализовать себя, свой творческий потенциал. Это новое направление — модернизация технологических процессов в соответствии с новыми достижениями научно-технической мысли.

Первым детищем Афлятунова в Сургуте стала новая система диспетчерской централизации «Минск», которая во многом упростила работу диспетчеров. Прежняя система — релейная — была громоздка (занимала целый этаж административного здания), но в то же время не предоставляла диспетчерам всей полноты информации. Ее пришлось демонтировать. Взамен нее установили компактную электронику, которая 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.

В 1994 году введена в эксплуатацию автоматизированная система управления сортировочной станции Сургут.

В 1996 году открыт цех ремонта в вагонном депо Сургут.

В 1998 году было завершено внедрение автоматизированной системы «Экспресс-2» по продаже железнодорожных билетов. Это позволило резко сократить время обслуживания пассажиров.

Полностью был компьютеризирован бухгалтерский учет в отделении. Для профессиональной подготовки служащих, которым приходится иметь дело с современной техникой, были организованы учебные классы, оборудованные компьютерами.

Так проявил себя Ф.Ф. Афлятунов в том направлении, которое счел важнейшим для отделения и потому приоритетным для себя как руководителя. Однако он не упустил из виду и те направления, которые были первостепенно важны для предшественника, стремившегося закрепить кадры: активно продолжал заниматься и жильем, и так называемым соцкультбытом, и улучшением условий труда. Поскольку начинать ему пришлось в годы почти полного разрушения потребительского рынка, то не обошел он вниманием и вопросы продовольственного снабжения. Вместе с В. П. Дукачом и А. В. Басовым они разработали и успешно осуществили в рамках отделения свою «продовольственную программу».

Десять лет проработал Фанис Фаррахович Афлятунов в Сургутском отделении, после чего — в 1999 году — его перевели в Свердловск, на должность помощника начальника Свердловской железной дороги. Одновременно он занимается и преподавательской деятельностью. По собственному его мнению, те десять лет стали его «звездным часом»; сургутские коллеги тоже вспоминают о том времени добром: в стране царил хаос, а отделение — во многом благодаря талантливому и сильному руководителю — не только выстояло, но и заметно качественно выросло.

Кинжал от д

Рафик Александрович Куранов

Машинистом Рафик Александ
армии долго искал свое де
фессий, предприятий, поез
учеником плотника на строй
сокомбинате в Краснокамск
во и Казахстане: плотник, п
вела» его в отделение врем
пути». Случилось это в нача
Небольшой опыт работы помощником
прочих профессий попробовал он и э
вере, она оказалась востребованной,
что хватит уже искать — обозначилось

Наверно, свою роль в том сыграл
волею судьбы попал. С одной стороны
мания к «чужаку»: на Севере, считай, в
ков тогдашнего Союза, тут лишних в
С другой стороны, была тут какая-то б
ся, не прозябал — люди подобрались
телось быть не хуже других.

Случилось еще и так, что здесь о
стану, знакомого, с которым работали
бакова. Обрадовались друг другу как
Югане в одном доме. Тот был постар
вич считает его своим учителем... Кст
пенсии, нет-нет да и соберутся то в де
ному поводу, а то и без повода у кого-

Но сдружил их более всего не дав
ство, а общее дело, которое не тольк
фии каждого из них, но и вошло в ис
даже всей Свердловской железной до
именно они в начале августа 1975 год
вой поезд.

Это, конечно, был не рядовой рей
времени, хотя тогда они это меньше ч
сятилетия.

— Я в то время жил в поселке Уст
та,— вспоминал позднее Вячеслав Ще
начальник отделения временной эксп
риус и сказал: «Подберите себе помощ
сти первый поезд на станцию Сургут и
памятный жезл, который вы должны в
ского горкома партии Герману Семен
готовлен заранее — 50 вагонов с прили

и продвижение на каждом из шести уча-
и любой другой подвижной единицы и по-
ганизовать для него (для нее) оптималь-
ративной обстановки на участке.
плуатацию автоматизированная система
ции Сургут.
онта в вагонном депо Сургут.
ю внедрение автоматизированной систе-
елезнодорожных билетов. Это позволило
вания пассажиров.
зирован бухгалтерский учет в отделении.
вки служащих, которым приходится иметь
были организованы учебные классы, обо-

ятунов в том направлении, которое счел
тому приоритетным для себя как руково-
з виду и те направления, которые были
шественника, стремившегося закрепить
маться и жильем, и так называемым соц-
вий труда. Поскольку начинать ему при-
врушения потребительского рынка, то не
ы продовольственного снабжения. Вмес-
м они разработали и успешно осуществи-
одовольственную программу».
ис Фаррахович Афлятунов в Сургутском
9 году — его перевели в Свердловск, на
ка Свердловской железной дороги. Одно-
подавательской деятельностью. По соб-
ть лет стали его «звездным часом»; сур-
т о том времени добром: в стране царил
благодаря талантливому и сильному ру-
по, но и заметно качественно выросло.

Кинжал от друзей

Рафик Александрович Куранов

Машинистом Рафик Александрович стал почти случайно. После армии долго искал свое дело, перепробовал множество профессий, предприятий, поездил по городам и весям. Начинал учеником плотника на стройке под Саратовом, поработал на мясокомбинате в Краснокамске, потом снова на стройке в Иваново и Казахстане: плотник, грузчик. В конце концов «кривая вывела» его в отделение временной эксплуатации «Тюменьтранспути». Случилось это в начале 70-х годов.

Небольшой опыт работы помощником машиниста у Куранова был: в ряду прочих профессий попробовал он и эту в Казахстане. Как раз тут, на Севере, она оказалась востребованной, да как-то и сам он наконец понял, что хватит уже искать — обозначилось то, что надо.

Наверно, свою роль в том сыграла атмосфера в коллективе, куда он волею судьбы попал. С одной стороны, не было в нем придирчивого внимания к «чужаку»: на Севере, считай, все приезжие, из самых разных уголков тогдашнего Союза, тут лишних вопросов никто никому не задавал. С другой стороны, была тут какая-то бодрящая свежесть: никто не томился, не прозябал — люди подобрались крепкие, надежные, и каждому хотелось быть не хуже других.

Случилось еще и так, что здесь он встретил давнего, еще по Казахстану, знакомого, с которым работали когда-то вместе,— Вячеслава Щербакова. Обрадовались друг другу как земляки, поселились даже в Усть-Югане в одном доме. Тот был постарше и опытнее; Рафик Александрович считает его своим учителем... Кстати, они и теперь, хоть оба уже на пенсии, нет-нет да и соберутся то в депо по какому-либо производственному поводу, а то и без повода у кого-то из них дома.

Но сдружил их более всего не давний Казахстан, не здешнее соседство, а общее дело, которое не только стало заметной вехой в биографии каждого из них, но и вошло в историю и Сургутского отделения, и даже всей Свердловской железной дороги. Дело заключалось в том, что именно они в начале августа 1975 года привели в Сургут первый грузовой поезд.

Это, конечно, был не рядовой рейс, но настоящий ритуал в духе того времени, хотя тогда они это меньше чувствовали, чем теперь, спустя десятилетия.

— Я в то время жил в поселке Усть-Юган, в 40 километрах от Сургута,— вспоминал позднее Вячеслав Щербаков.— Накануне мне позвонил начальник отделения временной эксплуатации Виктор Юрьевич Моллериус и сказал: «Подберите себе помощника, завтра вам предстоит провести первый поезд на станцию Сургут и выступить на митинге. Вам дадут памятный жезл, который вы должны вручить первому секретарю Сургутского горкома партии Герману Семеновичу Мачехину». Состав был подготовлен заранее — 50 вагонов с приличным грузом в четыре тысячи тонн.

В основном это было оборудование для нефтяников, газовиков, строителей ГРЭС, но также продукты, овощи. Отправились со станции Островная около 11 часов по местному времени. Начиная от железнодорожного моста и до въезда на станцию по обочинам стояли люди, их было очень много. Когда проезжали через мост, видели, что внизу, на реке, скопилось много судов, и они приветствовали поезд гудками. Матросы высыпали на палубу, махали руками, бросали цветы.

Вместе со мной в кабине находился помощник машиниста Рафик Александрович Куранов, а также съемочная группа Центрального телевидения. Мои сыновья и жена, которые в то время отдыхали в Миассе, потом рассказывали, что видели меня по телевидению.

На площади перед деревянным зданием вокзала собралось много народа, у всех радостное, приподнятое настроение. Люди пели, играли на баянах, аккордеонах... Здесь же состоялся митинг. Мне пришлось выступить и вручить памятный жезл партийному секретарю. На следующий день мы отправились в обратный путь. Понимал ли я, что являюсь участником исторического события? Нет. Мы об этом не задумывались, хотя, конечно, приход первого поезда с грузом внушал людям надежду, что не только снабжение строек и магазинов улучшится, но пойдут и пассажирские поезда. Так потом и случилось...

Об том же событии вспоминает и Рафик Александрович:

— Тогда разговоров об этом было много. Все понимали, что вот-вот движение будет открыто. Конечно, каждому хотелось быть первым. Я тогда еще работал помощником. Когда спросили Щербакова, кого он хочет взять помощником, тот назвал меня. Еще помню, спросил: хочешь? Ну как тут не хотеть! Вот так и получилось, что мы стали первыми...

Как вспоминает Куранов, поездка была и обычной, и непохожей на другие. С одной стороны, подготовка к рейсу и само движение (а проехали тогда меньше ста километров) были привычными и до мелочей знакомыми, а с другой — как же их встречали! Казалось, весь город собрался у железнодорожной линии: цветы, транспаранты, праздничные речи, крики «ура!». С началом нормальной работы железной дороги должна была измениться жизнь огромного региона, должны были осуществиться многие планы и надежды...

Пожалуй, тот день стал самым звездным в жизни Куранова. Он помнит его до мелочей, и даже сегодня, спустя почти 30 лет, не оставляет его ощущение радости и подъема, что сопутствовало тем временам — молодым и для города, и для отделения, и для многих его сегодняшних ветеранов. Например, как уверяет Рафик Александрович, в составе поезда были вагоны с разнообразными грузами для строителей, газовиков и нефтяников, но первые два вагона, сразу за локомотивом,— с пивом, потому что своего пивзавода в то время в Сургуте еще не было...

Сейчас у здания Сургутского отделения стоит на вечной стоянке тот самый тепловоз ТЭ 3 №1072, на котором они первыми прибыли в Сургут.

Первыми с грузовым поездом проехали они же — Щербаков и Куранов — и по только что сданному двухкилометровому железнодорожному мосту через Обь. Тогда многотиражная газета «Тюменьстройпути» писала о «Ермаках XX века, покорителях Сибири»...

Конечно, сами себя они «Ермаками» не считали. Но было приятно, что именно они стали первыми...

За 31 год работы на Севере многое было в жизни Куранова. Самостоятельно подготовился и сдал на права машиниста, потом стал машинистом первого класса. В его трудовой книжке есть, например, запись

о поощрении «за проявленную бдите
стой советской истории, насторажива
бается:

— Да просто мы человека всюр
уже, где это произошло, только пом
что-то темное, лежащее на рельсах.
ка посмотреть, что там такое. Оказ
охотник, то ли рыбак, то ли еще кт
в лесу да на болотах помощь искать?
до железной дороги, сил у него и ква
шо, что недолго пролежал... Ну, прив
щили в сторону, спросили, управится
в себя, разговаривать начал — и пое
в депо, как положено, доложил о про

Кстати, до сих пор так и не зна
Ну, да разве в этом дело? Но, согласит
истории выглядит награждение Рафик
МПС «За безаварийный пробег на лок

И еще одна встреча часто вспом
сколько лет назад поехал Рафик Алек
на Алтай, ноги подлечить. И надо же
ловека, которого не видел почти 40
лось, что поселили их в одной ком
на Мангышлаке. Узнали друг друга Ку
зу, ну, а узнав, решили уже связей не
сти к Грищенко, теперь Рафик Алекс
ча в гости к себе в Сургут. Не только
мя Щербаков ездил у Грищенко в
вспомнить и о чем поговорить старым

А уж стол Куранов, истинный каз
ние устраивать праздники отмечают
В частности, машинист-инструктор
тоже называет в числе своих учителе
шашлыки готовит Рафик Александров
ный, для друга последнюю рубашку п
и уважают в депо.

Не так давно отметили 60-летни
застолье: друзей-то за три десятка лет
Александрович хранит фотографии с
плясывает «лезгинку» — в папахе и
у него, если присмотреться,— не гро
против врага, а средство, чтоб соедин
ный это «кинжал», а внутри, похоже, не
ского коньяка. Такой вот подарок прел
вера армянского происхождения...

ие для нефтяников, газовиков, строите-
щи. Отправились со станции Островная
ени. Начиная от железнодорожного мо-
чинам стояли люди, их было очень мно-
видели, что внизу, на реке, скопилось
али поезд гудками. Матросы высыпали
и цветы.
аходился помощник машиниста Рафик
съемочная группа Центрального телеви-
рые в то время отдыхали в Миассе, по-
ня по телевидению.
ным зданием вокзала собралось много
нятое настроение. Люди пели, играли на
состоялся митинг. Мне пришлось высту-
тийному секретарю. На следующий день
Понимал ли я, что являюсь участником
об этом не задумывались, хотя, конеч-
ом внушал людям надежду, что не толь-
в улучшится, но пойдут и пассажирские

ает и Рафик Александрович:
было много. Все понимали, что вот-вот
, каждому хотелось быть первым. Я тог-
гда спросили Щербакова, кого он хочет
ня. Еще помню, спросил: хочешь? Ну как
сь, что мы стали первыми...
ездка была и обычной, и непохожей на
вка к рейсу и само движение (а проехали
ли привычными и до мелочей знакомы-
али! Казалось, весь город собрался у же-
анспаранты, праздничные речи, крики
боты железной дороги должна была из-
на, должны были осуществиться многие

ым звездным в жизни Куранова. Он по-
одня, спустя почти 30 лет, не оставляет
, что сопутствовало тем временам — мо-
ения, и для многих его сегодняшних ве-
Рафик Александрович, в составе поезда
грузами для строителей, газовиков и не-
сразу за локомотивом,— с пивом, пото-
мя в Сургуте еще не было...
отделения стоит на вечной стоянке тот
котором они первыми прибыли в Сургут.
м проехали они же — Щербаков и Кура-
двухкилометровому железнодорожному
ажная газета «Тюменьстройпути» писа-
ях Сибири»...
аками» не считали. Но было приятно, что

многое было в жизни Куранова. Само-
на права машиниста, потом стал маши-
удовой книжке есть, например, запись

о поощрении «за проявленную бдительность». Словечко, с учетом непростой советской истории, настораживающее. Но Рафик Александрович улыбается:

— Да просто мы человека вовремя заметили на полотне. Не скажу уже, где это произошло, только помню, что во время движения увидел я что-то темное, лежащее на рельсах. Затормозили, отправил я помощника посмотреть, что там такое. Оказалось, человек без сознания. То ли охотник, то ли рыбак, то ли еще кто... Видимо, стало ему плохо, а где в лесу да на болотах помощь искать? Похоже, только на то, чтобы добраться до железной дороги, сил у него и хватило, а здесь уже отключился. Хорошо, что недолго пролежал... Ну, привели мы его как могли в чувство, оттащили в сторону, спросили, управится ли дальше сам — а он уже пришел в себя, разговаривать начал — и поехали дальше: у нас же график. Потом в депо, как положено, доложил о происшествии. Отсюда и запись...

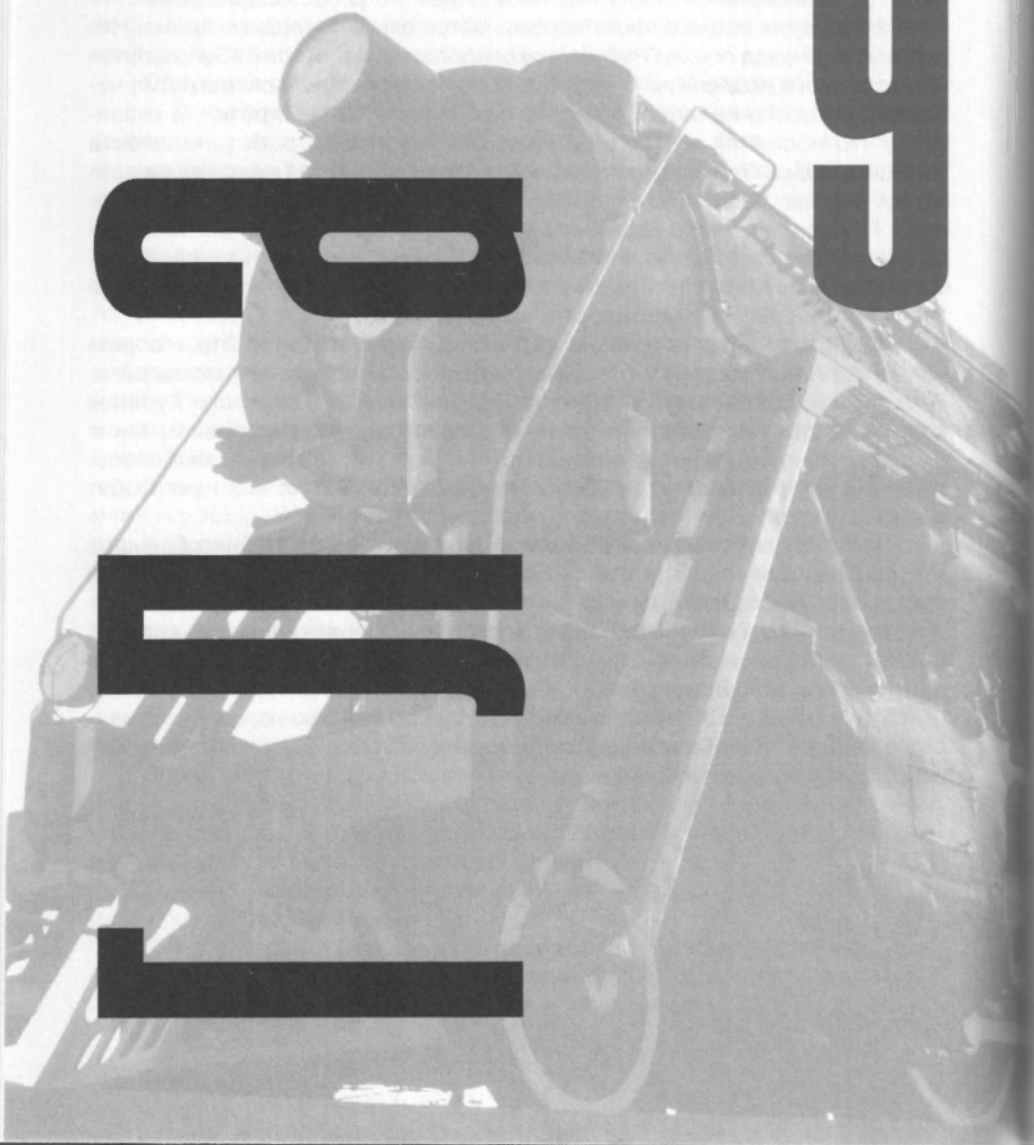
Кстати, до сих пор так и не знает Куранов, кого они тогда спасли. Ну, да разве в этом дело? Но, согласитесь, совсем не случайным после этой истории выглядит награждение Рафика Александровича в 2000 году знаком МПС «За безаварийный пробег на локомотиве 1 000 000 километров»...

И еще одна встреча часто вспоминается ему в последнее время. Несколько лет назад поехал Рафик Александрович в санаторий «Белокуриха» на Алтай, ноги подлечить. И надо же было такому случиться: встретил человека, которого не видел почти 40 лет! И не просто встретил, а оказалось, что поселили их в одной комнате. А когда-то работали вместе на Мангышлаке. Узнали друг друга Куранов и Владимир Грищенко не сразу, ну, а узнав, решили уже связей не прерывать. Съездили в Бийск, в гости к Грищенко, теперь Рафик Александрович ждет Владимира Ивановича в гости к себе в Сургут. Не только он ждет: оказалось, что в свое время Щербаков ездил у Грищенко в помощниках. Так что будет что вспомнить и о чем поговорить старым друзьям.

А уж стол Куранов, истинный кавказец, берет на себя. Это его умение устраивать праздники отмечают многие сослуживцы-локомотивщики. В частности, машинист-инструктор Евгений Леонов, которого Куранов тоже называет в числе своих учителей, с восторгом рассказывает, какие шашлыки готовит Рафик Александрович. И вообще хозяин он хлебосольный, для друга последнюю рубашку готов отдать. За это его тоже любят и уважают в депо.

Не так давно отметили 60-летний юбилей Куранова. Было большое застолье: друзей-то за три десятка лет на дороге накопилось много. Рафик Александрович хранит фотографии с того вечера. На одной он лихо отплясывает «лезгинку» — в папахе и с большим кинжалом. Но кинжал, у него, если присмотреться,— не грозное оружие, с которым выступают против врага, а средство, чтоб соединить друзей. Короче говоря, стеклянный это «кинжал», а внутри, похоже, немалое количество хорошего армянского коньяка. Такой вот подарок преподнесли тогда друзья ветерану Севера армянского происхождения...

Глава 9



18

«Звездные

и «серые» (

20

9

1878

«Звездные часы» и «серые» будни

2003

Жизнь человека постоянно течет в напряженном поле между двумя полюсами — «звездными часами» и буднями. «Звездные часы» на самом деле свертываются порой в считанные минуты, а то и секунды (как в известной песне Р. Рождественского и М. Таривердиева), хотя могут длиться и годами; в том и другом случае они своим светом озаряют всю оставшуюся жизнь. Будни — наша повседневность «от восхода до заката», в их основе — инерция привычного, а привычное мы не замечаем. Опустите палец в горячую воду — и минуты не пройдет, как она покажется вам не такой уж и горячей, хотя температура ее за столь короткое время практически не изменится. Не от усталости чувств, а от привычки краски жизни, которые кажутся в детстве такими яркими, с годами тускнеют. Привычка приглушает, стирает краски повседневности, и оттого будни так часто называют серыми.

Интерес человечества к «звездным часам» понятен и оправдан: если таковые случаются в нашей личной жизни, то это становится мерой нашей самооценки, самоуважения и достоинства до конца дней. Но даже если они случились и не с нами — все равно ощущение того, что это было, что это возможно, привносит важный акцент в наш нравственный мир. «Звездные часы» всем нам жизненно необходимы, потому что они выявляют подлинный масштаб нашего бытия.

А вот к «серым» будням люди явно несправедливы: ведь вся созидательная работа человечества происходит в это «скучное» время. Кстати, не нами замечено: романисты прошлого доводили судьбы своих героев до свадьбы — и тем завершали сюжет, хотя самое интересное — жизнь! — только в этот момент и начинается...

Вам показались эти рассуждения отвлеченными? Но к железной дороге они имеют самое прямое отношение. С одной стороны, само устройство дороги таково, что работа каждого здесь жестко подчинена единому ритму. Кажется, что «звездные часы» ей просто противопоказаны, как противопоказано музыкантам оркестра, выбиваясь из ансамбля, изображать из себя солистов. С другой стороны, не подавляет ли подчиненность «ансамблю» индивидуальную устремленность к творчеству и, более того, не подавляет ли она вообще интерес к работе? Конечно, мы несколько обострили эти вопросы, в такой формулировке ответ на них кажется самоочевидным. Но между крайними позициями есть реальная и вовсе не имеющая заранее известного решения проблема: какой интерес влечет железнодорожника к избранной им профессии? Сколь широкий простор для самопроявления открывает она ему? Какими красками расцвечиваются будни железнодорожника, когда он изо дня в день, из года в год, из десятилетия в десятилетие выполняет вроде бы все ту же работу.

На наш взгляд, выбранные для этой главы биографические очерки дают повод поразмышлять на эту тему.

Столкновен

Евгений Николаевич Парчинский

Смело и профессионально. со вом, машинисты Евгений Пар вратили гибель людей и стра ...Первое, что сделал Парчинс ра, громко позвал:

— Юра, ты живой?

Он боялся не услышать ответа как всегда спокойно, ответил

— Живой, только ноги придавило.

«Ну слава богу»,— как-то сразу успо выбираться из-под рухнувшей на не ноги. Поэтому он провозился несколь дней говорил мне как о само собой р мнит. Если бы дверь мне на голову у как по плечу хлопнула: молодец, мол

Юра Задворных, помощник, тоже пришелся по центру кабины и месту м управления въехал в правое крыло. а ке и придавило ноги.

Тепловоз все еще медленно кати машиниста здесь, внутри, была тиш Юра, высвободив ноги, первым дел тив встал.

Еще раз осмотрев кабину и пон все разбито и искорежено, Парчинск уже вызывали по рации: «Что у вас?»

— Да все нормально,— ответил о час осмотримся и доложим обстанов

— А тепловозы-то стоят? Сходи —

— Стоят...

Он положил трубку, потому что т же заболело вдруг левое ушибленное

* * *

В тот день все, как всегда, шло времени) пришли в депо принимать т давно прибыл после ремонта из Тюме мания. Вообще бригада доверяла ма на заводе и посмотрели, как там ре же приглядывать за ним особо. Да трев их чистую ухоженную «морков Парчинский), мастер прямо сказал: е

но течет в напряженном поле между дву-
здными часами» и буднями. «Звездные
свертываются порой в считанные мину-
к в известной песне Р. Рождественского
отя могут длиться и годами; в том и дру-
светом озаряют всю оставшуюся жизнь.
невность «от восхода до заката», в их ос-
ычного, а привычное мы не замечаем.
– и минуты не пройдет, как она покажет-
я температура ее за столь короткое вре-
от усталости чувств, а от привычки крас-
стве такими яркими, с годами тускнеют.
раски повседневности, и оттого будни так

здным часам» понятен и оправдан: если
ной жизни, то это становится мерой на-
и достоинства до конца дней. Но даже
– все равно ощущение того, что это было,
жный акцент в наш нравственный мир.
енно необходимы, потому что они выяв-
о бытия.
ди явно несправедливы: ведь вся созн-
происходит в это «скучное» время. Кста-
ы прошлого доводили судьбы своих ге-
шали сюжет, хотя самое интересное —
начинается...
ения отвлеченными? Но к железной до-
ношение. С одной стороны, само устрой-
каждого здесь жестко подчинена едино-
е часы» ей просто противопоказаны, как
кестра, выбиваясь из ансамбля, изобра-
стороны, не подавляет ли подчиненность
стремленность к творчеству и, более
ще интерес к работе? Конечно, мы не-
в такой формулировке ответ на них ка-
у крайними позициями есть реальная и
стного решения проблема: какой инте-
избранной им профессии? Сколь широ-
я открывает она ему? Какими красками
рожника, когда он изо дня в день, из года
ие выполняет вроде бы все ту же работу.
для этой главы биографические очерки
тему.

Столкновение

Евгений Николаевич Парчинский

Смело и профессионально, совершив сложный маневр локомотивом, машинисты Евгений Парчинский и Юрий Задворных предотвратили гибель людей и страшную катастрофу.

...Первое, что сделал Парчинский, когда пришел в себя после удара, громко позвал:

— Юра, ты живой?

Он боялся не услышать ответа, но помощник, хотя и после паузы, как всегда спокойно, ответил:

— Живой, только ноги придавило.

«Ну слава богу»,— как-то сразу успокоился Евгений Николаевич и стал выбираться из-под рухнувшей на него двери кабины. Ему тоже зажало ноги. Поэтому он провозился несколько минут. Потом уже через несколько дней говорил мне как о само собой разумеющемся: «Машина добро помнит. Если бы дверь мне на голову упала, было бы грустно. А тут вроде как по плечу хлопнула: молодец, мол...»

Юра Задворных, помощник, тоже отделался сравнительно легко. Удар пришелся по центру кабины и месту машиниста. Повылетали стекла, пульт управления въехал в правое крыло, а Юру только прижало столиком к стенке и придавило ноги.

Тепловоз все еще медленно катился назад, и непривычной для слуха машиниста здесь, внутри, была тишина: двигатель после удара заглох. Юра, высвободив ноги, первым делом закрутил ручной тормоз. Локомотив встал.

Еще раз осмотрев кабину и поняв, что делать тут больше нечего — все разбито и искорежено, Парчинский пошел во вторую секцию, где его уже вызывали по рации: «Что у вас?»

— Да все нормально,— ответил он,— одна секция вроде целая. Сейчас осмотримся и доложим обстановку.

— А тепловозы-то стоят? Схода нет? — спросила диспетчер.

— Стоят...

Он положил трубку, потому что говорить было больше нечего, к тому же заболело вдруг левое ушибленное дверью плечо.

* * *

В тот день все, как всегда, шло по графику. В 4.40 (по московскому времени) пришли в депо принимать тепловоз. Их локомотив 2 ТЭ 116 недавно прибыл после ремонта из Тюмени, а потому требовал особого внимания. Вообще бригада доверяла машине, но после того как побывали на заводе и посмотрели, как там ремонтируют тепловозы, решили все же приглядывать за ним особо. Да и как тут быть, если на заводе, осмотрев их чистую ухоженную «морковку» (так из-за цвета называет локомотив Парчинский), мастер прямо сказал: если вы думаете получить и обратно

такую же игрушку, то не ждите. Парчинский по обыкновению отрезал: «А я в другом состоянии не приму!» Как в воду смотрел: забирать тепловоз отправили другого человека, хотя закреплен он именно за Парчинским.

Когда в депо Егоршино машинист с помощником осматривали свою машину, у них сердце кровью обливалось: понаставили им всякой рухляди, подкрасили прямо поверх старой краски, одна банка аккумуляторной батареи разворочена. Но уж и Парчинский отвел душу: целый день гонял деповчан, пока принял наконец локомотив.

В шесть утра отправились из Алапаевска в Сосьву. И в пути, и на конечной станции обошлось без приключений. По этому маршруту Парчинский еще грузовые составы водил, да и Задворных уже не первый год пассажиров возит.

***Парчинский Евгений Николаевич**: 50 лет, окончил Алапаевский индустриальный техникум, на транспорте 33 года. С 1978 года — машинист первого класса. Ни одного случая брака. Десятки благодарностей и поощрений. Жена Лилия Михайловна — бухгалтер дистанции пути. Сын Сергей — учитель черчения и рисования в школе. Дочь Ольга — студентка Уральской академии путей сообщения. Отец — Николай Михайлович, работал в свое время машинистом паровоза, на транспорте 46 лет, был начальником депо в Егоршино, почетный железнодорожник. Его авторитет для сына всегда был непререкаем.*

***Задворных Юрий Владимирович**: 38 лет, окончил тот же техникум, что и Парчинский. На транспорте с 1980 года, работал на узкоколейке в Алапаевске. С 1990 года — помощник машиниста на Егоршинском отделении Свердловской дороги. В этом году с отличием окончил дортехшколу, получил права машиниста. Жена Татьяна Павловна — машинистка налоговой инспекции. Дочь Ольга — школьница.*

Вообще в выборе помощника Парчинский всегда был привередлив. Не терпящий разболтанности и необязательности, он буквально до белого каления доводил помощников требованиями строго выполнять инструкции, соблюдать чистоту, любить и беречь машину.

— Ну а как же? — совершенно искренне удивляется Евгений Николаевич.— Локомотив не только кормит меня и мою семью. Следи за тепловозом — и этот железный гигант тебя не подведет.

Потому Парчинский и сработался с Задворных. Понравился он ему своей обстоятельностью, добросовестностью. Вроде и не торопясь все делает, но ничего не забывает и все успевает.

...В 11.28, точно по графику, они отправились из Сосьвы в Алапаевск.

Через 16 минут остановились на 97-м километре, у моста через реку Сосьву. После минутной остановки отправились дальше. Только проехали мост — вызов по рации. Парчинский взял трубку:

— Слушаю!

Потом он рассказывал, что никогда таких голосов не слышал. Ему что-то говорили, но он не разобрал ни единого слова. Связь прервалась. Сразу — новый вызов.

Это дежурная по станции Усть-Березовка А. Занкина, увидев промчавшийся мимо нее пустой тепловоз, пыталась предупредить Парчинского. Но от волнения повторяла только вызов.

***Занкина Алевтина Яковлевна** на транспорте с 1966 года, с 1984 года — дежурная по станции Усть-Березовка. Замужем, две дочери, имеет пять поощрений за время работы.*

И вот тут у Парчинского появилось
взволнованный голос был у дежурной.

— Слушай, Юра, давай-ка останов
зал Парчинский.

Они остановились, и тут же рация о
им было сказано:

— На вас движется неуправляемый

Было 11.40. Парчинский посмотре
больше километра. Путь пока свободен
дить проводников, подложить тормозны
ными тормозами.

— Информации у нас было мало.
на нас почти со стокилометровой ско
ли иначе. Но мне сказали — «движет
километров 30–40. Ну, думаю, сейчас

Евгений Николаевич Парчинский

и там, наверху, его поймаем. Конечно
жен отцепить и закрепить вагоны, ос
ловоз вперед, навстречу опасности, з
Но я сразу решил, что не буду просто
удар. Чтоб я, эмпээсовский машинист,
с каких-то подъездных путей леспро
ловить тепловоз.

Вернулся Юра, сел на свое место.
говоров занял свое место, стало как-то
не очень быстро. К тому же впереди бы
где встать, осадиться и «поймать» ско
увидели его, когда оставалось уже мен

— Вот он! — закричал Юра.

Сейчас Евгений Николаевич призна
ся. Именно в момент его появления. Вы
вьется. Почему-то дымок этот перед гл

. Парчинский по обыкновению отрезал:
му!» Как в воду смотрел: забирать теп-
ка, хотя закреплен он именно за Парчин-

инист с помощником осматривали свою
ливалось: понаставили им всякой рухля-
арой краски, одна банка аккумуляторной
арчинский отвел душу: целый день гонял
окомотив.
з Алапаевска в Сосьву. И в пути, и на ко-
риключений. По этому маршруту Парчин-
л, да и Задворных уже не первый год пас-

иколаевич: 50 лет, окончил Алапаевский
а транспорте 33 года. С 1978 года — ма-
одного случая брака. Десятки благодар-
Лилия Михайловна — бухгалтер дистан-
тель черчения и рисования в школе. Дочь
ой академии путей сообщения. Отец —
ал в свое время машинистом паровоза,
ачальником депо в Егоршино, почетный
итет для сына всегда был непререкаем.
***димирович**: 38 лет, окончил тот же тех-*
да транспорте с 1980 года, работал на
С 1990 года — помощник машиниста на
ердловской дороги. В этом году с отли-
получил права машиниста. Жена Татья-
а налоговой инспекции. Дочь Ольга —

ка Парчинский всегда был привередлив.
еобязательности, он буквально до бело-
требованиями строго выполнять инструк-
и беречь машину.
но искренне удивляется Евгений Никола-
мит меня и мою семью. Следи за тепло-
тебя не подведет.
тался с Задворных. Понравился он ему
совестностью. Вроде и не торопясь все
все успевает.
они отправились из Сосьвы в Алапаевск.
ь на 97-м километре, у моста через реку
ки отправились дальше. Только проеха-
инский взял трубку:

икогда таких голосов не слышал. Ему что-
и единого слова. Связь прервалась. Сра-

сть-Березовка А. Занкина, увидев пром-
возз, пыталась предупредить Парчинско-
ько вызов.
левна на транспорте с 1966 года, с 1984
Усть-Березовка. Замужем, две дочери,
мя работы.

И вот тут у Парчинского появилось нехорошее предчувствие. Уж очень взволнованный голос был у дежурной.

— Слушай, Юра, давай-ка остановимся, выясним обстановку,— сказал Парчинский.

Они остановились, и тут же рация ожила снова. На этот раз четко и ясно им было сказано:

— На вас движется неуправляемый тепловоз!

Было 11.40. Парчинский посмотрел вперед. Видимость хорошая — больше километра. Путь пока свободен. Он послал помощника предупредить проводников, подложить тормозные башмаки, закрепить вагоны ручными тормозами.

— Информации у нас было мало. Если бы мы знали, что он летит на нас почти со стокилометровой скоростью, может быть, действовали иначе. Но мне сказали — «движется». Я понял, что скорость у него километров 30–40. Ну, думаю, сейчас мы из этой низинки выберемся

Евгений Николаевич Парчинский

и там, наверху, его поймаем. Конечно, я знал, что по инструкции должен отцепить и закрепить вагоны, оставить помощника, отогнать тепловоз вперед, навстречу опасности, закрепить его и бежать подальше. Но я сразу решил, что не буду просто так подставлять свою машину под удар. Чтоб я, эмпээсовский машинист, бежал от маневрового тепловоза с каких-то подъездных путей леспромхоза! И доложил по радио: еду ловить тепловоз.

Вернулся Юра, сел на свое место. От того, что он вернулся и без разговоров занял свое место, стало как-то легче. И они поехали... Двигались не очень быстро. К тому же впереди был подъем. Надо было рассчитать, где встать, осадиться и «поймать» скорость, чтобы состыковаться. Они увидели его, когда оставалось уже меньше километра.

— Вот он! — закричал Юра.

Сейчас Евгений Николаевич признается, что этот тепловоз ему снится. Именно в момент его появления. Вылетает он наверх, и дымок над ним вьется. Почему-то дымок этот перед глазами стоит.

Парчинский начал торможение и уже крикнул Задворных:

— Башмаки подложи! — Башмаками он хотел притормозить «летучего голландца», но понял, что не успеть, и начал осаживать свой тепловоз.

— Вижу — не успеваем! Командую помощнику: все, покидаем кабину! Я стоял за пультом. Сбросил контроллер, все выключил, чтобы взрыва не было,— и за секунду до удара отпрыгнул от пульта, и прямо лбом в высоковольтную камеру. Тут — столкновение, двери слетели с петель, стекла посыпались.

А Задворных показалось, что был не удар, а толчок:

— Нас отбросило, как мячик, хотя мы успели набрать километров 50 скорости.

С момента предупреждения Занкиной до удара прошло восемь минут.

Когда они выбрались из разбитого тепловоза, то осмотрели друг друга, ощупали. Вроде целы. Задворных, прихрамывая, пошел к «изловленному» ТЭМ2: надо было посмотреть, что с ним произошло. Они были уверены, что с машинистом маневрового что-то случилось: сердце прихватило или еще что. И мысли не допускали, что на них летели эти десятки тонн металла без бригады.

Маневровый стоял метрах в полутораста впереди и слегка дымил. Оторвавшаяся автосцепка, ломая шпалы, остановила его. Им вновь повезло, что он двигался дизелем вперед.

Юрий поднялся на площадку локомотива, заглянул в кабину, подергал запертую дверь:

— Тут нет никого!

— Ничего не трогай, только рубильник выключи,— ответил Парчинский.

Когда помощник вернулся, спросил:

— Башмак подложил?

Пришлось Задворных снова идти к ТЭМ2. Хотя никуда бы он и так не укатился, но порядок есть порядок.

С переезда прибежали женщины, заохали, запричитали. Когда Парчинскому это надоело, он сказал им:

— Видите, дымит? Сейчас взорвется!

Женщин как ветром сдуло.

Надо было что-то делать. Машинист вернулся к рации, сказал, что попробует расцепить секции своего тепловоза, чтобы вывезти оставленные вагоны обратно в Сосьву.

— Вас поняла. Перегон закрываю. Вам — открытый сигнал.

Одной секцией вывели вагоны на станцию, переставили на другой путь, закрепили, поставили тепловоз. Вскоре приехала «скорая», бригаду осмотрели, сказали, что, кроме ушибов, ничего нет, но хорошо бы сделать рентген. И уехали.

...А откуда на путях взялся неуправляемый тепловоз? Есть между Сосьвой и Алапаевском станция Предтурье, где расположено ООО «Ураллес». У него свои подъездные пути, там и работал ТЭМ2, принадлежавший этому обществу с весьма ограниченной ответственностью. Было воскресенье, предприятие не работало. Тепловоз обычно стоял запертым в ангаре, ключи от которого накануне потеряли. И локомотив оставили снаружи.

Дежурная стрелочного поста М. Виноградова, под охраной которой находился локомотив, пост не сдала, ушла пораньше. Ее сменщица Е. Дектерева тоже побыла на работе меньше двух часов и ушла домой.

Именно в ее дежурство появился на подъездных путях некто Владимир Фарафонтов, помощник машиниста дрезины Алапаевской дистанции

пути, который когда-то здесь работал. водители делают круглые глаза, выража гося. Никогда он ни в чем предосудите теризует его начальник дистанции А. С исполнительный. Пил? Не без того, но в

В этот раз он был пьян вдребезги. С помнит, как катался — помнит, а дальше

В общем, покатался он, порезвился тупиковую призму), а потом, спустя по троллера на восьмую позицию, то есть н нул с тепловоза. Взрезав стрелку, локо и помчался навстречу пассажирскому п

Дежурная по станции Предтурье Г. рерыве и движения локомотива не виде стер А. Есаулков, который в нерабочее в Березовка. Он сразу сообщил об этом новении, собрал бригаду для восстанов участие в работе.

Когда наставник Евгения Николае Михайлович Абрашин узнал о случивше мал: это точно Парчинский.

На мой взгляд, Парчинский из тех л вопросы: «Тебе что, больше всех надо стесняются отвечать утвердительно.

Вся предыдущая жизнь и Евгения была как бы подготовкой к, наверное, п А эта подготовка требует спокойствия ду тем, что ты думаешь, говоришь и де день они не дергались: «Бежать? Остать лобовое столкновение.

К сожалению, вызвать аварию был в этом старательно помогали, создавая Я имею в виду тех, кто бросил тепловоз щику реверсивную рукоятку, кто дал по пути, кто допустил Фарафонтова до р безответственность, формализм, необъ пришлось принимать удар на себя Парч

Столкновение на 101-м километре п сшибка долга и безответственности, пр чести и подлости.

Я спросил машиниста и его помощ восемь минут до столкновения.

— Страха не было,— убежденно гов койство от неизвестности. Сами знае страшнее самой опасности. И потом, м он идет. А уж когда увидели тот локомоти Надо было дело делать... — Он помолчал

— Я тоже был спокоен,— дополняет ниста, что он делает, отмечал про себя,

Я старательно, ведя этот рассказ, ненная логика неумолима. Теперь, думаю лали эти люди, иначе назвать нельзя. И ходящее.

ние и уже крикнул Задворных:
шмаками он хотел притормозить «летуче-
успеть, и начал осаживать свой тепловоз.
мандую помощнику: все, покидаем каби-
л контроллер, все выключил, чтобы взры-
дара отпрыгнул от пульта, и прямо лбом
— столкновение, двери слетели с петель,

го был не удар, а толчок:
к, хотя мы успели набрать километров 50

Занкиной до удара прошло восемь минут.
битого тепловоза, то осмотрели друг дру-
орных, прихрамывая, пошел к «изловлен-
реть, что с ним произошло. Они были уве-
рового что-то случилось: сердце прихва-
допускали, что на них летели эти десятки

в полутораста впереди и слегка дымил.
я шпалы, остановила его. Им вновь повез-
ред.
ку локомотива, заглянул в кабину, подер-

рубильник выключи,— ответил Парчинский.
спросил:

а идти к ТЭМ2. Хотя никуда бы он и так
рядок.
щины, заохали, запричитали. Когда Пар-
им:
зорвется!

Машинист вернулся к рации, сказал, что
его тепловоза, чтобы вывезти оставлен-

ываю. Вам — открытый сигнал.
оны на станцию, переставили на другой
овоз. Вскоре приехала «скорая», бригаду
ушибов, ничего нет, но хорошо бы сде-

неуправляемый тепловоз? Есть между
ция Предтурье, где расположено ООО
ные пути, там и работал ТЭМ2, принад-
есьма ограниченной ответственностью.
е не работало. Тепловоз обычно стоял
торого накануне потеряли. И локомотив

та М. Виноградова, под охраной которой
ала, ушла пораньше. Ее сменщица Е. Дек-
еньше двух часов и ушла домой.
вился на подъездных путях некто Влади-
иниста дрезины Алапаевской дистанции

пути, который когда-то здесь работал. Даже сейчас его коллеги и руководители делают круглые глаза, выражая удивление по поводу случившегося. Никогда он ни в чем предосудительном замечен не был. Как характеризует его начальник дистанции А. Судаков? Маленький, щупленький, исполнительный. Пил? Не без того, но в меру...

В этот раз он был пьян вдребезги. Объясняет: как залез в тепловоз — помнит, как катался — помнит, а дальше — провал...

В общем, покатался он, порезвился на путях (загнал платформу на тупиковую призму), а потом, спустя почти два часа, поставив ручку контроллера на восьмую позицию, то есть на максимальную скорость, спрыгнул с тепловоза. Взрезав стрелку, локомотив вышел на станционные пути и помчался навстречу пассажирскому поезду...

Дежурная по станции Предтурье Г. Лилиева была на обеденном перерыве и движения локомотива не видела. Зато его увидел дорожный мастер А. Есаулков, который в нерабочее время находился на станции Усть-Березовка. Он сразу сообщил об этом Занкиной, а потом, узнав о столкновении, собрал бригаду для восстановления движения и принял активное участие в работе.

Когда наставник Евгения Николаевича старый машинист Василий Михайлович Абрашин узнал о случившемся, еще не зная фамилий, подумал: это точно Парчинский.

На мой взгляд, Парчинский из тех людей, которые на обывательские, вопросы: «Тебе что, больше всех надо?» и «Ты что, самый умный?» не стесняются отвечать утвердительно.

Вся предыдущая жизнь и Евгения Парчинского, и Юрия Задворных была как бы подготовкой к, наверное, главному их испытанию 6 октября. А эта подготовка требует спокойствия души, внутреннего согласия между тем, что ты думаешь, говоришь и делаешь. Поэтому и в тот роковой день они не дергались: «Бежать? Остаться?» Они были готовы пойти и на лобовое столкновение.

К сожалению, вызвать аварию был готов и пьяный Фарафонтов. Ему в этом старательно помогали, создавая условия для безумного поступка. Я имею в виду тех, кто бросил тепловоз без присмотра, «приготовив» угонщику реверсивную рукоятку, кто дал локомотиву допуск на станционные пути, кто допустил Фарафонтова до управления дрезиной. Это за их безответственность, формализм, необязательность, за пьяную подлость пришлось принимать удар на себя Парчинскому и Задворных...

Столкновение на 101-м километре перегона Сосьва–Предтурье — это сшибка долга и безответственности, профессионализма и дилетантства, чести и подлости.

Я спросил машиниста и его помощника, что они чувствовали в эти восемь минут до столкновения.

— Страха не было,— убежденно говорит Парчинский.— Было беспокойство от неизвестности. Сами знаете, ожидание опасности иногда страшнее самой опасности. И потом, мы же не знали, с какой скоростью он идет. А уж когда увидели тот локомотив, и вовсе пугаться некогда было. Надо было дело делать... — Он помолчал.— Я был уверен, что не погибну.

— Я тоже был спокоен,— дополняет Задворных.— Смотрел на машиниста, что он делает, отмечал про себя, что действовал бы точно так же.

Я старательно, ведя этот рассказ, избегал слова «подвиг». Но жизненная логика неумолима. Теперь, думаю, вы сами убедились: то, что сделали эти люди, иначе назвать нельзя. И слово «подвиг» здесь самое подходящее.

Машинист Е. Парчинский, его помощник Ю. Задворных, дежурная по станции А.Занкина представлены к награждению знаком «Почетному железнодорожнику». Губернатором области Э. Росселем подготовлено представление их к государственным наградам.

А вот В. Фарафонтов пойдет под суд. Уволены, наказаны и попали под следствие другие участники этой истории. Каждому по делам его. И в этом — справедливость [1].

Один из семерых

Михаил Ильич Черепанов

Был ли «звездный час» в жизни машиниста Михаила Ильича Черепанова?

На первый взгляд, утвердительный ответ очевиден: ведь его труд отмечен золотой звездой Героя Социалистического Труда.

Но ветеран депо Свердловск-Сортировочный Иван Михайлович Мехоношин, в прошлом тоже машинист и председатель цехового комитета профсоюза, раскрывает «закулисную» деталь:

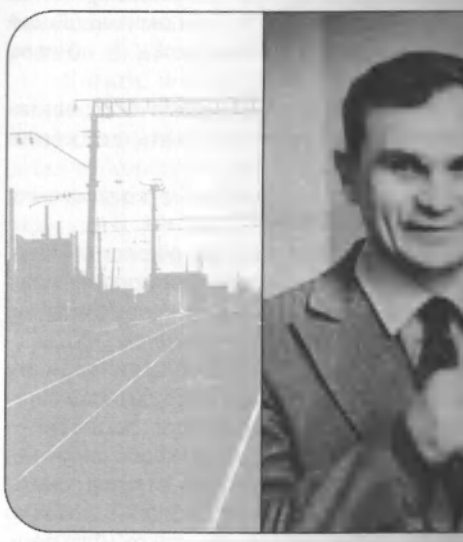
— Работали мы все тогда от души. Все были героями. Когда обком партии через управление дороги дал разнарядку представить кандидата на звание Героя Труда, мы дали семерых. Выбрали Черепанова.

Почему именно его — это решалось в «высших сферах», с цехкомами на этот счет не советовались. У Ивана Михайловича есть версия: дескать, Михаил Ильич, вдобавок ко всем своим нагрузкам, еще и шефствовал над группой помощников машинистов в ГПТУ. Видно так думали: «Молодую смену должен воспитывать Герой...». Вполне вероятно, что и так. Хотя можно не сомневаться, что применительно к любому другому из шести кандидатов в Герои нашлись бы резоны никак не менее весомые. Но в «инстанциях», которые ведали такого рода награждениями, строго придерживались двух принципов. Во-первых, самая высокая награда должна быть редкой, исключительной, иначе ценность ее будет девальвирована. Поэтому семерым, путь они и равноценны, никак нельзя,— только одному. Во-вторых, надо обставлять дело так, чтобы награждение одного человека из большого коллектива воспринималось как честь, оказанная всем. И тут, конечно, очень важно было, чтобы личность Героя в коллективе имела, как сегодня говорят, самый положительный имидж. В этом отношении выбор «инстанциями» Михаила Ильича Черепанова был безупречен. И дело, конечно, не только в шефстве над «ГПТУшниками»: в первую очередь, машинист он был первоклассный — и в обиходном, и в формальном смысле, то есть имел удостоверение машиниста первого класса.

[1] Мы воспроизвели, ничего в ней не меняя, статью Е. Г. Ушенина, опубликованную в газете «Гудок» по свежим следам события, которое произошло 6 октября 1996 года. Указом Президента Российской Федерации от 9 апреля 1997 года Евгений Николаевич Парчинский был удостоен звания Героя России, а его помощник Юрий Владимирович Задворных тем же указом был награжден орденом Мужества.

Между прочим, это звание присва
и инструкций и не за выслугу лет, а за
сией, когда машинист уже не просто уп
стальным рельсам километровой длин
этот, и состав воспринимает как продол
в каждое мгновение состояние каждой
ловека и машины, как свидетельствуют
«школой» не достигнешь, тут надо от
иметь. Сейчас бы сказали: машинист с

И вот этот высший уровень квалиф
не «приправой к основному блюду» в
зависела эффективность работы машин
весные составы по трассе сложного рел
ния, когда во время поездки случается к
сказать в более общей форме — умени



без происшествий и точно по графику
в день, из года в год — постоянно. «За
исключаются, как говорится, по определ
бы работать в таком режиме, надо чтоб
дным». Не каждому это дано — все вре
становку во всей полноте и быстро и т
репанова это было естественно.

До сих пор в депо помнят об одно
поездок — с нее, пожалуй, начала фор
классного машиниста. Маршрут в тот
Преодолев подъем на Дедогор, покати
Тут на повороте помощник Виталий Т
закричал:

— Горим!

Через секунду сработала защита с
Черепанов мгновенно сориентиров

— Беги во вторую машину, провер
мощнику.

его помощник Ю. Задворных, дежурная
лены к награждению знаком «Почетному
ром области Э. Росселем подготовлено
нным наградам.
ет под суд. Уволены, наказаны и попали
и этой истории. Каждому по делам его.

емерых

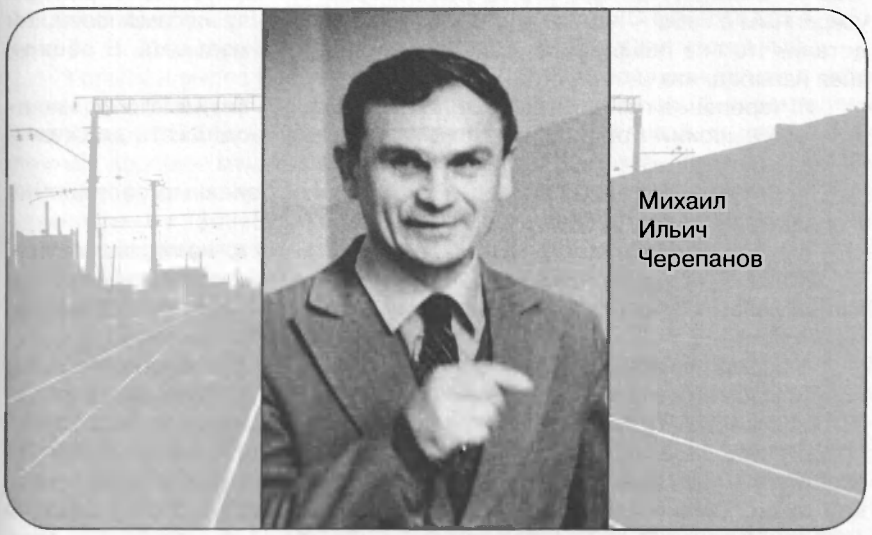
жизни машиниста Михаила Ильича Чере-

дительный ответ очевиден: ведь его труд
Героя Социалистического Труда.
ловск-Сортировочный Иван Михайлович
тоже машинист и председатель цехового
скрывает «закулисную» деталь:
а от души. Все были героями. Когда об-
роги дал разнарядку представить канди-
дали семерых. Выбрали Черепанова.
ешалось в «высших сферах», с цехкома-
. У Ивана Михайловича есть версия: дес-
всем своим нагрузкам, еще и шефство-
шинистов в ГПТУ. Видно так думали: «Мо-
ть Герой...». Вполне вероятно, что и так.
применительно к любому другому из ше-
бы резоны никак не менее весомые. Но
такого рода награждениями, строго при-
-первых, самая высокая награда должна
наче ценность ее будет девальвирована.
ноценны, никак нельзя,— только одному.
так, чтобы награждение одного челове-
принималось как честь, оказанная всем.
чтобы личность Героя в коллективе име-
ложительный имидж. В этом отношении
ьича Черепанова был безупречен. И дело,
д «ГПТУшниками»: в первую очередь, ма-
— и в обиходном, и в формальном смыс-
машиниста первого класса.

ей не меняя, статью Е. Г. Ушенина, опублико-
ледам события, которое произошло 6 октября
йской Федерации от 9 апреля 1997 года Ев-
остоен звания Героя России, а его помощник
же указом был награжден орденом Мужества.

Между прочим, это звание присваивается не за знание конструкций и инструкций и не за выслугу лет, а за такой уровень овладения профессией, когда машинист уже не просто управляет локомотивом, ведущим по стальным рельсам километровой длины состав, но когда он и локомотив этот, и состав воспринимает как продолжение собственного тела, ощущая в каждое мгновение состояние каждой его «клетки». А такого слияния человека и машины, как свидетельствуют авторитетные знатоки, одной лишь «школой» не достигнешь, тут надо от рождения предрасположенность иметь. Сейчас бы сказали: машинист от Бога.

И вот этот высший уровень квалификации — он ведь не украшением, не «приправой к основному блюду» в работе служил: от него напрямую зависела эффективность работы машиниста. То есть умение водить тяжеловесные составы по трассе сложного рельефа, умение выходить из положения, когда во время поездки случается какое-то непредвиденное ЧП. А если сказать в более общей форме — умение водить поезда повышенного веса,



Михаил Ильич Черепанов

без происшествий и точно по графику. Причем не однажды, а изо дня в день, из года в год — постоянно. «Звездные часы» из такого расклада исключаются, как говорится, по определению. Хотя, с другой стороны, чтобы работать в таком режиме, надо чтобы каждый час был немножко «звездным». Не каждому это дано — все время быть начеку, воспринимать обстановку во всей полноте и быстро и точно принимать решения. Для Черепанова это было естественно.

До сих пор в депо помнят об одной из его первых самостоятельных поездок — с нее, пожалуй, начала формироваться его репутация высококлассного машиниста. Маршрут в тот раз у него был в сторону Тагила. Преодолев подъем на Дедогор, покатили под уклон в сторону Мурзинки. Тут на повороте помощник Виталий Танасов выглянул в окно и сразу закричал:

— Горим!

Через секунду сработала защита силовой цепи второго электровоза.

Черепанов мгновенно сориентировался.

— Беги во вторую машину, проверь контакторы,— приказал он помощнику.

Отключив защиту, продолжал вести состав одним локомотивом.

— Отключились третий и четвертый тяговые двигатели,— доложил вернувшийся помощник.

— Ладно, дотянем до Мурзинки, там посмотрим,— принял решение машинист.

На станции опустили пантографы, заглянули в двигатели. Видать по всему, короткое замыкание. Такую неисправность можно устранить только в депо. Вызывать вспомогательный? Но он помнил наставление своего учителя — опытнейшего машиниста Семена Кондратьевича Мещерякова: «В нашем деле, Миша, самое главное — любой ценой довести поезд. А уж потом думай вволю да анализируй причины случая».

Тут акцент, вероятно, надо ставить на слове «довести». Что касается «цены» — какая там может быть еще цена, кроме нервных клеток, которые, как известно, не восстанавливаются? Чтоб «довести любой ценой», надо было идеально знать путь и возможности поврежденной машины, чтоб не выдохнуться где-нибудь на пригорке. И надо быть совершенно уверенным в себе — что память и внимание не упустят ни самомалейшей детали, что все решения по ходу дела не будут запаздывать. В общем, зная наперед, что — получится.

И Черепанов принимает решение — пожалуй, впервые обозначившее его высокий профессиональный уровень: продолжать движение по маршруту.

— Вот что, Виталий, раздергивай межэлектровозные соединения и садись сам за контроллер второй машины.

Так и сделали. Состав прибыл на станцию Смычка точно по расписанию.

Подобных случаев на его рабочем веку было немало: природный дар раз за разом все ощутимее преобразовывался в высшую квалификацию машиниста.

А первую свою благодарность в приказе — «за бдительность» — он получил, усмотрев неполадку с тормозом в одном из вагонов летящего навстречу поезда. Чтобы понятней было, за что благодарность, попробуйте представить себе ситуацию: зима, приличный мороз; где-то на перегоне навстречу — пассажирский. На полной скорости, окутанный клубами снежной пыли. Сложите скорости товарного и пассажирского — сколько мгновений понадобится, чтоб они проскочили мимо друг друга? Так ведь успел-таки Черепанов заметить, что из-под колес одного из вагонов пассажирского сквозь плотное облако снежной пыли пробиваются искры. Даже заметил, какого именно вагона, и мгновенно сообразил, отчего: наверняка морозом тормоз прихватило. Не теряя ни секунды, по рации связался с машинистом пассажирского...

Вряд ли тот или другой описанный случай тянет на статус «звездного», просто они дают некоторое представление о том, что стоит за определением «машинист первого класса» в профессиональном удостоверении М. И. Черепанова. Но тут же надо заметить, что такие — не столь уж, может, и значительные сами по себе происшествия случаются, слава Богу, не так уж часто, не ими, в конечном счете, определяется положение и авторитет машиниста в коллективе депо. Тут гораздо важнее та самая повседневная работа, которую мы в обиходе так незаслуженно порой обзываем «серыми буднями».

Вот как эти будни выглядели у машиниста первого класса Черепанова.

Как-то «раскрутили» Михаила Ильича на статью в дорожной газете «Путевка». Обычная, в общем-то, для передовиков производства статья: планы, достижения, пожелания. Так вот, он сообщил, что, в частности,

принял соцобязательства завершить пл
и повысить техническую скорость на 0.
с заданной. Но дело в том, что дорога —
взаимосвязано, и со своими обязате-
приспосабливаться к нему. В частност
ворит о частых задержках поездов у в
рованных стоянках на перегонах. То ес
все, на что она способна, на перегонах
ке — и все старания насмарку. Так ведь
каких обязательств не нужно было бы и
довой победить обстоятельства, кото
бы, а Черепанов был уверен, что смож
И все у него получалось: и составы тя
ские просчеты как-то удавалось ему ком
гию при этом экономил. Вот такой это б
боте это видели. Так что ни у кого не э
сокое звание Героя Черепанов получил з
году — на 33-м году его работы в депо С

Кстати, и вырос Герой у всех на ви
после трехгодичной школы машинистов
электровоз ВЛ 22м — наиболее распро
дежная, хорошая машина, достаточно п
ленная к уральскому рельефу. Черепано
можности. А в 1963 году Михаил Ильич б
чил Свердловский железнодорожный те
прочное основание систематических з
шиниста. Это очень даже помогло ему п
сии, ибо еще с конца пятидесятых, как
но осваивала новые виды тяги, новые те
магистрали оборудовались современны
ки, управления перевозочными процесса
им техническим образованием и уже бо
дов, одним из первых осваивал все эти
Кстати, и на электровоз ВЛ 11 он пере

Своим опытом Михаил Ильич п
аварийной работы электровозов в сплоти
нисту по обнаружению и исправлению не
будучи машинистом-инструктором на об
школы мастерства с локомотивными бр
щих машинистов в ГПТУ шефствовал

Так что не было у Михаила Ильича
вся жизнь у него, все его «серые будни»

Но редко, к сожалению, бывает так, ч
подъем, под безоблачным небом и пр
чилось и на звездном пути Героя Черепан
и в самом расцвете сил — где-то за пя
чески ушел из жизни. Но это уже другая

вал вести состав одним локомотивом.
четвертый тяговые двигатели,— доложил

рзинки. там посмотрим,— принял решение

тографы, заглянули в двигатели. Видать по
акую неисправность можно устранить толь-
ательный? Но он помнил наставление свое-
ниста Семена Кондратьевича Мещеряко-
ое главное — любой ценой довести поезд.
ализируй причины случая».
о ставить на слове «довести». Что касается
ть еще цена, кроме нервных клеток, кото-
авливаются? Чтоб «довести любой ценой»,
ть и возможности поврежденной машины,
дь на пригорке. И надо быть совершенно
ть и внимание не упустят ни самомалейшей
оду дела не будут запаздывать. В общем,
я
решение — пожалуй, впервые обозначив-
альный уровень: продолжать движение

ергивай межэлектровозные соединения
рой машины.
ыл на станцию Смычка точно по расписанию.
рабочем веку было немало: природный дар
ресоразовывался в высшую квалификацию

ость в приказе — «за бдительность» — он
тормозом в одном из вагонов летящего на-
ли было, за что благодарность, попробуйте
има. приличный мороз; где-то на перегоне
полной скорости, окутанный клубами снеж-
и товарного и пассажирского — сколько
они проскочили мимо друг друга? Так ведь
ть, что из-под колес одного из вагонов пас-
блако снежной пыли пробиваются искры.
вагона. и мгновенно сообразил, отчего: на-
хватило. Не теряя ни секунды, по рации
ворского...
исанный случай тянет на статус «звездного»,
ставление о том, что стоит за определе-
сса» в профессиональном удостоверении
о заметить, что такие — не столь уж, может,
происшествия случаются, слава Богу, не так
чете, определяется положение и авторитет
. Т.е гораздо важнее та самая повседнев-
ое так незаслуженно порой обзываем «се-

и у машиниста первого класса Черепанова.
ила Ильича на статью в дорожной газете
-то, для передовиков производства статья:
. Так вот, он сообщил, что, в частности,

принял соцобязательства завершить план грузоперевозок к 15 декабря и повысить техническую скорость на 0,1 километра в час по сравнению с заданной. Но дело в том, что дорога — это гигантский организм, где все взаимосвязано, и со своими обязательствами, хочешь не хочешь, надо приспосабливаться к нему. В частности, в той же статье Михаил Ильич говорит о частых задержках поездов у входных светофоров, о незапланированных стоянках на перегонах. То есть он может выжимать из машины все, на что она способна, на перегонах, а потом притормозят на полустанке — и все старания насмарку. Так ведь если бы все было просто, то никаких обязательств не нужно было бы и брать. Машинист, так сказать, рядовой победить обстоятельства, которые «сильнее нас», вероятно, не мог бы, а Черепанов был уверен, что сможет, и потому брал обязательства. И все у него получалось: и составы тяжелее нормы водил, и диспетчерские просчеты как-то удавалось ему компенсировать, и даже электроэнергию при этом экономил. Вот такой это был машинист, и товарищи по работе это видели. Так что ни у кого не возникало сомнений в том, что высокое звание Героя Черепанов получил заслуженно. (Случилось это в 1981 году — на 33-м году его работы в депо Свердловск-Сортировочный.)

Кстати, и вырос Герой у всех на виду. В 1948 году пришел он в депо после трехгодичной школы машинистов. Сначала за ним был закреплен электровоз ВЛ 22м — наиболее распространенный тогда на дороге. Надежная, хорошая машина, достаточно простая в управлении и приспособленная к уральскому рельефу. Черепанов в полной мере освоил ее возможности. А в 1963 году Михаил Ильич без отрыва от производства окончил Свердловский железнодорожный техникум — подвел, можно сказать, прочное основание систематических знаний под свой природный дар машиниста. Это очень даже помогло ему постигать новые глубины профессии, ибо еще с конца пятидесятых, как читатель уже знает, дорога активно осваивала новые виды тяги, новые технологии грузовых перевозок, ее магистрали оборудовались современными средствами связи, блокировки, управления перевозочными процессами. Машинист Черепанов, со своим техническим образованием и уже богатой практикой вождения поездов, одним из первых осваивал все эти новинки техники и технологии. Кстати, и на электровоз ВЛ 11 он перешел одним из первых.

Своим опытом Михаил Ильич щедро делился: разработал систему аварийной работы электровозов в сплотке, был соавтором памятки машинисту по обнаружению и исправлению неисправностей в пути следования; будучи машинистом-инструктором на общественных началах, проводил школы мастерства с локомотивными бригадами. Вот и над группой будущих машинистов в ГПТУ шефствовал...

Так что не было у Михаила Ильича Черепанова «звездных часов» — вся жизнь у него, все его «серые будни» были подсвечены звездами.

Но редко, к сожалению, бывает так, чтобы вся жизнь человека шла на подъем, под безоблачным небом и при ясном свете солнца ли, звезд. Случилось и на звездном пути Героя Черепанова труднообъяснимое затмение, и в самом расцвете сил — где-то за пятьдесят три перевалило — он трагически ушел из жизни. Но это уже другая история. Не будем о грустном...

Хозяин «золотых» километров

Василий Дмитриевич Кузнецов

Деревня Кабановка стояла на горе, а под горой изгибалась железная дорога. Будущий бригадир путейцев и Герой Социалистического Труда Василий Дмитриевич Кузнецов с детства любил наблюдать, как красиво по ней пролетал поезд. Сначала слышался гудок, а потом уж вылетал из-за поворота черный, весь в облаках пара паровоз с важным машинистом, с зелеными легко несущимися вагонами. Вот это роскошное зрелище, как он потом объяснял своим детям, и побудило его связать свою судьбу с железной дорогой.

Вряд ли на самом деле все было так просто, да разве детям обо всем расскажешь? Ничего не утверждая категорически, мы можем только прикинуть: на железную дорогу он пришел в 1934 году двадцати одного года от роду, до того три года проработал в леспромхозе, то есть с восемнадцати лет. Отчего крестьянскому парню не сиделось дома, в родной деревне Кабанихе? Вряд ли дело было в том, что на него не хватило семейного надела,— о каких еще наделах могла идти речь в 1931 году? Конечно же, ушел от «социалистических преобразований» деревни. И ушел поначалу на лесозаготовки — туда дверь была открыта пошире.

Но уже следующие шаги Кузнецова по житейским маршрутам заставляют предположить, что выбор железной дороги был для него не случайным. Дело в том, что после леспромхоза он устроился в Пермскую дистанцию пути и поработал там всего один год: призвали в армию. Однако после трех лет армейской службы, когда возможности устроиться где-нибудь на заводе или на стройке открылись перед ним достаточно широкие, он все же возвратился на свое доармейское место работы и проработал там уже до выхода на пенсию в 1974 году. Что менялось у него за все эти сорок лет? Во-первых, еще до войны его назначили бригадиром путевой бригады — очевидно, приняли во внимание его накопленный уже опыт, в высшей степени ответственное отношение к делу да, наверно, и армейскую выучку — она на железной дороге всегда ценилась, а в то время в особенности. В этой должности он потом и работал всю жизнь. Во-вторых, когда на железной дороге ввели персональные звания, погоны и знаки отличия, был Василий Дмитриевич произведен в «техники пути и строительства 3 ранга». Чин, конечно, невысокий, но с ним профессия Кузнецова заняла определенное место в железнодорожной «табели о рангах», и это место его устраивало. В-третьих, его не раз переводили с одного участка на другой — не с целью разнообразить впечатления, а как бы на прорыв — туда, где путевое хозяйство особенно запущено. Начальство знало, что Кузнецов поправит дело.

Один из примеров: перевели его с бригадой на двухпутный перегон Курья–Оверята. Там самой дурной славой пользовался участок в районе

остановочной площадки Мысы. при с
не лучшим образом устроили водоот
и летние воды подмывали земляное
вольно сложный. Состояние пути на
меркам оценивалось «по высшему ба
симость тут такова: чем состояние ку
сов баллов насчитали 1400 — совсем
полтора после того, как Кузнецов бы
ность его снизилась до нуля!

Ну вот, пожалуй, и все перемены.

И вот на такой работе он держал

Хотя, конечно, слово «держался»
на которой «держатся», звание Героя
жение «горел на работе» решительно
порывов, озарений, авралов, которые
блюдалось, а было просто четкое до
служебных обязанностей.

Эту четкость надо особо подчерк
ной работы вообще — в повышенном
то бригадир Кузнецов был живым вос
был, можно сказать, железнодорожни
ской сути. И, стало быть, на было в е
подчинения внешней необходимости,
того принуждения, несвободы. Потреб
в душе.

Любопытны в этом плане свидете
лентины Васильевны. Она подчеркива
даже и в семье он любил порядок. Один
написал в статье о нем (это когда ему
кать, когда он приходит с работы, дети
да этого не было, возмущается дочь.
гости, но был справедлив и поощрял
им всем вырасти достойными людьми.

Мы говорим «им всем», потому что
многодетная: четверо сыновей и четве
ной бытовой частности рассказывает
о тех временах, когда дети выросли и

— По гостям отец ходить не любил
был особый ритуал. Вот приближается
рают на стол, сыновья поглядывают в
комнаты, долго смотрит на нас, словно
тает. Молча поворачивается и уходит.
ряется, но на этот раз полный сбор. Л
наем праздник.

Так что порядок и дисциплина, ко
соответствовали складу его характера
железнодорожной судьбы. А что еще?

Можно с уверенностью сказать, ч
зарплата, жилье и прочие блага — сы
товом плане Василий Дмитриевич бы
меру, пришлось менять несколько р
улучшения, а по производственной на
зать, семьей.

олотых»
ов

а на горе, а под горой изгибалась желез-
игадир путейцев и Герой Социалистиче-
триевич Кузнецов с детства любил наблю-
пролетал поезд. Сначала слышался гудок,
поворота черный, весь в облаках пара па-
стом, с зелеными легко несущимися ваго-
е зрелище, как он потом объяснял своим
язать свою судьбу с железной дорогой.
все было так просто, да разве детям обо
ерждая категорически, мы можем толь-
у он пришел в 1934 году двадцати одно-
проработал в леспромхозе, то есть с во-
ескому парню не сиделось дома, в родд
дело было в том, что на него не хватило
е наделах могла идти речь в 1931 году?
ческих преобразований» деревни. И ушел
а дверь была открыта пошире.
нецова по житейским маршрутам застав-
елезной дороги был для него не случай-
ромхоза он устроился в Пермскую дис-
его один год: призвали в армию. Однако
, когда возможности устроиться где-ни-
крылись перед ним достаточно широкие,
рармейское место работы и проработал
974 году. Что менялось у него за все эти
йны его назначили бригадиром путевой
о внимание его накопленный уже опыт,
отношение к делу да, наверно, и армей-
дороге всегда ценилась, а в то время
н потом и работал всю жизнь. Во-вторых,
ерсональные звания, погоны и знаки от-
произведен в «техники пути и строитель-
ысокий, но с ним профессия Кузнецова
лезнодорожной «табели о рангах», и это
его не раз переводили с одного участ-
образить впечатления, а как бы на про-
во особенно запущено. Начальство зна-

его с бригадой на двухпутный перегон
й славой пользовался участок в районе

остановочной площадки Мысы. при строительстве второй колеи на нем не лучшим образом устроили водоотводные сооружения, так что талые и летние воды подмывали земляное полотно, да и профиль пути там довольно сложный. Состояние пути на этом участке по профессиональным меркам оценивалось «по высшему баллу». Надо только учесть, что зависимость тут такова: чем состояние хуже, тем баллов больше. Возле Мысов баллов насчитали 1400 — совсем уж гиблое место! Так вот, через годполтора после того, как Кузнецов был поставлен на этот участок, балльность его снизилась до нуля!

Ну вот, пожалуй, и все перемены, если говорить о работе.

И вот на такой работе он держался сорок лет!

Хотя, конечно, слово «держался» тут совсем не подходит: за работу, на которой «держатся», звание Героя Труда не дают. Но и газетное выражение «горел на работе» решительно не годится: никаких вдохновенных порывов, озарений, авралов, которые его оправдывали бы, совсем не наблюдалось, а было просто четкое до педантичности выполнение своих служебных обязанностей.

Эту четкость надо особо подчеркнуть. Если отличие железнодорожной работы вообще — в повышенном внимании к порядку и дисциплине, то бригадир Кузнецов был живым воплощением порядка и дисциплины, был, можно сказать, железнодорожником по своей глубинной человеческой сути. И, стало быть, на было в его уважении к порядку даже и тени подчинения внешней необходимости, не было ощущения явного или скрытого принуждения, несвободы. Потребность в порядке коренилась у него в душе.

Любопытны в этом плане свидетельства его старшей дочери — Валентины Васильевны. Она подчеркивает, что отец был человек строгий, даже и в семье он любил порядок. Один корреспондент, рассказывает она, написал в статье о нем (это когда ему звание Героя присвоили), что, дескать, когда он приходит с работы, дети виснут у него на плечах. Да никогда этого не было, возмущается дочь. Отец, напротив, держал их в строгости, но был справедлив и поощрял самостоятельность, что позволило им всем вырасти достойными людьми.

Мы говорим «им всем», потому что семья у бригадира Кузнецова была многодетная: четверо сыновей и четверо дочерей. И вот о какой любопытной бытовой частности рассказывает Валентина Васильевна — это уже о тех временах, когда дети выросли и обзавелись своими семьями.

— По гостям отец ходить не любил, но часто звал нас к себе, и здесь был особый ритуал. Вот приближается обговоренный час, дочери собирают на стол, сыновья поглядывают в телевизор. Отец выходит из своей комнаты, долго смотрит на нас, словно пересчитывая: нет, кого-то не хватает. Молча поворачивается и уходит. Через некоторое время все повторяется, но на этот раз полный сбор. Лишь тогда садимся за стол и начинаем праздник.

Так что порядок и дисциплина, которых требовала железная дорога, соответствовали складу его характера и, несомненно, повлияли на выбор железнодорожной судьбы. А что еще?

Можно с уверенностью сказать, что соображения материальные — зарплата, жилье и прочие блага — сыграли роль второстепенную. В бытовом плане Василий Дмитриевич был непритязателен. Жилье, к примеру, пришлось менять несколько раз, но не потому, что добивался улучшения, а по производственной надобности. Кочевали, можно сказать, семьей.

— Когда отца переводили на другое место, то и мы ехали за ним,— рассказывает Валентина Васильевна.— На дрезину хозяйство погрузят, так и перевезут. Пожили в казармах, на перегонах, пришлось не одну школу поменять.

Когда Кузнецова наградили золотой звездой Героя, ему были положены всякие льготы, причем немалые. Василий же Дмитриевич, по свидетельству дочери, никогда ими не пользовался, а на всякие вопросы и подначки (как без них в рабочем коллективе?) отвечал всегда одной фразой: «Не к рукам куделя».

В общем, расхожие мерки (а уж тем более примитивный рыночный «аршин») мало что объясняют в этой сорокалетней привязанности к одной должности, к тому же должности вовсе незавидной с точки зрения «нормального» обывателя. Вряд ли и сам Василий Дмитриевич, будь он сегодня жив, очень помог бы нам с выяснением этого вопроса — скорее всего отделался бы каким-нибудь расхожим суждением, в подтексте которого содержался бы не очень лестный для спрашивающих смысл: отстаньте, мол, вы с вашими глупостями.

А между тем со слов Валентины Васильевны (не только потому, что она — дочь, но еще и потому, что она и работала на первых порах вместе с отцом, в путевом хозяйстве), со слов бывших его сослуживцев можно составить себе довольно внятную картину «логики жизни» преданного своему делу путейца.

Прежде всего, не будем отмахиваться от той байки для детей — про поезд, проносящийся под горой, на которой стояла деревня Кабановка. Добавим только, что и участок возле площадки Мысы, на который так много труда положил Василий Дмитриевич, находится в живописнейших местах Западного Урала, вблизи Камы. До революции там находились дачи местной знати. Там и сегодня легко себе представить, как по густой бирюзовой траве неспешно гуляли декольтированные дамы в длинных муаровых платьях под широкими и пышными зонтами, звучал детский смех, блестели на солнце погоны и аксельбанты... Задумывался ли об этом бригадир путейцев? Скорее всего нет. Но его душа, сформировавшаяся среди крестьянских полей, видимо, чувствовала себя вот в этой «мастерской» под открытым небом гораздо комфортнее, чем в промазученной атмосфере какого-нибудь промышленного заведения. И тут они с бригадой работали артелью не под присмотром строгого начальства, а в силу своей исконной крестьянской добросовестности, чувствовали себя (без всякой «приватизации»!) истинными хозяевами дела, доверенного их попечению.

Вот свидетельства на этот счет дочери бригадира:

— Дома отец бывал редко. Праздники, выходные проводил не с семьей, а на участке. Вечером придет, поужинает, снова на путь — чтоб к утру бригада уже знала, какой фронт работ предстоит, какой инструмент, материалы потребуются, что из дистанции захватить на участок.

Всегда уделял (и нас этому учил!) большое внимание качеству осмотра всех элементов пути и сооружений. Можно сказать, до придирчивости. К примеру, колею измерял через каждые три метра, по тысяче раз склоняясь над рельсами. При такой тщательности у него не оставалось незамеченным ни одно отступление от нормы.

Была ли в этой работе та монотонность, что рождает привычку, стирает краски, превращает повседневность в «серые будни»? Решаемся утверждать: ни в коей мере! Ведь железнодорожное полотно — это не намертво, навсегда уложенные шпалы и рельсы, а очень чувствительное звено вечно живого и изменчивого мира. Весенняя распутица, летние ливни

и засухи, осень, набухшая водой, сне
влияет на состояние пути. Деформир
тью состава. Кто же возьмется сосч
надо не только знать их до одного, уч
дугадывать последствия. У него нет
с новой строки.

Но как истинно рачительный хоз
вести свое хозяйство рационально,
вспоминают, что основой работы бри
график. Василий Дмитриевич впереды
ремонтные работы выполнялись по
накануне проверял состояние участка
ды. Сразу был достигнут быстрый рос

Самым сложным периодом годов
ведливо считал зиму. Тогда к повсед
правление пути на пучинах. В те годы
эффективных способов борьбы с ни
своевременно обнаружить рост горба
то объем зимней выправки уменьшал
гады было тщательное предзимнее со

Василий Дмитриевич всегда стре
та было выше, а стоимость работ — ни
де, где это можно сделать, не снижая
казал, что из четырех пучинных прокла
ного использования. А вот еще од
оказалось возможным извлечь прили
рихтовкой пути заниматься не авралы
слабость полотна,— а планомерно и
постоянно содержать кривые в хороши
чительно сократить перешивку пути.

Еще одна профессиональная тонк
ляется равноупругим. Это вызывает
перекосов и других неисправностей. К
текущего содержания необходима спл
лоподбойками. Если такую работу вы
но гарантировать отличное состояние

Вот такие, технологически не сло
емкие процессы позволяли бригаде Ку
преимуществу из женщин, добиваться
баллов — отличного пути, и очень ред
на протяжении трех десятков лет. Скол
километрах! Но зато получались «золо
но надежные с точки зрения диспетче
жащиеся экономно и позволяющие до
номических результатов. Собственно,
в 1959 году бригадиру пути Василию
своено звание Героя Социалистическо
многолетнюю же привязанность к свое
звания.

Какое там привыкание, какие «се
в напряжении круглые сутки! Сейчас б
этой его погруженности в работу не бе
жительная. Рассказывают, например,