

ый человек

ловека. Такой же коренастый, с буйной
орить собеседника, если тот вниматель-
го молчать, обдумывая, как найти выход
в котором находится коллектив, им ру-
я жилка, заложенная в детстве, помога-
ать происходящее, но и критически его

емье (шутка ли: шесть братьев и две сес-
работе, не мыслит себя без нее и даже
дых после двенадцатилетнего нелегкого
не может не действовать: то помогает
работает до изнеможения в саду.

вич Зубов отдал Свердловской железной
ознавательной жизни.

плошной работой.

ты, по-сегодняшнему — механизаторы,
имир как старший сын нянчился с оста-
ями и сестрами.

нем Ощурята была большой — более 350
нны. У семьи Зубовых тоже было две ко-
им нужен был догляд. И главным здесь

в и хоть какого-то отдыха не обходилось.
ще и заводилой. Однажды с другом, тоже
дской коровы колокольчик и ну ее гонять.

Мать вечером устроила порку. А еще они
к. Родители Зубова в поле, дома малыш-
зьей ножке» и давай смолить. Вдруг не-
своего Володю долго и больно. С тех пор
ич Зубов не берет в рот даже самые до-
ль лет.

и Зубова в первый класс. Своей школы
еждневно ходить в соседнее село Фила-
атно. Так прошагал он четыре года. Сле-
ла. Она была еще дальше — в селе Ле-

еждневно по десять километров. Какая
Владимир взбунтовался: «В школу боль-

стаивал и взял к себе в бригаду прицеп-
рактористов при МТС и с весны сел са-
том на гусеничный, а затем и на самый

р ДТ-54. Было тогда Зубову шестнадцать
мился в полях, понял: лучше учиться, а то
стье.

Окончив среднюю школу, по направлению военкомата сдал экзаме-
ны в Челябинское высшее штурманское училище. Приехал домой, а мать
с отцом — категорически против. Отговорили.

Взял Володя документы обратно и подался в Пермь, к дядьке, мате-
риному брату. Тот сказал: «Поживи, походи, посмотри Пермь. Потом я тебя
определю в училище при заводе. Будешь мастером». Володя исправно гу-
лял. Два, три, четыре дня. На пятый проходил мимо железнодорожного тех-
никума. Зашел для интереса. Видит крупное объявление: «Документы для
поступления принимаются последний день». Почитал о специальностях, что
есть стипендия и общежитие. Вернулся к дядьке, тот был на работе, взял
аттестат и снова в техникум. Документы приняли, экзамены сдал, был за-
числен. Прочитав приказ о приеме, пришел домой. Дядька говорит:

— Хватит гулять, пора на завод.

Володя в ответ:

— А я в железнодорожный техникум поступил.



Владимир
Фролович
Зубов

Тот не поверил. Съездил, прочитал. Приехав, сказал:

— Ну, молодец! Далеко пойдешь

Так с 1958 года Володя Зубов встал на железнодорожную стезю.

Годы в техникуме он считает лучшими в своей жизни. Схватывал все
на лету, сессии сдавал только на «хорошо» и «отлично», активно занимался
спортом. Особенно любил борьбу и штангу. Кажется, не успел поступить,
а уже диплом надо защищать.

В апреле 1961 года этот диплом был в кармане Зубова. В графе спе-
циальность записано: «Техник-путеец».

Распределили молодого специалиста в Нижнетагильское отделение
Свердловской железной дороги, а там отправили в Кушвинскую дистанцию
пути. Сначала старшим путевым рабочим, потом повысили до бригадира.

Чтобы понять, что такое рабочий-путеец, надо побывать в этой, как
говорят, «шкуре» хотя бы месяц-два. В любую погоду: снег идет или дождь
льет — ремонтируют они железное полотно, меняя гнилые шпалы, заби-
вая кувалдой костыли, таская тяжелые рельсы. Это сейчас помогают пу-
тейцам различные машины, механизмы. А тогда, в начале шестидесятых,
лом, лопата и кувалда — главные «механизированные» силы. Закалка

в тракторной бригаде отца очень помогла Владимиру приспособиться к необычным условиям. И ничего, привык. Но поработать пришлось мало. Осенью того же года призвали в армию.

Четырнадцать месяцев учился он в полковой артиллерийской школе под Москвой. Получил звание старшего сержанта. Увидело командование в Зубове служивую жилку, оставило при школе заместителем командира взвода. Но ему хотелось на «гражданку», хотелось учиться. Такая возможность представилась. При школе работали подготовительные курсы для поступления в высшие учебные заведения. После их окончания Владимир Зубов сдает экзамены в Уральский институт инженеров железнодорожного транспорта, и его зачисляют на факультет «Строительство и эксплуатация путевого хозяйства». В группе бывшего старшего сержанта выбирают старостой. Так началась для него студенческая жизнь.

Но продолжалась она недолго. Уже со второго курса Зубов вынужден был перейти на заочное отделение по семейным обстоятельствам. Надо было зарабатывать на самостоятельную жизнь. Вернулся в Кушву, где начинал трудовой путь, и устроился начальником службы пути Кушвинского металлургического завода. Быстро выдвинулся в заместители начальника железнодорожного цеха. Однако дорога притягивала. Там был размах, широкий фронт работ. А что можно переделать в подъездных путях? Заводишко небольшой, перспектив для роста нет.

И Зубов решился. В 1969 году перешел на Свердловскую железную дорогу, был назначен заместителем начальника станции Гороблагодатская. Станция — одна из крупнейших на Нижнетагильском отделении. Только-только был построен второй путь Гороблагодатская—Смычка. Став в 1973 году начальником станции, Владимир Фролович начал проводить в жизнь вторую очередь ее реконструкции. Внедрялась единая технология. Участок Гороблагодатская—Свердловск оборудовался маршрутной централизацией блочного типа и двухпутной кодовой автоблокировкой. Техника работала бесперебойно. Но были моменты, когда она крепко подводила.

В 1975 году во время праздничной демонстрации 7 ноября разыгрался страшный буран. Произошло возгорание на станции поста ЭЦ. Полностью вышла из строя вся электрическая централизация. Четверо суток коллектив станции во главе с В. Ф. Зубовым поезда отправляли и принимали вручную. Сделали все, чтобы обеспечить безопасное движение. Заметив в Зубове качества руководителя, его работоспособность, начальник отделения Михаил Петрович Шапошников назначает его начальником грузового отдела. Но засидеться здесь ему не дали. Избрали председателем райпрофсожа.

Вот на этом посту Владимиру Фроловичу пришлось «повертеться». Только одна очередь на получение жилья была на отделении более трех тысяч человек. А это ежедневные заявления, жалобы, просьбы, слезы. Кроме того, летние оздоровительные кампании, бытовки, распределения путевок. Чем только не занимался председатель профсожа. Домой приходил за полночь, даже ужинать не хотелось, только спать.

И так подряд три года. Ступеньки роста Зубова такие же, как и у всех начальников отделений. После профсоюзной работы — начальник отдела движения, затем девять лет заместитель начальника отделения. Шапошников готовился уходить на пенсию. Кто его заменит? Пригласив к себе первого заместителя, Михаил Петрович коротко сказал Зубову: «Давай готовься принимать дела». После этого был долгий и серьезный разговор у начальника дороги Виктора Михайловича Скворцова. Тот закончил беседу так:

«Назначим тебя, Зубов, начальником. Помни: дело делом, а главное — прижми человека».

Так с 1989 года целых двенадцать лет руководил Нижнетагильским отделением. Даже очень тяжелыми. В России шло не лучшее время. На дороге, тем более на отделении, было ко негативу. Падали объемы погрузки, время выплачивалась заработная плата, не хватало бюджетов, налоговая инспекция...

Однако даже в этих условиях на станции было семь тысяч квадратных метров жилья. Люди не выдвигались. Построили новые современные здания. В Невьянске, Нижней Туре, Баранче. Перевалили вагонное депо в Гороблагодатской.

Делалось много, но все равно не было периода после объединения Нижнетагильского отделения. Точный план погрузки сразу вырос до 10 миллионов тонн. Был страшный дефицит. Все-таки из Нижнетагильского отделения во главе с Зубовым вышло стабильно, завоевывая призовые места в соревнованиях. Не случайно у Владимира Фроловича Знамени, орден «Знак Почета», он заслуженный железнодорожник. Его короткую жизнь описывают в книгах «Золотые страницы Урала», в «История» длиной в 120 лет».

У него отличная семья: две дочери, высшее образование. Жена, Александра Николаевна, в отделе заместителем начальника финансов, которая очень помогает во всех делах.

Счастливый человек, говорят про Зубова. Так оно и есть!

Обыкновенный

**Владимир
Александрович
Пономарев**

Кто такой Владимир Александрович Пономарев? Электромонтер контактной сети, специалист по дистанции электроснабжения? Нет, это не так. Верный избранной профессии, трудолюбивый труженик. Институты или другие высшие учебные заведения, практик, но побольше бы практики. Ну, как-то обыкновенно. Примечательно, что о каждом хорошем работнике, о каждой хорошей профессии и должности. А Пономарев — человек, которому что каждый настоящий человек не...

...помогла Владимиру приспособиться к новому. привык. Но поработать пришлось мало. в армию.

...он в полковой артиллерийской школе старшего сержанта. Увидело командование было при школе заместителем командира «данку», хотелось учиться. Такая возможность работали подготовительные курсы для заведения. После их окончания Владимир институт инженеров железнодорожного на факультет «Строительство и эксплуатация» бывшего старшего сержанта выбрал для него студенческая жизнь.

...уже со второго курса Зубов вынужден был по семейным обстоятельствам. Надо было жить. Вернулся в Кушву, где начал работу начальником службы пути Кушвинского участка. Выдвинулся в заместители начальника участка. Дорога притягивала. Там был размах, хотелось переделать в подъездных путях? Задача для роста нет.

...перешел на Свердловскую железную дорогу начальником станции Гороблагодатской. Начальник на Нижнетагильском отделении. Второй путь Гороблагодатская—Смышляевская. Владимир Фролович начал проект ее реконструкции. Внедрялась единая Гороблагодатская—Свердловск оборудовался маршевого типа и двухпутной кодовой автоблокировкой. Но были моменты, когда она

...инной демонстрации 7 ноября разыгралась возгорание на станции поста ЭЦ. Полноценная централизация. Четверо суток колесами Зубовым поезда отправляли и принимали обеспечить безопасное движение. Заметив его работоспособность, начальник отделения назначает его начальником грузового участка. Ему не дали. Избрали председателем рай-

...ру Фроловичу пришлось «повертеться». Жилье была на отделении более трех лет. Заявления, жалобы, просьбы, слезы. Бытовые кампании, бытовки, распределения. Зубов стал председателем профсоюза. Домой приехать хотелось, только спать.

...роста Зубова такие же, как и у всех. Профсоюзной работы — начальник отдела заместитель начальника отделения. Шапошников. Кто его заменит? Пригласив к себе Фролович коротко сказал Зубову: «Давай попробуй». Зубов был долгий и серьезный разговор у него со Сковрцова. Тот закончил беседу так:

«Назначим тебя, Зубов, начальником Нижнетагильского отделения, но запомни: дело делом, а главное — при каждом деле ты должен видеть и уважать человека».

Так с 1989 года целых двенадцать лет Владимир Фролович Зубов руководил Нижнетагильским отделением. Времена были тяжелыми, порой даже очень тяжелыми. В России шла перестройка, передел собственности. На дороге, тем более на отделениях, эти события отражались только негативно. Падали объемы погрузки, сокращался контингент, не вовремя выплачивалась заработная плата. А тут еще задолженности в разных бюджетах, налоговая инспекция со своими арестами имущества.

Однако даже в этих условиях на отделении вводили ежегодно по восемь тысяч квадратных метров жилья, очередь на него практически ликвидировали. Построили новые современные вокзалы в Верх-Нейвинске, Невьянске, Нижней Туре, Баранче. Перевели на современную технологию вагонное депо в Гороблагодатской.

Делалось много, но все равно недостаточно. Особенно в первый период после объединения Нижнетагильского отделения с Серовским. Суточный план погрузки сразу вырос до 2000 тонн, а подвижного состава был страшный дефицит. Все-таки из любого сложного положения Нижнетагильское отделение во главе с Зубовым находило выход и работало стабильно, завоевывая призовые места в дорожных и сетевых соревнованиях. Не случайно у Владимира Фроловича орден Трудового Красного Знамени, орден «Знак Почета», он заслуженный работник транспорта, почетный железнодорожник. Его короткую биографию можно прочесть в книгах «Золотые страницы Урала», в «Инженерах Урала», в летописи «Путь длиною в 120 лет».

У него отличная семья: две дочери и сын, которых он воспитал, дал образование. Жена, Александра Николаевна, до сих пор работает в отделении заместителем начальника финансового отдела, являясь опорой, которая очень помогает во всех делах.

Счастливым человеком, говорят про таких, как Владимир Фролович Зубов. Так оно и есть!

Обыкновенная жизнь?

**Владимир
Александрович
Пономарев**

Каков он, Владимир Александрович Пономарев, — один из лучших электромонтеров контактной сети, руководитель работ Кунгурской дистанции электроснабжения? Отвечаю: прекрасный специалист, верный избранной профессии, умелый наставник, очень скромный труженик. Институты или других учебных заведений не заканчивал, практик, но побольше бы таких практиков! Все верно и все... Ну, как-то обыкновенно. Примерно то же самое можно сказать о каждом хорошем работнике, изменив разве что название профессии и должности. А Пономарев — он такой и не такой, как другие, потому что каждый настоящий человек неповторим.

А в общем, не стоит рассуждать отвлеченно, давайте просто коротко проследим основные события его 57-летней жизни, из которых 38 лет он отдал родной дистанции.

Родился Владимир Александрович в 1946 году, в селе Березовка Березовского района Пермской (тогда Молотовской) области. Места светлые, чистые, грибные.

Через 11 лет семья Пономаревых (а это была довольно большая семья — Александр Ильич и Надежда Владимировна воспитывали двоих сыновей и шесть дочерей) переехала в поселок Кордон Кишертского района. В те годы леспромхозы крепко стояли на ногах, и отец, чтобы прокормить семью, подался на заработки в лес. Матери работать не пришлось... Если, конечно, не считать за работу все немалые домашние заботы — накормить и обстирать весь домашний «детский сад», помочь школьникам уроки сделать, а также уборка, огород и прочее — легли на ее плечи.

Владимир был старшим в семье, и как мог помогал родителям по дому, следил за братьями-сорванцами.

Когда закончил школу, недолго думая согласился с мнением Александра Ильича о том, что сыну надо работать на железной дороге.

— Иди на «железку», там не пропадешь, на ней человеком станешь, — вспоминает сегодня Владимир Александрович слова отца. Давно это было, уже и отца нет, умер в начале восьмидесятых.

В 1964 году Владимир пришел «на контактную сеть» учеником. Не боги горшки обжигают: окончил дорожную техническую школу, освоил специальность электромонтера контактной сети и... ушел в армию.

Вернулся в родную уже дистанцию электроснабжения без колебаний. За время службы возмужал, окреп, стал серьезней.

Пришло время — женился. Родители его выбор одобрили. Лидия Ивановна — Лидушка, как ласково называла ее мать — оказалась хозяйкой проворной, умеющей, доброй матерью и женой. Когда дети выросли, работала она в леспромхозе, пока все не пошло «наперекосяк»: то планы уменьшат, то начальство сменят, а то вовсе развал начался. Сама не заметила, как была уволена по сокращению штата.

Это случилось уже в 1999 году, а до этого в семье все шло хорошо. Родилось трое детишек: Ольга, старшенькая дочь, сейчас в Перми живет и работает, сын Евгений — отцовская гордость — пошел по стопам отца и работает электромонтером контактной сети здесь же, в Кунгурской дистанции электроснабжения. И ведь что интересно: как и отец — толковый, хозяйственный, обстоятельный и серьезный. И хватка рабочая, как у отца — будто родился контактником. Пришел в коллектив после службы в армии, квалификацию повысил, семью завел, сын родился — Вадим.

Младшая дочь, Татьяна, учится в Кунгуре, в училище, хочет стать кондитером.

Выросли дети, встали на ноги, а сердце все равно беспокоится за них: время тяжелое, все так нестабильно. Чтобы помочь детям, приходится хозяйством домашним заниматься — свиней держать, огурчики, помидорчики да капустку солить. Осенью грибов насобирает — лично, по своему рецепту замариновал. «Слабость моя — рыжики, — признается Владимир Александрович. — Еще рыбалку люблю, уха из окуньков и пироги из леща — вкуснятина».

И за работу душа болит. Хотя в ноябре 2002 года Владимир Александрович уволился, воспользовался правом — выйти на пенсию на льготных условиях. Начали сказываться неблагоприятные и экстремальные условия труда. Несмотря на холод, жару и дождь, отшагал не одну сотню километров

по перегонам, висел на проводах, засыпая, устранив неисправности.

— Сейчас молодежь не та, что мы, — говорит Владимир Александрович, — отработают, домой уйдут. Мы, люди старой закалки, так не делаешь, как сделать то или это, да чтобы

И действительно, Владимир Александрович, человек с высшим образованием, получше иного работника, контактную сеть вдоль и поперек знает, ее слабые звенья.

С семидесятого года бригада, руководимая Владимиром Александровичем, успешно выполняла производственные задания и повреждений, обеспечивая на обслуживаемой территории безопасность движения поездов. Все это благодаря Владимиру Александровичу, как надо служить, как надо работать с людьми, его такту, открытости, умению привить молодежи любовь к избранному делу. Всегда внимателен ко всем, требователен к себе и к другим, к каждой мере.

Хороший и рачительный хозяин. Считать каждый гвоздик, каждый сантиметр, знать, с ходу расскажет, где и что лежит. У него все под рукой, все место знают.

Листая личное дело Владимира Александровича, видишь, что собственно и дела-то нет. Вот приказ о награждении, листки с направлениями на представления на награды. Поощрения, различные пятилетки и вахты в честь партизанской войны, у развернутого знамени дистанции, в Книгу почета дистанции. Имеет звание «Лучший молодой рабочий дистанции», «Лучший молодой рабочий дистанции».

За многолетний и безупречный труд Владимир Александрович награжден Почетной грамотой. Именным указом награжден Почетной грамотой. За большой личный вклад в обеспечение поездов на Свердловской магистрали Владимир Александрович в 1994 году награжден высшей наградой железнодорожника — орденом «Знак отличия».

Опять получаются общие слова

дать отвлеченно, давайте просто коротко
го 57-летней жизни, из которых 38 лет он

дрович в 1946 году, в селе Березовка Бе-
огда Молотовской) области. Места свет-

ревых (а это была довольно большая се-
да Владимировна воспитывали двоих сы-
ала в поселок Кордон Кишертского райо-
ко стояли на ногах, и отец, чтобы прокор-
ки в лес. Матери работать не пришлось...
оту все немалые домашние заботы — на-
шний «детский сад», помочь школьникам
город и прочее — легли на ее плечи.

семье, и как мог помогал родителям по
нцами.

лго думая согласился с мнением Алексан-
работать на железной дороге.

пропадешь, на ней человеком станешь,—
Александрович слова отца. Давно это
але восьмидесятых.

шел «на контактную сеть» учеником. Не
л дорожную техническую школу, освоил
контактной сети и... ушел в армию.

анцию электроснабжения без колебаний.
еп, стал серьезней.

родители его выбор одобрили. Лидия Ива-
называла ее мать — оказалась хозяйкой
атерью и женой. Когда дети выросли, ра-
а все не пошло «наперекосяк»: то планы
а то вовсе развал начался. Сама не за-
ращению штата.

оду, а до этого в семье все шло хорошо.
старшенькая дочь, сейчас в Перми живет
вская гордость — пошел по стопам отца
тактной сети здесь же, в Кунгурской ди-
дь что интересно: как и отец — толковый,
серьезный. И хватка рабочая, как у отца —
ишел в коллектив после службы в армии,
авел, сын родился — Вадим.

ся в Кунгуре, в училище, хочет стать кон-

и, а сердце все равно беспокоится за них:
но. Чтобы помочь детям, приходится хо-
— свиней держать, огурчики, помидор-
рибов собирать — лично, по своему ре-
я — рыжики, — признается Владимир Алек-
ю, уха из окуньков и пироги из леща —

в ноябре 2002 года Владимир Александр-
равом — выйти на пенсию на льготных ус-
гоприятные и экстремальные условия тру-
ждь, отшагал не одну сотню километров

по перегонам, висел на проводах, забыв про обед и отдых, не успевая от-
сыпаться, устраняя неисправности и проводя профилактические работы.

— Сейчас молодежь не та, что мы были, — говорит Владимир Алек-
сандрович, — отработают, домой уйдут и до утра не вспоминают о рабо-
те. Мы, люди старой закалки, так не умеем, даже ночью не спишь, все ду-
маешь, как сделать то или это, да чтоб качественно и быстро.

И действительно, Владимир Александрович, несмотря на отсутствие
высшего образования, получше иного инженера знает обслуживаемые ус-
тройства, контактную сеть вдоль и поперек изучил, досконально видит все
ее слабые звенья.

С семидесятого года бригада, руководимая им, работает стабиль-
но, успешно выполняя производственные задания, не допуская браков
и повреждений, обеспечивая на обслуживаемом участке надежную бе-
зопасность движения поездов. Все это благодаря личному примеру бри-
гадира Пономарева, как надо служить своему делу, благодаря его уме-
нию работать с людьми, его такту, открытости и сердечности. Оттого что
умеет привить молодежи любовь к избранной профессии, оттого что все-
гда внимателен ко всем, требователен к подчиненным, а к себе — выше
всякой меры.

Хороший и рачительный хозяин, он и других учит экономно расходо-
вать каждый гвоздик, каждый сантиметр проволоки. Разбуди его ночью —
с ходу расскажет, где и что лежит. У него каждый молоток, каска, лопата
место знают.

Листая личное дело Владимира Александровича, можно удивиться:
собственно и дела-то нет. Вот приказ о приеме на работу, вот разряды
повышал, листки с направлениями на медкомиссию, характеристики-
представления на награды. Поощрений у него — более сотни. Победитель
различных пятилеток и вахт в честь партийных съездов — сфотографиро-
ван у развернутого знамени дистанции, на Доску почета отделения доро-
ги, в Книгу почета дистанции. Имеет звания: «Почетный труженик дистан-
ции», «Лучший молодой рабочий дороги», «Лучший по профессии по сети
дорог».

За многолетний и безупречный труд на железнодорожном транспор-
те награжден Почетной грамотой, именными часами министра путей со-
общения. За большой личный вклад в обеспечение безопасности движе-
ния поездов на Свердловской магистрали, любовь и верность избранной
профессии в 1994 году награжден высшей наградой МПС — знаком «По-
четному железнодорожнику».

Опять получают общие слова...

Кто крутит колесо?

**Николай
Николаевич
Немытых**

Техника безопасности в Свердловской дистанции электроснабжения «висит» на Николае Николаевиче Немытых, заместителе директора. Сам директор занимается кадрами и финансами, а на заместителя традиционно возложен весь «технический блок» вопросов, на нем ответственность за эксплуатацию контактной сети и устройств электроснабжения автоблокировки железных дорог, за работу моторно-рельсового транспорта и капитальный ремонт всего «электрохозяйства»... Ну, и, как водится, техника безопасности в придачу. Хотя специфика работы в дистанции электроснабжения такая, что Николай Николаевич сразу же поправляет это небрежное «в придачу»:

— Не в придачу, а в первую очередь. У нас три фактора риска: высота, высокое напряжение и движение поездов... Поэтому людей набирают, как в отряд космонавтов. Медицинские требования жесточайшие. Ведь им предстоит работать на опорах контактной сети, которая под напряжением 3 киловольт. Они будут обслуживать линии под напряжением в 6–10 тысяч вольт... Для того, чтобы поразить человека, надо значительно меньше. Что такое высота и напряженное движение поездов, какой риск с этим связан, — думаю, объяснять не надо. И вот приходит к нам молодой человек устраиваться на работу, вроде, и зарплата его устраивает, и коллектив, а идет на медкомиссию и — стоп-кран! «Негоден...» У кого зрение, у кого слух... Сейчас многих стали браковать по сходной причине: камни в почках... Говорят, что может быть приступ во время работы на высоте... Так что у нас существуют серьезные проблемы с кадрами.

«У нас» — это не у отдельно взятой Свердловской железной дороги, не у российских железных дорог в целом, а у всего общества. Николай Николаевич хоть и не любит скорых обобщений, но они напрашиваются сами. Нездоровое выросло поколение, питавшееся, учившееся и лечившееся в годы перестройки — вот поэтому такой плачевный результат в выводах медкомиссии. Не на высоте и уральская экология — в прямом смысле не на высоте, потому что на высоту людей, пострадавших от промышленного загрязнения, оказывается, не пускают, и человеку с камнями в почках никогда горделиво не запеть: «А мы — монтажники-высотники и с высоты вам шлем привет...»

В общем, само общество свою технику безопасности — социальную — давно и непоправимо нарушило. А поскольку последствия этих нарушений все еще валами катятся на отдельные корпорации, предприятия, фирмы — то понятно становится, что человек, отвечающий в каком-либо производственном объединении за ТБ, вынужден отвечать за нечто большее... Хотя внешне — все как всегда.

— Каждый месяц, — рассказывает Николай Немытых, — у нас проходит специальный День охраны труда. Проводятся конкурсы мастерства.

Целый день проводим с монтерами за безопасностью. Каждый монтер обязан с

Экзамены работники сдают Николае катана система приема. Не компьютер которую не проскочить ни одному неопределитель, который бы позволил вышителей в «тэбэшной» сфере... Но сис Есть общий длинный список вопросов в беспорядке разбросаны номера вопросов таблицу и отвечает на вопросы подет Николай Николаевич, исключается л

Об этом и не стоило бы говорить «лото»... Ну, самодельный генератор с ваторский подход?

А в том-то и дело, что никакого. Пртых — автор многих рационализаторских и творческий. И такое мог бы заведств. Потому что большего и не нужно точена в самом человеке. Он сам учит профессиональные навыки — моделирует тие в лице Николая Николаевича лишь с а потом непредвзято оценивает получен

После «таблиц Немытых», после ег по-другому захотелось оценить другую социальную, о которой мы уже говорили точно так же может обходиться миним люди состоявшиеся никогда не ждали, циалистическое) выпишет талончик на социальных встрясок, а потом всю жизнь этого «щита».

Нет, люди состоявшиеся технику с и наблюдали исходя из собственного з с самого детства объяснили, на како предстоит отвечать перед лицом экза защищен, несмотря на ограниченность лаевича Немытых — в какой-то мере по

Детство его легким не назовешь. Он росли без отца. Мама работала уборщи нате матери и ребенка. Впрочем, на вопроколаевич пожимает плечами: «Не знаю, я детство было похожим у многих и многок колай, росли без отца. И многие впитали ное правило выживания: чтобы чего-то д

В 1963 году он поступил в Уральск транспорта (нынешний УрГУПС). Почему улыбаются Н. Немытых, — может быть, чего другого и не планировал. Наверно ги. Приходил к маме на работу — вид кухню. О железной дороге говорили со ботали) — и эти рассказы были лучшей

Дальнейшие этапы взросления таконого поколения: сразу после поступления в армию. После окончания службы прод

ИТ колесо?

Свердловской дистанции электроснабжения Николая Немытых, заместителя директора. Он отвечает за кадры и финансы, а на заместителя — весь «технический блок» вопросов, на нем ситуация контактной сети и устройств электропитания железных дорог, за работу моторно-вагонного ремонта всего «электрохозяйства», техника безопасности в придачу. Хотя электроснабжения такая, что Николай Немытых — это небрежное «в придачу»:

У нас три фактора риска: вынужденное движение поездов... Поэтому людей набирают по медицинским требованиям жесточайшие. На опорах контактной сети, которая под нагрузкой будет обслуживать линии под напряжением, чтобы поразить человека, надо знать высоту и напряженное движение поездов, объяснять не надо. И вот приходит человек на работу, вроде, и зарплата его не на медкомиссию и — стоп-кран! «Негодный к слуху... Сейчас многих стали браковать по слуху... Говорят, что может быть приступ по слуху... что у нас существуют серьезные пробле-

взятой Свердловской железной дороги, в целом, а у всего общества. Николай Немытых обобщений, но они напрашиваются: образование, питавшееся, учившееся и лечившееся, поэтому такой плачевный результат в выезде и уральская экология — в прямом смысле — высота людей, пострадавших от промышленности, не пускают, и человеку с камнями в голову: «А мы — монтажники-высотники и

свою технику безопасности — социальную — не учим. А поскольку последствия этих нарушений — отдельные корпорации, предприятия, фирмы — человек, отвечающий в каком-либо производстве за ТБ, вынужден отвечать за нечто большее, чем всегда.

Знает Николай Немытых, — у нас проходят конкурсы мастерства.

Целый день проводим с монтерами занятия и изучаем правила техники безопасности. Каждый монтер обязан сдать экзамены.

Экзамены работники сдают Николаю Николаевичу. За годы у него обкатана система приема. Не компьютерная «ловчая сеть», конечно, через которую не проскочить ни одному невежде по ТБ... Не навороженный IQ-определитель, который бы позволил вычислить всех потенциальных нарушителей в «тэбэшной» сфере... Но система простенькая и эффективная. Есть общий длиннющий список вопросов. И есть несколько таблиц, где в беспорядке разбросаны номера вопросов. Как в лото. Человек выбирает таблицу и отвечает на вопросы под выпавшими номерами. Так, считает Николай Николаевич, исключается предвзятость...

Об этом и не стоило бы говорить — вроде такая простота!.. Ну, «лото»... Ну, самодельный генератор случайных чисел... Какой здесь новаторский подход?

А в том-то и дело, что никакого. Причем нужно знать, что Н. Н. Немытых — автор многих рационализаторских предложений, то есть ум ищущий и творческий. И такое мог бы завернуть... Но обошелся минимумом средств. Потому что большего и не нужно: вся большая работа сосредоточена в самом человеке. Он сам учится, тренируется, приобретает профессиональные навыки — моделирует свою защищенность. А предприятие в лице Николая Николаевича лишь обеспечивает систему ориентиров, а потом непредвзято оценивает полученный результат.

После «таблиц Немытых», после его самодельного «лото по ТБ», чуть по-другому захотелось оценить другую технику безопасности, ту самую — социальную, о которой мы уже говорили. Ведь социальная защищенность точно так же может обходиться минимумом средств. По крайней мере, люди состоявшиеся никогда не ждали, что государство (даже то еще, социалистическое) выпишет талончик на кольчугу, обороняющую от любых социальных встрясок, а потом всю жизнь будет следить за состоянием этого «щита».

Нет, люди состоявшиеся технику социальной безопасности изучали и соблюдали исходя из собственного здравого смысла... Если человеку с самого детства объяснили, на какие экзаменационные вопросы ему предстоит отвечать перед лицом экзаменатора-жизни, то он всегда будет защищен, несмотря на ограниченность средств... Судьба Николая Николаевича Немытых — в какой-то мере подтверждение этому.

Детство его легким не назовешь. Он, две его сестренки и старший брат росли без отца. Мама работала уборщицей на Свердловском вокзале, в комнате матери и ребенка. Впрочем, на вопрос: «Тяжело было?» — Николай Николаевич пожимает плечами: «Не знаю, я не ощущал этого!». Послевоенное детство было похожим у многих и многих советских ребят. Многие, как и Николай, росли без отца. И многие впитали в себя с воздухом времени основное правило выживания: чтобы чего-то достичь, надо учиться!

В 1963 году он поступил в Уральский электромеханический институт транспорта (нынешний УрГУПС). Почему сюда? «Ближайший институт, — улыбается Н. Немытых, — может быть, из-за этого. А если серьезно, ничего другого и не планировал. Наверное, потому, что вырос вблизи дороги. Приходил к маме на работу — видел изнутри всю железнодорожную кухню. О железной дороге говорили соседи, окружающие (все они там работали) — и эти рассказы были лучшей рекламой...»

Дальнейшие этапы взросления также очень типичны для послевоенного поколения: сразу после поступления в институт Николая призвали в армию. После окончания службы продолжил учебу.

В 1971 году получил диплом инженера-электромеханика и был направлен на станцию Свердловск-Сортировочный. В это время продолжалась электрификация «железки», и молодого специалиста командировали на направление Свердловск — Каменск-Уральский. Там как начальник районной контактной сети Николай Николаевич проработал до 1974 года.

После этого вновь вернулся на Сортировку: электромеханик, старший электромеханик, начальник... (Когда на родной Сортировке прогремел злополучный, известный теперь всем взрыв, Николай Николаевич не спал буквально три дня подряд, восстанавливал Сортировку; за этот труд он был награжден орденом Почета.)

С 1985 года он работает в Свердловской дистанции электроснабжения. У него в подчинении около 80 человек — начальники районов контактной сети, начальник участка по капитальному ремонту, электромонтеры контактной сети, водители моторно-рельсового транспорта...

— Николай Николаевич, вы как-то говорили, что монтер в вашем коллективе — основа основ, с него все начинается. А вам самому приходилось монтерские работы выполнять?

— Только во время практики, шесть месяцев. Но на мачту я поднимаюсь и сейчас. Здоровья пока вполне хватает. У нас ведь нет такого противостояния «начальник — монтер»... Любкой начальник у нас — электромонтер высшей квалификации. И наверну может работать, и внизу. Наши начальники — это не кабинетные люди.

Последним обстоятельством Николай Николаевич, похоже, очень даже гордится. Должностное положение позволяет ему как руководителю влиять на всю структуру дистанции в целом и одновременно участвовать в конкретной работе — надеть «когти» и, взобравшись на опору, привести в порядок определенный участок. Подать пример молодым, показать свои фирменные приемы работы... Это, если хотите, полнота самореализации, которая и возникает тогда, когда человек перво-наперво защищен, хотя бы институтиским дипломом и знаниями, стоящими за ним. Без знаний раскрыть все свое «я» не получится.

А еще Николай Николаевич подчеркивает, что без его службы железная дорога просто немыслима. Мы разговариваем о структурном реформировании российских железных дорог, говорим, что, вероятно, будет продолжено выделение части подразделений за рамки собственно дороги.

— Ну, нам это никогда не грозит, — реагирует Николай Николаевич.

— Почему?

— Потому что мы из тех, кто *колесо крутит*. Кто выдает электроэнергию электровозу.

И в этом тоже защищенность — знать, что твоя работа нужна, востребована, видеть непосредственные результаты этой работы («крутящиеся колеса»), понимать, что в череде разнородных подразделений твое подразделение — первоочередное... Выбрать сферу деятельности, самореализации такую, от которой зависят многие другие — это тоже правило социальной защищенности. Сознательно, нет ли, но Николаю Николаевичу удалось выполнить и это правило, воспользоваться и этим несложным средством. Не прошли даром те многочисленные разговоры соседей железнодорожников, которые Николай невольно слышал все детство...

Конечно, официально результаты труда оцениваются в Свердловской дистанции электроснабжения не количеством «крутящихся колес». Для оценки взяты другие цифры...

Через перевал

— Коллектив — это какие-то рабочие моменты, важные, с вашей точки зрения? — спрашивает Сидоренко. — Чем характеризуется ваша работа?

— Выполнением плана ППР. ППР — ремонт. Он заключается в текущем содержании оборудования, в том числе в профилактическом ремонте... Это профилактический ремонт...

— И на сколько процентов выполнен? —
лузабый, давно не используемый вопрос
времена, когда без плана ни колеса не
а журналистские интервью, уж точно, ред-

— Процент на 70... Идет много разделениям, например путейцам

— А резервы есть для выполнения?

— Резервов нет. И самая большая сегодняшняя молодежь не отличается богаче, чем вчера. Иначе говоря, на очередь, наши условия не упрощаются. Нам приходится работать в условиях повышенной опасности! Весь цивилизованный мир находится в состоянии напряжения. Нам приходится работать на пределе возможностей.

— А с чем это связано?

— Окина... Надо останавливать поеззззз
ческое окно для того, чтобы мы могли за
как правило, не дают.

Чтобы чего-то достичь, надо учиться! лательно отыскать в себе и развить то и многим; выбрать, как Николай Николае-рьеры ту сферу, без которой современ-верное, и есть техника социальной безопа-

Из таких слагаемых складывается закон, в каком бы порядке ни выбрасывала человек не пасует перед вызовами дня, правило, неотделимое от общечеловеческого.

Помимо невероятной радости и **розо** родного зова и высших смыслов, есть **я** **за** течение жизни будет продолжаться в **розо** лах. Если, конечно, детьми занимаются.

Со своим сыном Леонидом Николаем: —
ципу излюбленной им неизбыточности со-
шать от некоторых: вот государство не по-
дионов, ни дворцов, не ведет средь них за-
ся их здоровьем, не оберегает их от пьес-
многого от государства! Возьмите да ку-
полянку порвнее... И — кто победит? О-
бедят оба.

Своего сына Николай Немытых брал с собой, когда ехали тут с ним в машине, он вспоминает: «Вспомнился в шесть лет!»). С детства Леонид да: отец из тех людей, кто крутит колеса в институте, Леонид не сомневался: выбрал тот

Еще одной точкой соприкосновения **«Атланта»** и **«Спартак»** стал хоккей. Леонид не только занимался хоккеем, но и успешно играл в хоккей. Его даже **«Спартак»** держал в резерве. Но мы решили, что спорт — это

диплом инженера-электромеханика и был на-
зван Свердловск-Сортировочный. В это время продол-
жался «железнодорожный» и молодого специалиста команди-
ровали в Свердловск — Каменск-Уральский. Там как на-
стоящий член бригады Николай Николаевич проработал до

ухода на Сортировку: электромеханик, старший
бригадир. (Когда на родной Сортировке прогремел
взрыв, Николай Николаевич не спал
восстанавливал Сортировку; за этот труд он
получил медаль.)

В Свердловской дистанции электроснабже-
ния 80 человек — начальники районов контак-
тного капитального ремонта, электромонтеры
электро-рельсового транспорта...

Вы как-то говорили, что монтер в вашем кол-
лективе все начинается. А вам самому приходи-
лось работать?

Да, шесть месяцев. Но на мачту я поднима-
юсь вполне хватает. У нас ведь нет такого про-
монтера... Любимый начальник у нас — электро-
монтер. И наверху может работать, и внизу. Наши
— хорошие люди.

Своим опытом Николай Николаевич, похоже, очень
хорошо владеет. Это положение позволяет ему как руководи-
телю дистанции в целом и одновременно участво-
вать в работе «когда» и, взбравшись на опору, при-
ступить к работе. Подать пример молодым, пока-
зать им работы... Это, если хотите, полнота
ответственности, когда человек перво-напер-
во своим дипломом и знаниями, стоящими за
ним, не может обойтись.

Николаевич подчеркивает, что без его службы же-
лезнодорожные пути. Мы разговариваем о структурном ре-
монте железных дорог, говорим, что, вероятно, бу-
дет много подразделений за рамки собственно

не грозит, — реагирует Николай Николаевич.

Кто колесо крутит. Кто выдает электроэнер-

гия — знать, что твоя работа нужна, востре-
бована, результаты этой работы («крутящиеся
колеса» разных подразделений твое подраз-
деление. Выбрать сферу деятельности, самореализа-
ция, многие другие — это тоже правило социаль-
ное. Нет ли, но Николаю Николаевичу удалось
использовать и этим несложным средством.
Многие разговоры соседей-железнодорож-
ников слышал все детство...

Результаты труда оцениваются в Свердловской
дистанции количеством «крутящихся колес». Для оцен-

— Коллектив — это какие-то рабочие показатели. Можете назвать са-
мые важные, с вашей точки зрения? — спрашиваем мы Николая Никола-
евича. — Чем характеризуется ваша работа?

— Выполнением плана ППР. ППР — планово-предупредительный
ремонт. Он заключается в текущем содержании контактной сети, ВЛ ав-
тоблокировки... Это профилактическая работа, усиление, капитальный
ремонт...

— И на сколько процентов выполняется этот план? — задали мы по-
лузабытый, давно не используемый вопрос, ностальгически припоми-
нив те времена, когда без плана ни колеса не крутились, ни коровы не доились,
а журналистские интервью, уж точно, редко обходились...

— Процент на 70... Идет много отвлечений. Помогаем другим под-
разделениям, например путейцам.

— А резервы есть для выполнения плана?

— Резервов нет. И самая большая проблема — люди. Повторяю: се-
годняшняя молодежь не отличается богатырским здоровьем. И, в свою
очередь, наши условия не упрощаются, не становятся безопасней... Очень
опасно работать! Весь цивилизованный мир работает только со снятием
напряжения. Нам приходится работать под напряжением.

— А с чем это связано?

— Окна... Надо останавливать поезда, предоставлять нам технологи-
ческое окно для того, чтобы мы могли выполнять работу. Но таких окон,
как правило, не дают.

Чтобы чего-то достичь, надо учиться! Чтобы реализовать себя — же-
лательно отыскать в себе и развить то, что созвучно и нужно многим
и многим; выбрать, как Николай Николаевич, для профессиональной ка-
рьеры ту сферу, без которой современная жизнь непредставима. Это, на-
верное, и есть техника социальной безопасности.

Из таких слагаемых складывается защищенность человека. И тогда, в
каком бы порядке ни выбрасывала судьба экзаменационные вопросы —
человек не пасует перед вызовами дня. Но есть и еще одно «простенькое»
правило, неотделимое от общечеловеческой Техники безопасности... Дети!

Помимо невероятной радости и родительского долга, помимо при-
родного зова и высших смыслов, есть в детях таинственная гарантия, что
течение жизни будет продолжаться в радостных и небесмысленных рус-
лах. Если, конечно, детьми занимаются...

Со своим сыном Леонидом Николай Николаевич занимался по прин-
ципу излюбленной им неизбыточности средств. Иногда приходится слы-
шать от некоторых: вот государство не предоставило нашим чадам ни ста-
дионов, ни дворцов, не ведет среди них профориентацию и не занимает-
ся их здоровьем, не оберегает их от пьянства и наркомании... Да не ждите
многого от государства! Возьмите да купите футбольный мяч! Выберите
полянку поровнее... И — кто победит?! Отец или сын?! А в результате по-
бедят оба.

Своего сына Николай Немых брал на работу с малых лет («Как-то
ехали тут с ним в машине, он вспоминает: я, говорит, первый раз на опору
взобрался в шесть лет!»). С детства Леонид видел смысл отцовского тру-
да: отец из тех людей, кто крутит колеса. Поэтому, когда зашла речь об ин-
ституте, Леонид не сомневался: выбрал тот, где когда-то учился отец.

Еще одной точкой соприкосновения отца и сына был спорт. Отец насто-
ял, чтобы Леонид занимался хоккеем, баскетболом, волейболом. «Особен-
но успешно он играл в хоккей. Его даже приглашали в школу олимпийского
резерва. Но мы решили, что спорт — это не основное, надо продолжать

учиться и искать нормальное место работы. Хотя спортом, волейболом, он занимался и в институте».

А когда после института Леонид Немытых стал устраиваться на работу — с медицинской комиссией проблем никаких не было. «Чтобы чего-то достичь — нужно быть спортивным и здоровым» — это правило, усвоенное в детстве, позволило Леониду к своим тридцати годам стать начальником. Начальником Свердловской дистанции электроснабжения. А заместителем у него, если вы еще не догадались, отец, Николай Николаевич Немытых.

Как руководителю среднего звена, Леониду Николаевичу очень дороги многие мысли, отраженные в «Основных направлениях кадровой и социальной политики МПС России на период реформирования железнодорожного транспорта (2001–2010 гг.)». Железная дорога, начиная реформы, в первую очередь определила, что делать, чтобы каждый человек был социально защищен. Это очень важно для Леонида Николаевича, потому что, как и отец, он не «кабинетный начальник». Для него нет понятия «толпа», «масса»... Для него люди различимы и узнаваемы. Леониду Николаевичу важно обеспечить для них социальные гарантии, создать условия, где заработала бы социальная Техника безопасности... А чтобы это сделать, он не только всматривается в директивные документы, но и внимательно прислушивается к отцу.

Оптимальный вариант

Анатолий
Филиппович
Носков

Лолос дежурного диспетчера ему знаком, как меломану голос любимого певца.

— Носков... На перегонной связи — неисправность!

— Это, наверное, строители... Какой ближайший на Называевку? — И он начинает собирать необходимый инструмент.

Стук вагонных колес... Высадка на линии... Пеший маршрут вдоль железнодорожного полотна. На плече — привычная брезентовая сумка с тестером, монтерским инструментом, нехитрой снедью. Такая обношенная! У подземного кабеля есть специальные отпаи, чтобы «прозванивать» прибором. От отпая — к отпаю...

Нынешней весной у Носкова прибавилось заботы. Весной начался капитальный ремонт полотна: меняются шпалы, рельсы. Кабель проложен по бровке насыпи, его при капитальном ремонте повредить достаточно просто. Анатолий Филиппович считает, что в его работе главное — профилактика и контроль. Вместе со строителями он ежедневно едет на дрезине на 2554-й километр, смотрит ремонтируемый участок, подсказывает местонахождение кабеля в земле, но тем не менее... Случаи бывают. Да и не всегда может линейный механик связи находиться целый день со строителями.

Через перевал

Через несколько часов неисправный участок Носков соединил «отросками» в местах, у него всегда разложены обрывки кабеля. Для удобства их маркировки они под рукой. Когда повесит специальная кабельная группа.

Станция Новоандреевская — «ебана» пассажирские поезда № 250, № 240. Это ма. Почему именно она выбрана для связи?

— А это самый оптимальный. Удобно Филиппович.

Помещение заставлено металлическими проводами. За окном, сотрясая землю, фтяными цистернами. Сколько таких со движется в этот момент по железным мачивают основной грузооборот.

— Почему оптимальный? — интересно.

Анатолий Филиппович оторвался от своих шкафов, повернул ко мне обветренный стал объяснять:

— Участок — от города Ишима до Новоандреевская как раз посередине: 65 км в другую. Удобно!

Я с удивлением узнал, что Анатолий Филиппович на своем участке десять видов железных межстанционных, постанционных, энергетических железных дорог с большой протяженностью широкого подвижного состава, миллионы пассажиров, тем не менее, должна работать манная каша — привычный эталон точности диспетчерского регулирования имеет первое место — ее надежность является и гарантом безопасности.

Анатолий Филиппович первостепенное место в своей работе ставит на надежность. Вся рабочая неделя у него расписана по видам, кабелей...

— Каждый день я планирую обходить участок. За неделю — примерно одна половина участка. Идет Носков, — за две — весь участок.

Пожалуй, главным инструментом на железной дороге являются не пассатижи, не пассатижи, а привычка ходить по трассе. Анатолий Филипповичу не привыкать ходить по трассе. 27 км, летом — пешком. Уже каждый кусочек участка знаком.

— Ф-р-р... — взлетают из-под снега лыжи. Заячьи следы пересекают лыжню. Анатолий Филиппович стирает со лба пот, осматривает красноту лица, пытается долго некогда. Опять шуршат по рельсам вдоль рельсов человек остановится. Промчавшийся товарняк, возможно, присядит дальше...

Мороз, жара, слякоть — это неизбежные условия электромеханика связи. Не каждый человек может работать в таких условиях. Но Анатолий Филиппович любит неброскую

место работы. Хотя спортом, волейболом,

Леонид Немытых стал устраиваться на ранней проблем никаких не было. «Чтобы чеготивным и здоровым» — это правило, усвоил Леониду к своим тридцати годам стать нарядовской дистанции электроснабжения. еще не догадались, отец, Николай Нико-

о звена, Леониду Николаевичу очень доро- в «Основных направлениях кадровой и со- и на период реформирования железнодо- 0 гг.). Железная дорога, начиная рефор- ла, что делать, чтобы каждый человек был важно для Леонида Николаевича, потому ый начальник». Для него нет понятия «тол- азличимы и узнаваемы. Леониду Николае- социальные гарантии, создать условия, где ника безопасности... А чтобы это сделать, директивные документы, но и внимательно

ный

а ему знаком, как меломану голос люби-

и связи — неисправность!

и... Какой ближайший на Называевку? — необходимый инструмент.

садка на линии... Пеший маршрут вдоль на. На плече — привычная брезентовая жим инструментом, нехитрой снедь. Та- кабеля есть специальные отпаи, чтобы пая — к отпаю...

и прибавилось заботы. Весной начался ка- ются шпалы, рельсы. Кабель проложен по юм ремонте повредить достаточно просто. ю в его работе главное — профилактика и он ежедневно едет на дрезине на 2554-й й участок, подсказывает местонахождение ... Случаи бывают. Да и не всегда может ся целый день со строителями.

Через несколько часов неисправность была устранена... Поврежденный участок Носков соединил «отростком». Вдоль полотна, в укромных местах, у него всегда разложены обрывки проводов, кабелей. При необходимости они под рукой. Когда повреждение серьезное, вызывается специальная кабельная группа.

Станция Новоандреевская — небольшая. Останавливаются на ней пассажирские поезда № 250, № 240, электричка с Называевки до Ишима. Почему именно она выбрана для местонахождения линейного участка связи?

— А это самый оптимальный, удобный вариант, — пояснил Анатолий Филиппович.

Помещение заставлено металлическими шкафами с электроникой, проводами. За окном, сотрясая землю, проходил товарный состав с нефтяными цистернами. Сколько таких составов, грузовых и пассажирских, движется в этот момент по железным магистралям страны! Они обеспечивают основной грузооборот.

— Почему оптимальный? — поинтересовался я.

Анатолий Филиппович оторвался от копания в одном из металлических шкафов, повернул ко мне обветренное, явно не кабинетное лицо, стал объяснять:

— Участок — от города Ишима до города Называевска, а станция Новоандреевская как раз посередине: 65 километров в одну сторону и 65 в другую. Удобно!

Я с удивлением узнал, что Анатолий Филиппович Носков обслуживает на своем участке десять видов железнодорожной связи: перегонная, межстанционная, постанционная, энергодиспетчерская... И другие. Железная дорога с большой протяженностью рельсовых путей, наличием обширного подвижного состава, миллионами тонн грузов, миллионами пассажиров, тем не менее, должна работать слаженно, как небольшие карманные часы — привычный эталон точной механики. Связь в обеспечении диспетчерского регулирования имеет первостепенное значение. А главное — ее надежность является и гарантом безопасности движения.

Анатолий Филиппович первостепенное значение придает профилактике. Вся рабочая неделя у него расписана по часам. 130 километров проводов, кабелей...

— Каждый день я планирую обойти несколько километров участка. За неделю — примерно одна половина бывает осмотрена, — рассказывает Носков, — за две — весь участок.

Пожалуй, главным инструментом электромеханика связи на железной дороге являются не пассатижи, не паяльник, а ...ноги. Анатолию Филипповичу не привыкать ходить по трассе. 27 лет это делает. Зимой на лыжах, летом — пешком. Уже каждый кустик у полотна, каждый камешек ему знакомы.

— Ф-р-р... — взлетают из-под снега тетерки, вспугнутые шорохом лыж. Заячьи следы пересекают лыжню... Иногда Носков останавливается, стирает со лба пот, осматривает красоту зимнего березняка в инее, но любоваться долго некогда. Опять шуршат по снегу лыжи... Одинок идущий вдоль рельсов человек остановится, проводит глазами стремительно промчавшийся товарняк, возможно, присядет на минутку и опять двинется дальше...

Мороз, жара, слякоть — это неизбежные условия работы линейного электромеханика связи. Не каждый человек привыкнет к таким условиям, но Анатолий Филиппович любит неброскую, суровую сибирскую природу,

любит это многожилье изолированных проводов, кабелей, это хитросплетение электронных узлов в аппаратной, заставленной шкафами связи — высокими, до потолка.

Когда Носков начинал работать, связь была, в основном, проводной. Порывы случались чаще. Практически все время приходилось проводить на линии. Причем со временем не считался. Приходилось устранять и ночью. Железная дорога должна функционировать надежно и бесперебойно. Прогресс пришел и на небольшую станцию, затерянную в лесах, на которой и размещается основной пункт участка сигнализации и связи. Провода теперь заменили на кабели, проложенные в земле, установили на станции современную, германского производства, аппаратуру. Надежность связи в результате намного повысилась. Все меньше аварийных ситуаций стало на линии.

Отец Носкова, Филипп, работал путейцем, когда дымили еще по стальным путям угольные паровозы. Связь, в основном, была телефонная и телеграфная. Всю жизнь менял Филипп Носков шпалы, рельсы, забивал костыли... Но не сказать, что именно он привил сыну любовь к железной дороге, что передал ее по наследству. Так сложились обстоятельства, что Анатолий пришел на железную дорогу сам. На небольшой станции выбор профессии невелик: люди трудятся либо в поле, либо на местном ЧПП, либо на железной дороге. Трудиться он начал шофером в совхозе. Даже нравилось прокатиться с ветерком перед местными красавицами, молод ведь был. Но не тот ритм жизни — суматошный. Натура же Носкова требовала кропотливости, неспешного усердия. А, кроме того, в неотапливаемом гараже застудил он тогда спину — стала побаливать. Некоторое время работал на местном узле телефонной связи монтером, приобрел какие-то знания, навыки и на железную дорогу пришел уже разбирающимся специалистом. По мере усложнения аппаратуры повышал квалификацию на разных курсах, старался не отстать от развивающейся техники. Сейчас в Ишимской дистанции сигнализации и связи Анатолия Филипповича Носкова считают одним из лучших электромехаников. Сам В. А. Дядин — начальник дистанции — отзывается о нем, как о надежном, дисциплинированном специалисте. В прежние, доперестроечные, времена Носков не единожды выходил победителем пятилеток, имеет почетные грамоты — неперенный атрибут признательности трудолюбия и мастерства в то время.

— А как же спина, не болит? Ведь работа на линии — не из легких... — спросил я Носкова.

— Беспокоит, но не очень... Ходьба отличается от закручивания гаек лежа под машиной. Моцион, может, даже и полезен, — смеется он.

Недавно он ездил по профсоюзной путевке в санаторий. Лечение обошлось для него всего в 1600 рублей, хотя фактически курс оздоровления и отдыха стоит больше пяти тысяч рублей. Ванны, массаж, физиотерапия... Мы часто сетуем на отсутствие заботы о человеке: человек, мол, нынче брошен. В прошлом всегда ищем только положительное, оно нам видится в радужных цветах — такова натура человека. Возможно, что сейчас человек действительно должен больше заботиться о себе сам, больше быть самостоятельным. Но к его услугам осталась прежняя сеть санаториев, здравниц. А на железной дороге всегда умели заботиться о здоровье своих работников.

Сколько же людей на «промышленной» железной дороге ведут полукрестьянский образ жизни? Я как-то раньше, до встречи с Носковым, не задумывался над этим. А ведь получается, многие ведут. Патриархальностью,

историей прошлых десятилетий веет от лустанков, обсаженных цветами, деревень. Хорошее благоустройство, ухоженность вокзалы.

— Кормов нынче было для скотины... — по-крестьянски рассуждает.

Зарплата электромеханика на железной дороге. По сельским меркам — хорошая. Собного хозяйства не прожить. У Анатолия, им надо помогать, ставить, как и за хозяйством. На подворье корова, куры, да, летом, приходится брать в руки косу.

— В-ж-жик... В-ж-жик...

Мозолистые руки Носкова привыкли к воде...

Далеко от Новоандреевской больницы, просторными залами ожидания, с которыми на заводские цеха, с суматохой. В Новоандреевке жизнь спокойнее, но на станции и маленькие связаны одним цепью. Каждое звено должно быть надежным.

— Понимаете, у меня есть чувство...

Вообще-то он небольшой любитель темы, но в данном случае разговор коснулся смысла жизни, и он высказал мнение. Важные слагаемые этого смысла. Во всем милая к гармонии всех факторов личности, которую можно применить с пользой, с успокоением. Верждения свои умелые, работающие на железнодорожной станции позволяют ему перекачать-полюс — пустынным и поддаются его вклада не пойдут поезда. Такая вот



важных проводов, кабелей, это хитросплетенная, заставленная шкафами связи —

ботать, связь была, в основном, проводной. Практически все время приходилось проводить и не считался. Приходилось устранять и но- и функционировать надежно и бесперебойно- большую станцию, затерянную в лесах, на вной пункт участка сигнализации и связи. Кабели, проложенные в земле, установили манского производства, аппаратуру. Надеж- ого повысилась. Все меньше аварийных си-

работал путейцем, когда дымили еще по овозы. Связь, в основном, была телефонная ил Филипп Носков шпалы, рельсы, забивал именно он привил сыну любовь к железной ледству. Так сложились обстоятельства, что о дорогу сам. На небольшой станции выбор улятся либо в поле, либо на местном ЧПП, диться он начал шофером в совхозе. Даже ром перед местными красавицами, молод ни — суматошный. Натура же Носкова тре- зного усердия. А, кроме того, в неотапли- ода спину — стала побаливать. Некоторое але телефонной связи монтером, приобрел елезную дорогу пришел уже разбирающим- ложнения аппаратуры повышал квалифика- лся не отстать от развивающейся техники. м сигнализации и связи Анатолия Филиппо- из лучших электромехаников. Сам В. А. Дя- -отзывается о нем, как о надежном, дисцип- В прежние, доперестроечные, времена Нос- победителем пятилеток, имеет почетные бут признательности трудолюбия и мастер- ит? Ведь работа на линии — не из легких... —

ь... Ходьба отличается от закручивания гаек может, даже и полезен, — смеется он. охсоюзной путевке в санаторий. Лечение 600 рублей, хотя фактически курс оздоров- е пяти тысяч рублей. Ванны, массаж, физио- и отсутствие заботы о человеке: человек, мол, всегда ищем только положительное, оно нам такова натура человека. Возможно, что сей- ожен больше заботиться о себе сам, боль- о к его услугам осталась прежняя сеть сана- зном дороге всегда умели заботиться о здо-

омышленной» железной дороге ведут полу- Я са-то раньше, до встречи с Носковым, не получается, многие ведут. Патриархальностью,

историей прошлых десятилетий веет от всех этих маленьких станций, полустанков, обсаженных цветами, деревьями, с ухоженными перронами. Хорошее благоустройство, ухоженность всегда отличали многочисленные вокзалы.

— Кормов нынче было для скотины в достатке, но цены на мясо снизились... — по-крестьянски рассуждает Анатолий Филиппович.

Зарплата электромеханика на железной дороге около пяти тысяч рублей. По сельским меркам — хорошая. И тем не менее в деревне без подсобного хозяйства не прожить. У Анатолия Федоровича две взрослые дочери, им надо помогать, ставить, как говорится, на ноги. Жена ухаживает за хозяйством. На подворье корова, куры, свиньи. После тяжелого обхода, летом, приходится брать в руки косу...

— В-ж-жик... В-ж-жик...

Мозолистые руки Носкова привычны не только к пассатижам, про- водам...

Далеко от Новоандреевской большие городские вокзалы с блестящими, просторными залами ожидания, с огромными диспетчерскими, похожими на заводские цеха, с суматохой больших трудовых коллективов. В Новоандреевке жизнь спокойнее, но это не значит — легче. И большие станции и маленькие связаны одним понятием — железная дорога. Это цепь. Каждое звено должно быть надежным.

— Понимаете, у меня есть чувство своей нужности, — сказал Носков.

Вообще-то он небольшой любитель разговаривать на отвлеченные темы, но в данном случае разговор коснулся такого важного фактора, как смысл жизни, и он высказал мнение. Семья, работа, обеспеченность — важные слагаемые этого смысла. Всю жизнь Анатолий Филиппович стремился к гармонии всех факторов личной жизни. Это ему удалось. Ему удалось применить с пользой, с успокоением для своей души, для самоутверждения свои умелые, работающие руки. Трудное дело на небольшой железнодорожной станции позволяет ему чувствовать себя человеком, не перекасти-полем — пустынным и поддающимся малейшему ветерку. Без его вклада не пойдут поезда. Такая вот цена человека.



св

вв

св

дд

л

15

1 8

Не перевод

дыхания

2 0

З

А

З

И

И

15

1

8

7

8

Не переводя дыхания

2

0

0

3

Помните пересказанную в начале одной из предыдущих глав мысль Одоевского об усилиях многих людей, которые соединяются в нашем усилии что-нибудь сделать? Так вот, все предыдущие главы — это попытка не раскрыть во всей полноте — нет, это было бы просто невозможно! — а хотя бы обозначить пунктиром тот необозримый пласт человеческих знаний, опыта, таланта, профессионализма, воли, терпения, горения, увлеченности, трудолюбия, надежности, ответственности, добросовестности, порядочности, человечности, предприимчивости, воли, который лежит в основе нынешнего если не благополучия, то уж, во всяком случае, устойчивого состояния и уверенного движения к благополучию Свердловской железной дороги. Кажется, любой читатель этой книги согласится, что на дороге наступили новые времена. Отношение к ним еще не устоялось. Ветераны находят в них немало негативного: не те пошли порядки, не те нравы. Но ведь и они не отрицают: сегодняшние работники дороги располагают совершенно иными техническими возможностями, чем их предшественники, это, как правило, инициативные, высокообразованные и ответственные люди.

А впрочем, лучше поступить так же, как в предыдущих главах — не рассуждать «вообще», а познакомиться поближе с конкретными людьми разных профессий.

Беляевский «штрафбат»

**Николай
Иванович
Беляев**

Гроза на Сортировку надвинулась вслед за крупным сходом на нечетной горке (железнодорожники знают, что за этим словом стоит не только сама авария или катастрофа, но и «разбор полетов» с далеко идущими последствиями, фронтальная проверка всех служб, которые должны обеспечивать безопасность движения, молниеносные решения по кадровым вопросам). Приехало все руководство во главе с тогдашним начальником Свердловской железной дороги Скворцовым. И надо же было молодому дорожному мастеру Николаю Беляеву проявить несдержанность! Никто ведь за язык не тянул! Но, глядя в глаза начальнику, он безапелляционно вымолвил:

— А сходы на железной дороге всегда были и будут!

Наверное, это даже несдержанностью нельзя назвать... Просто обида себя проявила. Уж так, как на участке Николая Ивановича Беляева, мало где следили за стрелочными переводами. Четыре женщины-чистильщицы, трудолюбивые и ответственные, выщипывали вокруг стрелок все до травинки: редко какая красавица так ухаживает за своими бровями. Николай Иванович до сих пор помнит имена этих скромных тружениц: Евгения Степановна Зинихина, Фаина Федоровна Ракчеева, Татьяна

Васильевна Антоновская, Роза Федоровна... все, чтобы избежать неприятностей по поводу того, что отмывали керосином головки рельсов, что не предусмотрено... Но наступало какое-то лето, и лочники теряли вагон: запоздало, уже поздно, и стрелку (тогда переводы еще не были механизированы) и его разворачивало поперек. Люди ели, ждали ее реакции, и если техника неавтоматическая, то сходом и сдвигом железнодорожника — сбоев не избежать.

Вот об этом Николай Беляев и «дописывает».

Ответ последовал жесткий:

— Есть одно средство компенсации человеческого несовершенства — дисциплина! Здесь не театр: «Быть или не быть...» Здесь и все ему следуют. Сказано: сходов не должно быть, думает иначе — с теми нам не по пути.

Николай Иванович снял желткуху и, говоря о своей причастности к огромной могучей системе, хочет представить, как чувствует себя человек, с близким другом.

Другом дорога для Николая Ивановича была отдельной неведомой жизнью — в деревне Ревизы Пермской области. Деревня была в четырехлетней школе, выращивавшей сына. Отец Николая как раз был заведующим школой, управлялась мама Зинаида Алексеевна, тихо постукивала где-то у горизонта копытцами.

В деревне прошло раннее детство. Сначала жили в «приютах». «Пошел по приютам», — вспоминает Николай Иванович, имея в виду жизнь в интернате Ревизы, на центральной усадьбе. За этим «приютом» последовал другой — в поселке ГПТУ № 22. Николай учился с 1968 по 1970 годы, освоив азы специальности «бригадир пути». Именно здесь он накрепко подружился с железной дорогой.

Во время учебы умер отец Николай Иванович, ослабив присмотр за Николаем. Известная, и хотя наркотиков тогда и в поселке не было, вспоминает Николай Иванович, дорога — заслуга тех, кто делал из меня человека. Со времен учебы осталась у Николая Беляева привычка к дисциплине и профессии.

А еще он навсегда полюбил песенку о белом-голубом вокзальчике Красноярского перроне, о красных мокрых листьях клевера, о гулком пэтэушном общежитии. Песню, Николай Иванович всегда брал с собой, чие между его судьбой и судьбой песенки, долю добрых слов пришлось дописать.

с в начале одной из предыдущих глав мысль
 ях многих людей, которые соединяются
 — будь сделать? Так вот, все предыдущие
 раскрыть во всей полноте — нет, это было
 — а хотя бы обозначить пунктиром тот неопыт
 ческих знаний, опыта, таланта, профессионализма,
 ения, горения, увлеченности, трудолюбия, ответственности,
 добросовестности, порядочности, достоинства, воли,
 который лежит в основе нынешней ситуации. уж, во всяком случае, устойчивого состояния
 благополучию Свердловской железной дороги. Ответ
 этой книги согласится, что на дороге надежды к ним
 еще не устоялось. Ветераны не те пошли порядки,
 не те нравы. Сегодняшние работники дороги располагают
 возможностями, чем их предшественники. Ответственные,
 высокообразованные и ответственные.

ть так же, как в предыдущих главах — не
 вклиниться поближе с конкретными людьми

кий
 ат»

улась вслед за крупным сходом на нечетных
 жники знают, что за этим словом стоит не катастрофа,
 но и «разбор полетов» с дальнейшей фронтальной
 проверкой всех служб, чтобы обеспечить безопасность
 движения, молниеносные реакции (вспомните
 просам). Приехало все руководство во главе
 Свердловской железной дороги Сковородину
 дорожному мастеру Николаю Беляеву. Никто ведь
 за язык не тянул! Но, глядя на профессионально
 вымолвил:

роге всегда были и будут! Ответственность нельзя
 называть... Просто обязанности Николая Ивановича
 Беляева, мало переводимыми. Четыре женщины-чистильщицы
 выщипывали вокруг стрелок все до единой брови
 так ухаживает за своими бровями. Помнит имена
 этих скромных тружениц: Фаина Федоровна
 Ракчеева, Татьяна

Васильевна Антоновская, Роза Федоровна Кон... Они делали абсолютно все, чтобы избежать неприятностей по вине дорожников. Вплоть до того, что отмывали керосином головки рельсов от мазута. Казалось бы — все предусмотрено... Но наступало какое-нибудь неприятное утро — и стрелочники теряли вагон: запоздало, уже под самым вагоном, переводили стрелку (тогда переводы еще не были оборудованы фотоэлементами) — и его разворачивало поперек. Люди есть люди, они несовершенны в своей реакции, и если техника неавтономна, а зависит от той же реакции железнодорожника — сбоев не избежать.

Вот об этом Николай Беляев и «докладывал» высшему руководству.

Ответ последовал жесткий:

— Есть одно средство компенсировать недостатки техники и человеческого несовершенство — дисциплина! А дисциплина не терпит сомнений! Здесь не театр: «Быть или не быть...» Здесь выбирается единый вариант — и все ему следуют. Сказано: сходов не должно быть — так и будет! А кто думает иначе — с теми нам не по пути. Я вас отстраняю от работы, вещун.

Николай Иванович снял желтуху и вместе с ней, показалось, свою причастность к огромной могучей системе по имени «Дорога». И если кто хочет представить, как чувствует себя человек в такой переломный миг, всего-то и нужно — вспомнить себя в момент расставания с родным человеком, с близким другом.

Другом дорога для Николая Ивановича стала не сразу. Сначала она жила отдельной неведомой жизнью — в двенадцати километрах от деревни Ревизы Пермской области. Деревня жила своей жизнью: учила малышей в четырехлетней школе, выращивала хлеб, ухаживала за скотиной — отец Николая как раз был заведующим фермой, а со скотиной домашней управлялась мама Зинаида Алексеевна... Дорога жила жизнью своей — тихо постукивала где-то у горизонта колесами еще двухосных вагонов.

В деревне прошло раннее детство Николая... А детству позднему достались «приюты». «Пошел по приютам» — так говорит о себе сам Николай Иванович, имея в виду жизнь в интернате, в восьми километрах от родной Ревизы, на центральной усадьбе, где он заканчивал восьмилетку. За этим «приютом» последовал другой, уже в двухстах километрах от родного гнезда — общежитие ГПТУ № 22 в городе Красноуфимске. Здесь Николай учился с 1968 по 1970 годы, осваивая железнодорожное ремесло, познавая азы специальности «бригадир пути по текущему содержанию пути». Именно здесь он накрепко подружился с Дорогой.

Во время учебы умер отец Николая — мать осталась с младшими детьми, ослабив присмотр за Николаем. Жизнь в интернате — стихия известная, и хотя наркотиков тогда и в помине не было, но «хулиганства хватало», вспоминает Николай Иванович, «и если я не сбился с ровной дороги — заслуга тех, кто делал из меня настоящего железнодорожника». Со времен учебы осталась у Николая благодарность к этим людям, привившим вкус к дисциплине и профессиональной основательности.

А еще он навсегда полюбил песенку из кинофильма «Генералы песчаных карьеров...». Помните? — «Я начал жить в трущобах городских и добрых слов я не слышал...» Эта песня всегда будет тормозить воспоминания о бело-голубом вокзальчике Красноуфимска, о серых холодных лужах на перроне, о красных мокрых листьях клена, — о начале учебного года, о холодном и гулком пэтэушном общежитии, о мальчишеской вольнице. И, слушая песню, Николай Иванович всегда будет теперь понимать, в чем различие между его судьбой и судьбой песенного героя: вот на его-то, беляевскую, долю добрых слов пришлось достаточно... И они, эти слова, были

сказаны своевременно. Они звучали из уст училищных мастеров, они, теплые человеческие слова участия, много и щедро согревали сердце пэтушника во время первой практики... Практика была в Свердловске, на Сортировке, а тогда здесь работало очень много женщин («Зарплата была низкая, мужчины старались устроиться на завод, а на дороге — почти одни женщины...»). Из-за этого, может быть, Сортировка стала для Беляева вторым домом, приветливым и понимающим. И лучшим другом.

После училища была армия, служил Николай Беляев на Дальнем Востоке, в погранвойсках (когда мы с ним разговаривали, в стране как раз отмечали День пограничника, и по дороге на Сортировку то и дело встречались пьяные «зеленые околыши», которые всячески демонстрировали свою причастность к границе; Николай Иванович же ничего не демонстрировал, он просто был на посту, пусть и рабочем, а не армейском, — и этим лучше всего выказывала себя его дисциплинированность, которая начала формироваться в ПТУ и была замечательно поддержана армией).

В армии жизненный путь Николая Беляева чуть было не дал крутой поворот: «В то время как раз заговорили о БАМе, хотел было туда податься. Но семейное положение было по-прежнему тяжеленьким — мать одна с тремя братьями... Решил поближе к дому». И вернулся в Свердловск, на Сортировку. Три месяца проработал старшим рабочим, затем — бригадиром, а через год был назначен мастером.

Работа по молодости давалась легко. Хотя район был не из легких, и протяженный, и напряженный: «Это была нечетная горка, нечетный парк прибытия, и подходы. По протяженности — четыре километра». Но за день молодой дорожный мастер Николай Иванович успевал пробежать по этому маршруту три-четыре раза. Именно тогда окончательно утвердилось в беляевском характере такое замечательное качество, как дисциплинированность (и требовательность — как логическое продолжение дисциплинированности).

С дисциплиной у нашего народа какие-то особые, почти мистические взаимоотношения. Все мы разумом понимаем, что при необъятности родины нашей, при разнородности ее климатических и ландшафтных условий, при неоднородности заселения — равноположенный порядок для нас особенно важен, всеобщая дисциплина жизненно необходима. Но когда доходит до дела — каждый ищет исключения. Каждый выдвигает особость своей личности как оправдание... Может, так народ проявляет свою творческую энергию, которая, как известно, дисциплину хоть и уважает, но всегда опасается встретить вместо нее принуждение. А к этому примешивается негатив различных дисциплинарных насаждений свыше (начиная от обустройства рекрутского быта на уральских заводах при Петре I и кончая «андроповскими» рейдами по магазинам). Как бы там ни было, с дисциплиной у нас так: и хочется, и колется...

Поэтому не удивительно, что район, в котором бригадирствовал Николай Беляев, вскоре прозвали «штрафбатом». И другое неудивительно: в этом прозвании не было ни злости, ни отторжения, а было, хоть и с легкой «подначкой», но уважение...

И вот, когда образ беляевского района сформировался как образ одного из самых дисциплинированных участков на железной дороге, когда Николай Иванович сделал все, что в его силах, чтобы пресловутый человеческий фактор не стал причиной аварий на территории подчиненного ему пути, — как раз в это время и случился сход...

— Сходы на железной дороге были и будут! — сгоряча заявил тогда начальнику дороги Николай Иванович и был, как уже известно, отстранен от работы.

Тот инцидент закончился миром. Бедут!», Николай Иванович направился в путь, думая о том, что расстанется с дорогой. Но он уже рисовал в голове новую жизнь. Алексей Алексеевна, которая переехала из Челябинска в город Чайковский, снова звала к себе.

Но размышления прервал Владимир. Он работал начальником дистанции.

— Постой! — сказал он без затаенной злобы. — Постой, а потом иди.

А когда начали работать, Владимир

— Ладно, вы оба погорячились, и так прав: полностью избежать сходов в балласт невозможно. Но необходимо свести их к минимуму. Нужно предусмотреть все мелочи... И еще творчество...

Дисциплина — неизменное качество порядка, она несокрушима со временем. Оставаться такой до окончания времени (и не только!) дисциплина не подавляет у человека, который особенно проявляется в сфере творчества. Оговоримся между прочим, и формирует дисциплину не столько начало с раскрепощения, сколько патичен нашему народу и который он так любит.

Технически дорога совершенствуется, который работает здесь с 1972 года. Это не только и фотоэлементы стали «охранять» движение поездов, но и переключением переключений. Переключением просто физически невозможны.

Были времена, когда каждый вагон был даже такая специализация — регулирование — «башмачник». Но потом и сюда пришли тормозные замедлители... Воздух и замедляет колесные пары. Чье-то замедление от опасного труда десятки людей, которые тормозными «башмаками» изолируют общую безопасность движения и железной дороги.

Но и это изобретение — не образцы, и к любому техническому приспособлению предъявляют к нему новые требования. Работы замедлителей служба Николая Иванова знает: как старательно ни обустроили, как ни трамбовали, все равно через некоторое время в просадке. Их требовалось постоянно следить. Их проставлять на рельсы подвешиваем, не выдрать. Поставили такое предложение: для уменьшения просадки между шиной и головкой рельса специально просили зажимать — то есть активнее работать, словно при торможении вагона, в свою очередь приводили в действие нов

али из уст училищных мастеров, они, теп-
много и щедро согревали сердце пэтэ-
... Практика была в Свердловске, на Сор-
чень много женщин («Зарплата была низ-
сь на завод, а на дороге — почти одни
быть, Сортировка стала для Беляева вто-
мающим. И лучшим другом.

служил Николай Беляев на Дальнем Во-
с ним разговаривали, в стране как раз
ю дороге на Сортировку то и дело встре-
ли», которые всячески демонстрировали
Николай Иванович же ничего не демонст-
ту, пусть и рабочем, а не армейском, —
себя его дисциплинированность, которая
была замечательно поддержана армией).
Николая Беляева чуть было не дал крутой
говорили о БАМе, хотел было туда подать-
по-прежнему тяжеленьким — мать одна
же к дому». И вернулся в Свердловск, на-
стал старшим рабочим, затем — брига-
мастером.

ась легко. Хотя район был не из легких,
«Это была нечетная горка, нечетный парк
нности — четыре километра». Но за день
ай Иванович успевал пробежать по этому
ю тогда окончательно утвердилось в беля-
льное качество, как дисциплинированность
ское продолжение дисциплинированности).
ода какие-то особые, почти мистические
ом понимаем, что при необъятности ро-
ее климатических и ландшафтных усло-
ния — равноположенный порядок для нас
циплина жизненно необходима. Но когда
исключения. Каждый выдвигает особость
. Может, так народ проявляет свою твор-
естно, дисциплину хоть и уважает, но все-
нее принуждение. А к этому примешива-
инарных насаждений свыше (начиная от
на уральских заводах при Петре I и кон-
о магазинам). Как бы там ни было, с дис-
колется...

о район, в котором бригадирствовал Ни-
«штрафбатом». И другое неудивительно:
сти, ни отторжения, а было, хоть и с лег-

ого района сформировался как образ од-
ных участков на железной дороге, когда
то в его силах, чтобы пресловутый чело-
ной аварий на территории подчиненного
случился сход...

е были и будут! — сгоряча заявил тогда
ович и был, как уже известно, отстранен

Тот инцидент закончился миром. Бросив начальнику свое «были и бу-
дут!», Николай Иванович направился в общежитие, обжигая сердце мыс-
лями о том, что расстается с дорогой. С молодой бескомпромиссностью
он уже рисовал в голове новую жизнь: вернется домой! Мама Зинаида
Алексеевна, которая переехала из «неперспективной» деревни Ревизы в
город Чайковский, снова звала к себе: мол, будем рядом...

Но размышления прервал Владимир Григорьевич Показаньев, тогда
он работал начальником дистанции.

— Постой! — сказал он без затей. — Давай дело доделаем, рельс от-
пилим, а потом иди.

А когда начали работать, Владимир Григорьевич осторожно добавил:

— Ладно, вы оба погорячились, и ты, и начальник. В какой-то мере ты
прав: полностью избежать сходов в ближайшее время вряд ли удастся.
Но необходимо свести их к минимуму. А ведь это возможно. Нет, что ли?
Нужно предусмотреть все мелочи... И здесь одной дисциплины мало. Нуж-
но еще творчество...

Дисциплина — неизменное качество железной дороги. В привержен-
ности порядку она несокрушима со времен своего рождения — и будет
оставаться такой до окончания времен. Однако железнодорожная (желез-
ная!) дисциплина не подавляет у железнодорожников творческих начал,
которые особенно проявляются в сфере технического творчества. И здесь,
оговоримся между прочим, и формируется тот идеал соединения жестко-
дисциплинарного начала с раскрепощенно-творческим, который так сим-
патичен нашему народу и который он так упорно ищет.

Технически дорога совершенствуется на глазах. Николаю Ивановичу,
который работает здесь с 1972 года, это особенно заметно. Пришло вре-
мя — и фотоэлементы стали «охранять» стрелочный перевод от несанк-
ционированного переключения. Переводы стрелок под вагонами стали
просто физически невозможны.

Были времена, когда каждый вагон тормозили вручную. Существова-
ла даже такая специализация — регулировщик скорости, в простонаро-
дье — «башмачник». Но потом и сюда пришел технический прогресс: по-
явились тормозные замедлители... Воздух автоматически подается в шины
и замедляет колесные пары. Чье-то замечательное изобретение освободило
от опасного труда десятки людей, которые раньше замедляли ход
вагона тормозными «башмаками». Изобретение напрямую сработало на
общую безопасность движения и железнодорожных работ.

Но и это изобретение — не образец технического совершенства. Как
и к любому техническому приспособлению, меняющиеся условия эксп-
луатации предъявляют к нему новые требования. Вскоре после начала
работы замедлителей служба Николая Ивановича столкнулась с непри-
ятностями: как старательно ни обустраивали площадку под замедлите-
ли, как ни трамбовали, все равно через какое-то время замедлители ока-
зывались в *просадке*. Их требовалось поднимать. «А они тяжелые, — по-
ясняет Николай Иванович. — Их простым домкратом, нашим, которым мы
рельсы *подвешиваем*, не выдрать. Приходилось что-то придумывать.
Сделали такое рацпредложение: для устранения *просадки* закладывать
между шиной и головкой рельса специальное приспособление». Опера-
тора просили *зажимать* — то есть активизировать замедлитель, он начи-
нал работать, словно при торможении вагона. Шины наполнялись воздухом,
в свою очередь приводили в действие новоизобретенное приспособление —

и замедлитель приподнимался. Сам себя «за волосы» вытаскивал из земли.

Подобных изобретений и рационализаторских предложений у Николая Ивановича было много — дома хранится целая стопка. Но очень важно и то, что многие рацпредложения не отмечены никакими соответствующими бумагами — они плод коллективной работы. Один бросил идею, второй подхватил, третий переложил на бумагу, четвертый реализовал проект «в металле», пятый — подправил на нем «заусеницы»... И так до лучшей результативности... Без дележа — где чей вклад... Железная дорога — коллектив, и коллективизм у ее работников в крови, несмотря на широкое наступление западного индивидуализма на наши традиции и привычки.

Здесь, в отношении коллективизма, позиция у Николая Ивановича такая, как у всех, кто в мальчишестве прошел жесткую и мудрую школу интернатов и общежитий: «Чужого не берем — свое под одеялом не едим!». И это нужно помнить, чтобы понять одну сильную, победную сторону Николая Ивановича Беляева, которая некоторым как раз кажется проигравшей...

Речь вот о чем. Вот уже второй год из коллектива «восьмого района» уходят люди. Приток на железную дорогу и без того не ахти какой мощный — кадровая проблема существует до сих пор... А тут — отток начался... Потянулся люд из *восьмого района*. Вообще-то, движение по карьерной вертикали — вещь нормальная. Как у практика у Николая Беляева очень многому можно научиться. Научившись чему-то, люди переходят в другие службы, становятся мастерами, руководителями подразделений. Через школу Беляева прошли многие. Здесь работали бригадирами пути Сергей Рублев, начальник отделения дороги, Олег Осьминкин, дорожный мастер четной горки, и Алексей Иволгин, мастер четного парка прибытия. В дистанции пути трудился Дмитрий Насекин, сейчас он старший дорожный мастер. Монтером пути начинал здесь Алексей Матвеев, мастер нечетного парка отправления. Причем это уже традиция на дороге: ценить опыт мастеров-практиков... Когда-то так же перенимал бесценный живой опыт и сам Николай Беляев — у Павла Григорьевича Хмарука, у которого потом принимал *район*. Хмарук работал старшим дорожным мастером. Образование — четыре класса, но опыта — на целую академию.

Поэтому прохождение выучки, а после нее кадровые передвижения — не проблема... К ним всегда относились с пониманием.

Но здесь люди уходят не «вверх». Уходят «в сторону». Приходят еще зелеными мальчишками — заканчивают курсы в лицее, становятся сначала учениками монтера пути. Потом монтерами пути. Если человек хорошо работает, то буквально за 2–3 месяца может подняться от 2-го до 3–4 разряда. Потом кто-то из них, по способности, дорастает до бригадира пути (желающие получают среднее техническое образование в лицее, а кто-то постигает техническую науку на практике). И вот этих готовых специалистов переманивают в коммерческие структуры.

— Какие-то ловкачи-предприниматели сколачивают временные бригады,— рассказывает о сегодняшних проблемах своего коллектива Николай Иванович.— В качестве чернорабочих нанимают приезжих таджиков — дешевая рабочая сила! А профессионалов «уводят» от нас. Недавно, например, ушел туда Сергей Юрьевич Десятов. Работал в цехе пилорамщиком, но зарплата там очень низкая. Пришел к нам в район — монтером пути. И сразу поступил в лицей. Закончил его. Начал работать бригадиром пути. Но потом ушел... Работал у меня исполняющим обязанности Николай Александрович Седов. Он держал климат в коллективе. Хороший, грамотный, требовательный человек. Неофициальный вожак. Тоже ушел. Так было жаль

Не переводя дыхания

отпускать... Но я все понимаю. Все ясно. Там Ободзинский поет песню: «Золото годня средняя зарплата пять с половиной на 5,4 %... Потихонечку поднимаем потихонечку». А в «летучих бригадах» платите сравняйте. От меня уже пять человек

Сравниваю... Но сначала не с «лет-
странной смеси таджикско-русско-ко-
с «летучими бригадами» молодых людей,
менивают доллары, скупают сотовые т

От «штрафбата» Николая Ивановича слава богу, оказывается, не все еще Вайнера — торговать и скупать краденые, хотя и жить нормально, которые своим способом заработка и с нормальными, коллективы, которые обеспечиваются. И вот здесь заслуга Николая «штрафбата» он создал такие условия для конкретных недавних мальчишек и

А то что уходят... Из любого «гнезды. И здесь важно четко представлять: уна. Важно, что и сам Николай Иванов редвигаться куда-то на «большие заре не одну и не две таких «летучих» брига озираясь с непривычки, пробирается ме в будку путевой части и спрашивает: «Истера возьмете?».

И Мастер говорит: «Возьмем!».
А потом начинает кропотливую ра-
боту по обучению, но и по становлению д-

— Николай Иванович, какие прави
годы?

— Правило такое: быть со всеми одинаково, чтобы не было так называемой двойной морали. Не любить по инструмент где-то оставить, то еще что осаживаю: «Признавайтесь честно, что да!». Правило третье: быть требовательным к себе, к другим. Это правило, может, и шутят про наш клуб. Но в этой шутке много правды. Дисциплина, ответственность. Спасибо людям. Людям, которые работают. Я иду на промер, бригадир идет. Монтеры возвращаются с обеда, ученики приходят. Все по времени! Окончание работы — четкий

— А если кто нарушит дисциплину?

— У нас такого нет,— говорит Николай.

лектив!

Коллектив Николая Ивановича, «во
работников, средний возраст которых 33
вивается. Потихоньку меняются формы

сам себя «за волосы» вытаскивал из земли. Специализаторских предложений у Николая хранилась целая стопка. Но очень важно не отмечены никакими соответствующими работами. Один бросил идею, второй бумагу, четвертый реализовал проект на нем «заусеницы»... И так до лучшей где чей вклад... Железная дорога — колотников в крови, несмотря на широкое наизма на наши традиции и привычки.

тивизма, позиция у Николая Ивановича шестве прошел жесткую и мудрую школу кого не берем — свое под одеялом не бы понять одну сильную, победную сто- которая некоторым как раз кажется про-

рой год из коллектива «восьмого района» ю дорогу и без того не ахти какой мощ- ствует до сих пор... А тут — отток начал- района. Вообще-то, движение по карьер- льная. Как у практика у Николая Беляева я. Научившись чему-то, люди переходят стерами, руководителями подразделений. югие. Здесь работали бригадами пути ения дороги, Олег Осьминкин, дорожный Иволгин, мастер четного парка прибытия. рий Насекин, сейчас он старший дорож- инал здесь Алексей Матвеев, мастер не- чем это уже традиция на дороге: ценить а-то так же перенимал бесценный живой Павла Григорьевича Хмарука, у которого работал старшим дорожным мастером. ю опыта — на целую академию.

и, а после нее кадровые передвижения — осились с пониманием. верх». Уходят «в сторону». Приходят еще ивают курсы в лицее, становятся сначала монтерами пути. Если человек хорошо сяца может подняться от 2-го до 3–4 раз- особности, дорастает до бригадира пути ническое образование в лицее, а кто-то (практике). И вот этих готовых специали- ние структуры.

приниматели сколачивают временные днших проблемах своего коллектива чернорабочих нанимают приезжих таджи- профессионалов «уводят» от нас. Недав- рьевич Десятов. Работал в цехе пилорам- зкая. Пришел к нам в район — монтером Закончил его. Начал работать бригадиром меня исполняющим обязанности Николай климат в коллективе. Хороший, грамотный, альный вожак. Тоже ушел. Так было жаль

отпускать... Но я все понимаю. Все вспоминаю фильм «Золото Маккены». Там Ободзинский поет песню: «Золото как всегда манит нас...» У нас сегодня средняя зарплата пять с половиной — шесть тысяч. В мае увеличи- ли на 5,4 %... Потихонечку поднимаемся в оплате труда. Но слишком «по- тихонечку». А в «летучих бригадах» платят по 20 тысяч и больше... Вот и сравнивайте. От меня уже пять человек ушло.

Сравниваю... Но сначала не с «летучими бригадами», говорящими на странной смеси таджикско-русско-коммерческого языка. А сравниваю с «летучими бригадами» молодых людей, которые на улице Вайнера об- менивают доллары, скупают сотовые телефоны и пейджеры.

От «штрафбата» Николая Ивановича Беляева первое ощущение такое: слава богу, оказывается, не все еще молодые переключались на улицу Вайнера — торговать и скупать краденое. Есть, оказывается, ребята, ко- торые хотят жить нормально, которые связывают свою судьбу с нормаль- ным способом заработка и с нормальным коллективом. И есть, оказыва- ется, коллективы, которые обеспечивают всем своим членам защищен- ность. И вот здесь заслуга Николая Ивановича неоценима. В своем «штрафбате» он создал такие условия, когда защищенность «работает» для конкретных недавних мальчишек и становится явлением социальным.

А то что уходят... Из любого «гнезда» рано или поздно улетают птен- цы. И здесь важно четко представлять: уходят не на пресловутую улицу Вай- нера. Важно, что и сам Николай Иванович даже в мыслях не держит — пе- редвигаться куда-то на «большие заработки», хотя при его-то опыте мог не одну и не две таких «летучих» бригады сколотить. Нет, он с теми, кто, озираясь с непривычки, пробирается между шумными составами, стучится в будку путейской части и спрашивает Николая Ивановича: «Учеником ма- стера возьмете?».

И Мастер говорит: «Возьмем!».

А потом начинает кропотливую работу не только по профессиональ- ному обучению, но и по становлению души...

— Николай Иванович, какие правила вы выработали для себя за эти годы?

— Правило такое: быть со всеми одинаковым, спрашивать со всех одинаково, чтобы не было так называемых любимчиков. Правило второе: быть честным перед людьми. Не люблю я вранье! Сколько раз бывало — то инструмент где-то оставят, то еще что-то случится — и ну врать! Я сразу осаживаю: «Признавайтесь честно, что бы ни случилось, не врите никог- да!». Правило третье: быть требовательным — к себе и к людям. Из-за это- го правила, может, и шутят про наш коллектив: «У Беляева — «дисбат!». Но в этой шутке много правды. Дисциплина у нас действительно — же- лезнодорожная. Спасибо людям. Люди у нас — часы по ним можно све- рять. Я иду на промер, бригадир идет на промер — четко по времени! Монтеры возвращаются с обеда, ученики возвращаются с обеда — четко по времени! Окончание работы — четко по времени!

— А если кто нарушит дисциплину?

— У нас такого нет, — говорит Николай Иванович и добавляет: — Кол- лектив!

Коллектив Николая Ивановича, «восьмой район», — а это 14 человек работников, средний возраст которых 33 года, — тоже не стоит на месте, раз- вивается. Потихоньку меняются формы его организации. Меняется состав

коллектива. Меньше становится женщин. По крайней мере, с кувалдой и «лапой» их теперь почти не встретишь (благодаря специальному приказу Министерства). Они работают *сигналистами* — ограждают место работ и охраняют мужчин-монтеров от приближающихся составов. Больше мужчин... Но наряду с новинками, здесь ценят традиции, бережно относятся к тому, что проверено временем.

— А не может получиться так, что и ваш район, ваша структура будет приглашать какую-нибудь «летучую бригаду», которая здесь быстро «подлатает» путь и двинет дальше?

— Нет, — твердо говорит Николай Беляев. — Сегодня железная дорога открыта для многих экспериментов. Много всего пробуются... Нас, дорожных мастеров, восемь. Участок очень сложный. Поэтому весь парк формирования, узел Свердловск-Сортировочный, разделен на восемь районов. Только наш район, напомним, — горка, парк и подходы размахом в четыре километра. Здесь, *на узле*, тоже хотели новинку ввести. Решили сократить число этих *районов* — оставить три-четыре мастера. А им придать укрупненные бригады.

До того как быть мастером района, я поработал какое-то время мастером по контролю. У меня был *нечетная система*, от ВИзовской площадки до Кунгурского поста. Я ходил, проверял стрелочные переводы. Потом выдавал выписку мастеру непосредственно того района, где я мерил. Хотели и нас по такому же принципу реформировать. Давать этим укрупненным бригадам выписки: вот тут и тут *перешить*, тут — то-то сделать... Но на такой крупной станции это неприемлемо. Здесь должно производиться текущее содержание пути. Здесь работа по «аврално-вахтовому» методу невозможна.

А у нас сейчас очередной аврал. На той неделе случилось несколько сходов подвижного состава. По приказу вышестоящего начальства сюда, на Сортировку, прибыли ревизоры с других дистанций, замы ПЧ, начальники участка. Прошел внеочередной осмотр. Обнаружили много недочетов, а самый главный, — людей не хватает... Во все районы в срочном порядке выделили народ с других дистанций пути. Нам в помощь! Для оздоровления ситуации, для оздоровления путевого хозяйства Сортировки.

Николай Иванович улыбается так, что понятно: будь рядом начальник, Беляев опять бы, как в молодости, не сдержался...

Но в отличие от себя молодого, теперь Николай Иванович не только умеет правду-матку в глаза резать, но и знает, что нужно для оздоровления... И «быстрой китайской лапши» среди его рецептов нет. А есть долгая-долгая работа вместе с каждым из тех, кто когда-то вошел, не постучавшись, в будку ПЧ: «Николая Ивановича можно? Я в ученики хочу записаться...».

Николай Иванович женат. У него две дочери. Старшая, Ольга, окончила железнодорожный институт. Младшая, Яна, работает врачом-эпидемиологом: она выбрала специальность мамы.

Растет внук Митька. Он пока хочет быть всем сразу: и летчиком, и электриком, и дворником... Но все чаще и чаще просит: «Деда, пойдём к тебе в гараж, посмотрим на поезда». От гаража — дорога как на ладони. Митька знает, что никто не расскажет про тепловозы, вагоны и рельсы интереснее, чем дед.

А еще у Николая Ивановича много воспитанников. И каждый из них готов сказать то, что сказал нам бригадир Игорь Незаметдинов:

— Николай Иванович многому нас научил. Научился пользоваться шаблоном неисправности... Знаю, как правильно обслуживать «глухое пересечение». У меня личанка — стрелочный перевод сразу впервые видит, — сначала и не знает, с какого смешного доходит, спрашивают: «Зачем?»

— А дисциплина не пугает?

— Так и должно быть. Николай Иванович душам можно поговорить. Если отпустил, отпустит. А если он нас попросит на работу, тоже остаемся. Всегда помогаем друг друга.

— Повезло с мастером?

— Да. Лучше, чем в других районах. По путевой части мы лучше других. Глазом видно по парку: особенно зимой. Как на красоту смотришь. А все остальное мерить. Это же железо, при холоде сразу...

Вот такой «штрафбат» Беляева. Он ли. Здесь, как и в работе путейцев, блатом не видна. И от социальной температуры. Но даже из того, что видно невооруженным глазом, коллективизм, защищенность монтеров. Говорить о вкладе дорожного мастера только в исправную работу железной дороги общества.

женщин. По крайней мере, с кувалдой ретишь (благодаря специальному приказу сигнальщиками — ограждают место работ приближающихся составов. Больше муж- здесь ценят традиции, бережно относятся к, что и ваш район, ваша структура будет ю бригаду», которая здесь быстро «под-

Николай Беляев. — Сегодня железная доро- ентов. Много всего пробуются... Нас, до- ток очень сложный. Поэтому весь парк к-Сортировочный, разделен на восемь мною, — горка, парк и подходы размахом ле, тоже хотели новинку ввести. Решили оставить три-четыре мастера. А им при-

района, я поработал какое-то время мас- четная система, от ВИЗовской площад- проверял стрелочные переводы. Потом едственно того района, где я мерил. Хо- реформировать. Давать этим укрупнен- и тут пережить, тут — то-то сделать... о неприемлемо. Здесь должно произво- Здесь работа по «аврално-вахтовому»

арал. На той неделе случилось несколь- По приказу вышестоящего начальства евизоры с других дистанций, замы ПЧ, очередной осмотр. Обнаружили много одей не хватает... Во все районы в сроч- других дистанций пути. Нам в помощь! оздоровления путевого хозяйства Сор-

так, что понятно: будь рядом начальник, не сдержался...

теперь Николай Иванович не только уме- и знает, что нужно для оздоровления... и его рецептов нет. А есть долгая-долгая когда-то вошел, не постучавшись, в будку в ученики хочу записаться...».

его две дочери. Старшая, Ольга, окон- Младшая, Яна, работает врачом-эпиде- ность мамы.

чет быть всем сразу: и летчиком, и элек- де и чаще просит: «Деда, пойдем к тебе гаража — дорога как на ладони. Митька о тепловозы, вагоны и рельсы интерес-

много воспитанников. И каждый из них бригадир Игорь Незаметдинов:

— Николай Иванович многому нас учит. С помощью его я стал бри- гадиром. Научился пользоваться шаблоном, измерять уровень, находить неисправности... Знаю, как правильно мерить стрелочный перевод, как обслуживать «глухое пересечение». У нас здесь много новинок. Вот «анг- личанка» — стрелочный перевод сразу в четырех направлениях... Тот, кто впервые видит, — сначала и не знает, с какой стороны подойти. Иногда до смешного доходит, спрашивают: «Зачем столько металлолома лежит у вас?».

— А дисциплина не пугает?

— Так и должно быть. Николай Иванович держит нас! Но с ним и по душам можно поговорить. Если отпроситься надо, подойдешь — он всегда отпустит. А если он нас попросит на работе остаться, что-то доделать — тоже остаемся. Всегда помогаем друг другу.

— Повезло с мастером?

— Да. Лучше, чем в других районах. С нашим ни один район не срав- нить. По путевой части мы лучше других районов. Даже невооруженным глазом видно по парку: особенно зимой, когда снег, — габариты вычище- ны, как на красоту смотришь. А все остальное на глаз не определить, надо мерить. Это же железо, при холоде сужается, при тепле расширяется...

Вот такой «штрафбат» Беляева. О многом, мы, конечно, не рассказа- ли. Здесь, как и в работе путейцев, большая часть невооруженным гла- зом не видна. И от социальной температуры то сужается, то расширяет- ся. Но даже из того, что видно невооруженно — дисциплина, творчество, коллективизм, защищенность монтеров и мастеров — все это позволяет говорить о вкладе дорожного мастера Николая Ивановича Беляева не только в исправную работу железной дороги, но и в исправность всего общества.

Нашел свою судьбу

Михаил
Иванович
Чебыкин

Весна в Каменск-Уральский приходит рано. В Свердловске еще лежит снег, а здесь, на ближних к городу участках, сухо. Вдоль железнодорожного полотна на солнечной стороне пробивается не-терпеливая травка. Природа оживает на глазах.

Михаил Иванович любит весну. После зимних холодов и метелей одно удовольствие пройти по перегону. Но чаще всего ему бывает не до прелестей весеннего пробуждения. Потому что глаза сами собой отыскивают неполадки в железнодорожной аппаратуре, вызванные сменой времени года. И появляется тревога — не устранишь вовремя — прервется бег поездов, появится угроза их безопасному движению. «Выход из зимы» — тяжелый и ответственный период в работе электромехаников СЦБ (сигнализации, централизации, блокировки).

Это Михаил Чебыкин понял с первых дней своей работы в дистанции. Как давно это было! Молодость, молодость — счастливая пора надежд и честолюбивых планов. А еще романтики. Он и специальность в УЭМИИТе выбрал, как ему тогда казалось, самую необычную — «автоматика, телемеханика и связь». Гордился ею. Учился упорно. Окончил вуз с красным дипломом. А когда пришел на производство, оказалось, что многого не знает и не умеет. Говорят, такое с молодыми случается часто.

— Мне здорово повезло, — рассказывал М. И. Чебыкин, — я попал в цех к опытному и мудрому руководителю Анатолию Павловичу Носкову. Он-то и учил меня премудростям профессии.

В начале восьмидесятых годов прошлого века станция Каменск-Уральский переживала свое второе рождение — шла серьезная реконструкция. Она напрямую коснулась и эсцэбистов. Именно на их плечи лег огромный объем пуско-наладочных работ: проводился монтаж электроприводов, устанавливались новые светофоры, релейные шкафы. Тут и опытный ветеран не со всем управится. Что уж говорить о двадцатитрех-летнем парне!

Но руководители дистанции, оценив потенциал молодого специалиста, назначают его... старшим электромехаником. Теперь Чебыкину пришлось не столько о себе думать, сколько о бригаде. Участок обслуживания дали непростой: нечетная горловина станции Каменск-Уральский и двухпутный перегон Каменск-Уральский-Колчедан. Члены бригады — люди в годах, с большими практическими навыками. Может, и посмеивались поначалу над молодым, когда тот чего-то делал не так. Но относились к Михаилу по-доброму. Потому что увидели в нем трудягу, умеющего «пахать» дотемна, не жалеющего ни себя, ни своего времени. Ну, а самым большим преимуществом были инженерные знания старшего электромеханика. Бригада приняла Чебыкина, и он понял, что нашел свою

трудовую судьбу. Надо сказать, что уже об успехах его коллектива — устрой только «на отлично».

Про «автоматику и телемеханику» сти, уже не шло речи. Вспоминая сегодняшние мечты, Михаил Иванович улыбается просто: нажал кнопку и спина вспотела. Дорожного транспорта — почти все участки многокилометровых участках».

Хотя медленно, но все же техниче-цам. Не последнюю роль в этом играет не преувеличивать свою роль в моде-рят сами за себя. Попробуем перечис-станции С. С. Попова, при непосред-установлены современные переезды



управление шлагбаумами. Внедрены с В результате повысилась надежность траты на обслуживание устройств, эк

Немало сил и знаний вложил Миха-редачи данных с линейных пунктов. Бла-ративно определять причины отказов т

...Человека в ярко-желтом жилете-лека. Спокойно шагает он по шпалам. В устройств: снег сошел, все теперь на-железную дорогу обрушилась напасть-цветные металлы. Еще вчера вроде бы-стрелки, четко работали светофоры. А-знает, где могут орудовать любители-за метром осматривает устройства. И в-сельная перемычка, вернее отсутствие-бывали злоумышленники. Неужели н-На днях вырезали рельсовые соедините-кали в дистанции детали, восстанавли-

бу

приходит рано. В Свердловске еще ледяных к городу участках, сухо. Вдоль же на солнечной стороне пробивается не-да оживает на глазах.

есну. После зимних холодов и метелей по перегону. Но чаще всего ему быва-его пробуждения. Потому что глаза сами-ки в железнодорожной аппаратуре, вы-показывается тревога — не устранишь во-покажется угроза их безопасному движе-и ответственный период в работе элек-централизации, блокировки).

первых дней своей работы в дистанции. молодость — счастливая пора надежд-антики. Он и специальность в УЭМИИТе-самую необычную — «автоматика, теле-Учился упорно. Окончил вуз с красным-производство, оказалось, что многого не-молодыми случается часто.

рассказывал М. И. Чебыкин, — я попал в цех-лю Анатолию Павловичу Носкову. Он-то-ссии.

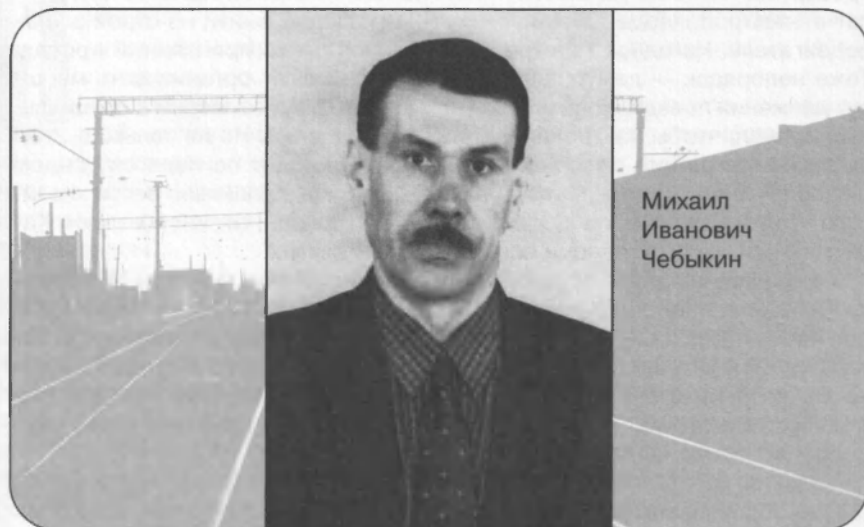
дов прошлого века станция Каменск-е рождение — шла серьезная реконст-и эсцэбистов. Именно на их плечи лег-ых работ: проводился монтаж электро-е светофоры, релейные шкафы. Тут и-вится. Что уж говорить о двадцатитрех-

оценив потенциал молодого специали-электромехаником. Теперь Чебыкину при-сколькo о бригаде. Участок обслужива-рловина станции Каменск-Уральский и-альский-Колчедан. Члены бригады —-ческими навыками. Может, и посмеива-да тот чего-то делал не так. Но относим-му что увидели в нем трудягу, умеюще-го ни себя, ни своего времени. Ну, а са-были инженерные знания старшего-а Чебыкина, и он понял, что нашел свою

трудовую судьбу. Надо сказать, что уже тогда стали все громче говорить об успехах его коллектива — устройства СЦБ на участке содержались только «на отлично».

Про «автоматику и телемеханику», о которой Чебыкин мечтал в юности, уже не шло речи. Вспоминая сегодня то безоблачное время и студенческие мечты, Михаил Иванович улыбается: «Наша нынешняя автоматика проста: нажал кнопку и спина вспотела... Такова уж специфика железнодорожного транспорта — почти все устройства под открытым небом и на многокилометровых участках».

Хотя медленно, но все же технический прогресс приходит и к каменцам. Не последнюю роль в этом играет инженер Чебыкин. Сам он не склонен преувеличивать свою роль в модернизации хозяйства. Но дела говорят сами за себя. Попробуем перечислить их. По мнению начальника дистанции С. С. Попова, при непосредственном участии М. И. Чебыкина установлены современные переездные механизмы. Усовершенствовано



управление шлагбаумами. Внедрены светодиодные головки светофоров. В результате повысилась надежность работы автоматики, снизились затраты на обслуживание устройств, экономится электроэнергия.

Немало сил и знаний вложил Михаил Иванович, внедряя систему передачи данных с линейных пунктов. Благодаря ей стало возможным оперативно определять причины отказов технических средств.

...Человека в ярко-желтом жилете с надписью «ШЧ-16» видно изда-лека. Спокойно шагает он по шпалам. Внимательно смотрит на состояние устройств: снег сошел, все теперь на виду. В последнее десятилетие на железную дорогу обрушилась напасть — воровство деталей, содержащих цветные металлы. Еще вчера вроде бы все было в порядке: переводились стрелки, четко работали светофоры. А наутро — сбой. Михаил Иванович знает, где могут орудовать любители легкой наживы. Туда и идет. Метр за метром осматривает устройства. И вдруг — внимание привлекла дроссельная перемычка, вернее отсутствие одной ее нитки. Ясно — здесь по-бывали злоумышленники. Неужели не понимают, что шутят с огнем? На днях вырезали рельсовые соединители. Пока сообщали в милицию, ис-кали в дистанции детали, восстанавливали — поезда стояли. Но главное —

в таких случаях под угрозой оказывается безопасность движения. А если никто не заметит хищения?

На вверенном Чебыкину участке такого не бывает. Он видит все, знает все и умело действует в экстремальной ситуации. Завидные качества.

Думаю, именно они стали решающими при избрании Михаила Ивановича председателем совета общественных инспекторов по безопасности движения. Знающие люди подсказали еще одну черту чебыкинского характера — требовательность и бескомпромиссность.

После внезапного перекрытия светофора с последующим проездом запрещающего сигнала, случившегося на станции Грязновская в конце нынешней зимы, дозорные взяли за правило делать внезапные проверки. Постоянно участвует в них и Чебыкин. Главное для него не столько обнаружить неисправность, сколько научить человека не допускать ее.

...По путям станции Марамзино идут двое. Рядом с Михаилом Ивановичем — электромеханик К. В. Фитин, хозяйство которого предстоит проверить. Ничто не ускользает от внимания Чебыкина. Здесь вот конденсат в электроприводе. Значит, может неожиданно выйти из строя электродвигатель. На одной из стрелок отвалился плохо припаянный провод. Тоже непорядок — дежурная по станции не сможет организовать маршрут движения поезда. Конечно, все замечания будут записаны в специальный журнал, чтобы контролировать их исправление. Но не только в этом заключается работа дозорного Чебыкина. Он ходит по перегону рядом с исполнителем для того, чтобы научить, его, как правильно вести хозяйство. Так поступают все восемнадцать общественных инспекторов Каменск-Уральской дистанции сигнализации и связи.

Инженерная должность, серьезная общественная нагрузка заставляют Чебыкина постоянно повышать запас знаний. Жена Ирина знает: зайдет Михаил Иванович в книжный магазин — от витрин с технической литературой не оттащишь. Непременно приобретет новинку. Еще бы! Так хочется, чтобы и в его дистанции на каждом производственном участке стояли компьютеры, чтобы действовали тональные рельсовые цепи, микропроцессорная централизация.

Мечты, мечты... Хочется верить, что они сбудутся и еще придется Чебыкину обслуживать самые новейшие устройства. Ведь лет-то ему всего 45...

Время профессии

Александр
Емельянович
Кнот

Застать на месте начальника Ишимских железнодорожных станций Александра Емельяновича Кнота. День его расписан по минутам. Жесткий график, нужно быть четко чувствующим время и умение задавать ложные вопросы.

А хозяйство у Кнота немалое. Дистанция, которой эксплуатацией жилых домов, расположенных на 47 станциях и участках протяженностью 400 километров, на ее балансе находятся котельных, 19 станций, 23 поста электроподстанции теплотрассы...

Личность руководителя — что ее воле, квалификация и жизненный опыт — бесспорно, важны для решения любой ситуации, экономическую прежде всего. Но ведь эти качества есть не у одного Кнота. У многих. Ну, хорошо, амбиций, сколько руководителем. Но в мимолетных авантюрах, сколько их не выдвигают. Что же поддерживает Александра Емельяновича Кнота более 15 лет в самый сложный и бурный период жизни, хозяйства?

Наше поколение выросло на волне свободы, уже битое реформами. Оно той нас не принимал, потому что тогда...

— Я звезд с неба не хватал, — говорит Александр Емельянович. — Помощи-то со стороны ждать не пришлось. На свои силы. Окончил сельскую единственную общеобразовательную кампанию 10-й класс. Поступил в Ишимское ПТУ. Сначала в Ишимское ПТУ. Затем поступил в сельхозтехникум. Лишь по причине... Что не имел стажа работы. Без стажа работы не принимали и не брали в армию. Служил три года в пограничных войсках. Как раз произошли события на Дамаске. И снова попал под преобразование. И снова призван служил уже два года.

И все же я благодарен судьбе, что в трудностях и трудностях нашему поколению удалось, веру в себя.

валяется безопасность движения. А если

ке такого не бывает. Он видит все, знает

шашающими при избрании Михаила Ива-
дественных инспекторов по безопасно-
дсказали еще одну черту чебыкинского
бескомпромиссность.

я светофора с последующим проездом
егося на станции Грязновская в конце
за правило делать внезапные провер-
ебыкин. Главное для него не столько об-
научить человека не допускать ее.

но идут двое. Рядом с Михаилом Ива-
Фитин, хозяйство которого предстоит
внимания Чебыкина. Здесь вот конден-
жет неожиданно выйти из строя элект-
к отвалился плохо припаянный провод.
станции не сможет организовать марш-
замечания будут записаны в специаль-
ть их исправление. Но не только в этом
ебыкина. Он ходит по перегону рядом
аучить, его, как правильно вести хозяй-
дцать общественных инспекторов Ка-
лизации и связи.

езная общественная нагрузка заставля-
ь запас знаний. Жена Ирина знает: зай-
магазин — от витрин с технической ли-
но приобретет новинку. Еще бы! Так хо-
на каждом производственном участке
овали тональные рельсовые цепи, мик-

ть, что они сбудутся и еще придется Че-
ие устройства. Ведь лет-то ему всего 45...

Время профессионалов

**Александр
Емельянович
Кнот**

Застанать на месте начальника Ишимской дистанции гражданских со-
оружений Александра Емельяновича Кнота весьма проблематич-
но. День его расписан по минутам. Для того чтобы уложиться в столь
жесткий график, нужно быть человеком высокоорганизованным,
чутко чувствующим время и умеющим быстро решать любые неот-
ложные вопросы.

А хозяйство у Кнота немалое. Дистанция занимается техниче-
ской эксплуатацией жилых домов и служебно-технических зда-
ний, расположенных на 47 станциях и остановочных пунктах протяжен-
ностью 400 километров, на ее балансе более 80 тыс. кв. м жилья, 30
котельных, 19 станций, 23 поста электрической централизации, 32 км
теплотрассы...

Личность руководителя — что ее составляет? Профессиональная ква-
лификация и жизненный опыт — бесспорно. Умение глубоко анализиро-
вать ситуацию, экономическую прежде всего. Способность к конкурент-
ному противостоянию, контактность, дальновидность, маневренность...
Но ведь эти качества есть не у одного Кнота, а тем не менее сколько лоп-
нуло хороших амбиций, сколько руководителей потеряли голову в эконо-
мических авантюрах, сколько их не выдержало испытаний на прочность...
Что же поддерживает Александра Емельяновича на посту руководителя
более 15 лет в самый сложный и бурный период в жизни страны, отрас-
ли, хозяйства?

Наше поколение выросло на волне 60-х годов, немного вкусившее
глоток свободы, уже битое реформами, но не завязшее в застое... Зас-
той нас не принимал, потому что тогда мы были никто.

— Я звезд с неба не хватал, — говорит о себе Александр Емельяно-
вич. — Помощи-то со стороны ждать не приходилось. Рассчитывал только
на свои силы. Окончил сельскую одиннадцатилетку. Года через два оче-
редная общеобразовательная кампания снова «вернет» в среднюю шко-
лу 10-й класс. Поступил в Ишимское ПТУ, получил специальность слеса-
ря-сантехника. Затем поступил в сельхозтехникум, оттуда меня отчисли-
ли по причине... Что не имел стажа работы в сельском хозяйстве. И такое
было. Без стажа работы не принимали и в вузы. Обидно до слез. Призва-
ли в армию. Служил три года в пограничных войсках на Дальнем Восто-
ке. Как раз произошли события на Даманском. Маме писал, что у нас все
спокойно. И снова попал под преобразование ... в армии. Следующий за
нами призыв служил уже два года.

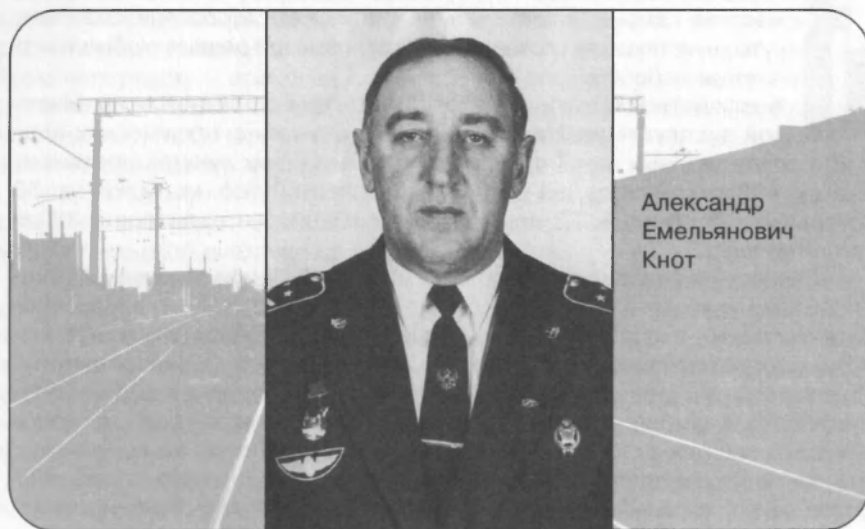
И все же я благодарен судьбе, что при всех непредвиденных обстоя-
тельствах и трудностях нашему поколению оставляли веру в светлое бу-
дущее, веру в себя.

В сентябре 1969 года демобилизованный из армии Саша Кнот поступил на работу в Ишимскую дистанцию гражданских сооружений в качестве слесаря-сантехника. Далеко не одними засорившимися унитазами и канализацией приходилось заниматься. По всей линии колесили, латали старенькие отопительные системы, ремонтировали котельные, водопровод.

Александр Емельянович был назначен мастером сантехнических работ, в его подчинении оказалось 25 человек.

Начало семидесятых овеяно романтикой. Гремел на весь мир БАМ, началось освоение тюменского Севера. Тысячи и тысячи молодых людей срывались с насиженных мест, уезжали осваивать свою «целину». Поддался модному течению и Кнот; впрочем, и подзаработать не мешало — женился к тому времени.

Устроился шофером в автотранспортное предприятие в Надыме. Три года в Приполярье крутил «баранку». В мае 1977 года приехал в Ишим в отпуск. Встретился с бывшими коллегами, руководством НГЧ. «Возвращайся, —



Александр
Емельянович
Кнот

просят, — директором котельного хозяйства назначим. Оклад — 230 рублей».

Конечно, на Севере раз в десять больше зарабатывал, но здесь, в Мангуте, мама, да и Татьяна с малыми детьми суровый климат не подошел. Прельщала и перспектива профессионального роста, возможность продолжить образование. Потом Александр Емельянович заочно окончит техникум и институт.

Его — молодого, инициативного — «бросили» на самый трудный участок. Котельное хозяйство было в таком запущенном состоянии, что и вспоминать страшно. Кочегары, как черти в преисподней, совковыми лопатами забрасывали в топку уголь, который не всегда был хорошего качества. Некоторые станции отапливались паровозами. В самом Ишиме — проблемы с обеспечением теплом.

— Работы непочатый край. И деньги есть, и люди. Нет оборудования. Котлы, трубы, стекло, вплоть до гвоздей надо было доставать, выбивать с боем. Это сейчас можно все купить, а средств не хватает.

В принципе, это была школа выживания, которая, кстати, пригодится и в рыночных условиях. Коммуникабельность и компетентность, мобильность

и огромная работоспособность принес...

В 1987 году решением трудового на должность начальника дистанции Михайлович Скворцов, бывший тогда чешским веянием относился несколько «взлетели» по ступеням власти лишь б... ям. Его оценка стоила многого. Кнот щал, то сделает непременно.

Объем выполняемых работ постепенно занялась расширением собственной территории базы теплица, административных помещений на 60 автомашин, два склада пиломатериалами и механизацией всех процессов расширяется автопарк.

Головная боль — котельные. Скопления выходящих, ни праздничных дней, бесс...

— Новый год, люди сидят за праздни...

За эти годы были закрыты три тепловых паровозы. Шесть котельных в Ишиме перешли на газ. Выполнялись работы по котельной № 2 и № 3. Дистанция ушла на большие средства, и появилась возможность тепловую энергию.

Большая работа проводится по улице станции Мангут подключено к централизованной двухквартирных жилых дома на станцию кредитованию сдан в эксплуатацию 18 домов, построены гаражи на 28 боксов в Ишиме.

...Сантехник, пожалуй, одна из самых интересных кинокомедий. И как бы ни воротились, но не обойтись. В конце концов «все это» нечистоты вывозились специальным автомобилем. Дистанция в кругленькую сумму приняло решение подключить жилье к централизованной системе отопления в Ишиме. И это было сделано. Сантехники своего коммунального хозяйства.

На балансе дистанции два детских сада, женных в живописном месте под Ишимом. Дорожников не только Тюменского отделения, но и обиделся на северян. В прошлом году они так и не заплатили. Дистанция построила две спальни корпуса на 240 мест, административные батишки получают в подарок новый спортзал.

— А у нас ведь еще есть на попечение, — сказал Александр Емельянович.

К детям и старикам отношение нежное.

— Он очень заботливый, — подхватывает. — Прост в общении, с любым вопросом.

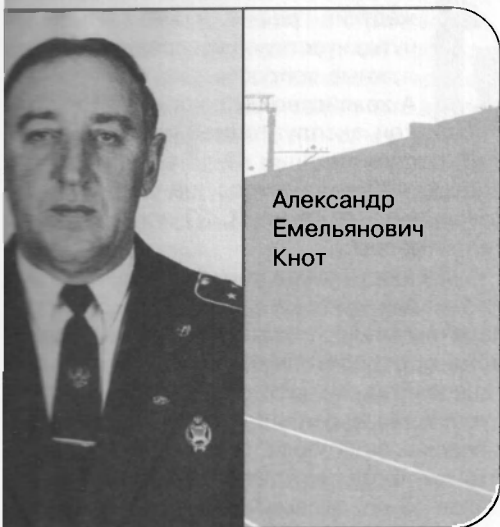
Попросят дрова подвезти, крышу починить, а то и просто по-стариковски пожаловаться.

По-европейски подтянутый, эрудированный, легко находит общий язык и с простыми

близованный из армии Саша Кнот поступил на должность гражданских сооружений в качестве одним из засорившимися унитазами и ка... По всей линии колесили, латали стар... ремонтировали котельные, водопровод... назначен мастером сантехнических ра... 25 человек.

романтикой. Гремел на весь мир БАМ, Севера. Тысячи и тысячи молодых людей резжили осваивать свою «целину». Поддал... ром. и подзаработать не мешало — же...

спортное предприятие в Надыме. Три... В мае 1977 года приехал в Ишим в от... руководством НГЧ. «Возвращайся, —



Александр
Емельянович
Кнот

ного хозяйства назначим. Оклад — 230

десять больше зарабатывал, но здесь, в... малыи детьми суровый климат не подо... профессионального роста, возможность... Александр Емельянович заочно окончит

ного — «бросили» на самый трудный уча... по в таком запущенном состоянии, что и... как черти в преисподней, совковыми ло... который не всегда был хорошего ка... вались паровозами. В самом Ишиме —

и деньги есть, и люди. Нет оборудования... гвоздей надо было доставать, выбивать... а средств не хватает.

вживания, которая, кстати, пригодится и... зельность и компетентность, мобильность

и огромная работоспособность принесли молодому специалисту авторитет.

В 1987 году решением трудового коллектива А. Е. Кнот был выдвинут на должность начальника дистанции гражданских сооружений. Виктор Михайлович Скворцов, бывший тогда начальником дороги, к демократическим веяниям относился несколько настороженно. Мало ли горлопанов «взлетели» по ступеням власти лишь благодаря сладкоречивым обещаниям. Его оценка стоила многого. Кнот доказал, что он не такой, что обещал, то сделает непременно.

Объем выполняемых работ постоянно возрастал. Дистанция вплотную занялась расширением собственной базы. Построены за эти годы на территории базы теплица, административно-бытовой корпус, гараж-профилакторий на 60 автомашин, два склада-ангара, лесопильный цех с двумя пилорамами и механизацией всех процессов, электросварочный цех. Расширяется автопарк.

Головная боль — котельные. Сколько же нервов, сил отняли они?! Ни выходных, ни праздничных дней, бессонные ночи...

— Новый год, люди сидят за праздничными столами, а мы на прорыве...

За эти годы были закрыты три тепловых пункта. Ушли наконец на покой паровозы. Шесть котельных в Ишиме были переведены с твердого топлива на газ. Выполнялись работы по перераспределению нагрузок котельной № 2 и № 3. Дистанция ушла от покупок тепла, на что тратились большие средства, и появилась возможность самим продавать излишки тепловой энергии.

Большая работа проводится по улучшению жилого фонда. Жилье на станции Мангут подключено к центральному отоплению. Построены два двухквартирных жилых дома на станции Голышманово. По ипотечному кредитованию сдан в эксплуатацию 18-квартирный дом на станции Мангут, построены гаражи на 28 боксов в Ишиме.

...Сантехник, пожалуй, одна из самых популярных фигур анекдотов и кинокомедий. И как бы ни воротили носы снобы, без очистных сооружений не обойтись. В конце концов «все леди делают это». До 1993 года все нечистоты вывозились специальным автотранспортом. «Золотари» обходились дистанции в кругленькую сумму. Чтобы уйти от этих затрат, было принято решение подключить жилье к городской центральной канализации в Ишиме. И это было сделано. Сантехник стал поистине начальником всего своего коммунального хозяйства.

На балансе дистанции два детских оздоровительных лагеря, расположенных в живописном месте под Ишимом. Здесь отдыхают дети железнодорожников не только Тюменского отделения, но и из Сургута. Кстати, Кнот обиделся на северян. В прошлом году оздоровили более 200 детей, а за них так и не заплатили. Дистанция построила в детском оздоровительном лагере спальные корпуса на 240 мест, административный корпус. В 2003 году ребяташки получают в подарок новый спортивно-танцевальный комплекс.

— А у нас ведь еще есть на попечении и детская железная дорога, — сказал Александр Емельянович.

К детям и старикам отношение начальника дистанции, я бы сказал, нежное.

— Он очень заботливый, — подтвердили в совете ветеранов дистанции. — Прост в общении, с любым вопросом к нему можно подойти смело.

Попросят дрова подвезти, крышу подлатать, квартиру отремонтировать, а то и просто по-стариковски пожаловаться — идут к нему на прием.

По-европейски подтянутый, эрудированный, кажется, он одинаково легко находит общий язык и с простым работягой, и с мэром. Ведется

активная работа по передаче жилья в муниципальную собственность. Кто-то из глав администрации, может, и пойдет на уступки, но больше не вывернут руки вывернуть. Отдавай, мол, им только первоклассное жилье со всеми коммуникациями. И дипломатом приходится быть, и скупым хозяином.

— Согласно заданию МПС, мы передали в муниципальную собственность около 100 тысяч кв. м жилья, — говорит Александр Емельянович. — Нам же отделение дороги «подкинуло» путевые бараки, многие из которых в ветхом состоянии. Так что отдыхать некогда.

А они и не отдыхали никогда.

За последние два года дистанция гражданских сооружений переоборудовала здание товарной конторы под дом отдыха локомотивных бригад. Такой уютный, красавец дом получился. Ремонтируются посты электрической централизации в Ялutorовске и Вагае, дома связи в Ишиме, Вагае, Ялutorовске. Отремонтированы платформы на станциях Винзили, Богдинская. Продолжается перевод постов электрической централизации на отопление индукционными нагревателями.

— А это что за сказочный городок? — рассматриваю разложенные на столе эскизы.

— Правда, красиво? — Александр Емельянович явно доволен. — Не узнали... Это ведь наша привокзальная площадь.

Началась подготовительная работа по реконструкции вокзала станции Ишим. Все будет сделано в едином архитектурном стиле, учитывая и историческую значимость. Уже готовится проектно-сметная документация.

Какие еще красивые замыслы и планы претворятся в жизнь благодаря ему, Александру Емельяновичу Кноту, почетному железнодорожнику?

Желтый мигающий...

**Владимир
Николаевич
Шувалов**

Работа становится сутью человека. Этот мало оригинальный тезис у Владимира Николаевича Шувалова, станционного диспетчера станции Свердловск-Сортировочный, раскрылся сразу же, с первых слов. Соглашаясь в чем-то или утверждая какие-то истины, он в легкой равномерности быстро твердит: «Да-да-да-да-да!».

Из его рабочего кабинета, из «фонарика» на объединенном посту, — широкий обзор путей и горок, и видно, как формируются составы, как отдельные вагоны скользят с горки и, сдержанно пройдя «объятия» замедлителей, вновь начинают разбег, утверждая простые и ясные истины: «Да-да-да-да-да!».

«Да-да-да-да-да!» — безостановочной работе железной дороги.

«Да-да-да-да-да!» — людям, которые делают эту работу непрерывающей...

— Владимир Николаевич, из людей «гражданских», не железнодорожных, каждый, наверное, мнит, что уж о работе диспетчера он знает все... А разговорись подробнее — оказывается, знает, да не совсем... Давайте с этого и начнем наш разговор...

— У станционного диспетчера, как и у любого другого, есть круг своих обязанностей: это руководитель смены № 4. Основная работа по приему, по роспуску, по работе локомотивов и локомотивных бригад на станционных путях в пределах работы станции.

— Сколько человек в коллективе смены?

— Если считать с вагонщиками, с машинистами ТЧ-5, ШЧ, — то это более 500 человек.

— А всего труднее — что сегодня? Какие задачи стоят перед вами и вышла на передний план?

— Самое трудное — отсутствие локомотивов. Приходится спрашивать по парку, почему что на ПТО в локомотивных депо не хватает: предоставление окон на участках — это проблема, приходится давать, потому что путевым хозяйствам вырастает в проблему: ведь поезда стоят на станциях, вагоны с переработкой и без переработки.

— Удастся ли приблизиться к решению этой проблемы?

— Так, локомотивы... Если локомотивы не хватает, то пересаживаем на них локомотивные бригады, прибывающие с казанского, с ижевского, с каменск-уральского участков и с других. Приходится отправлять со станции. Это проблема не решить, она под силу только тем, кто знает, что делать. Мы же обязаны по всем участкам предоставлять окна.

— Владимир Николаевич, расскажите о вашей работе на железную дорогу и когда?

— В 1980 году. За два года до этого я окончил школу. После выпуска вся наша группа была направлена в железнодорожный батальон, станция Плесецкая, Архангельская область. Это была локомотивная бригада. После службы в армии я работал горочным составителем, потом машинистом парка формирования. Теперь станционный диспетчер.

— Родители связаны были с железной дорогой?

— Да-да-да-да-да! Отец, Николай Владимирович, был начальником рефрижераторной секции, которые служат для сохранения продуктов. Он работал на нашей станции. Я ходил к нему. Поэтому мама у меня хотела быть продавцом, — но, конечно, не получилось. А вообще железнодорожная династия. Мой дед, Петр Петрович Зорькин. Он еще в 50-е годы работал на станции Свердловск-Сортировочный. У него была своя библиотечка — и, помню, летел по воздуху сигнал. Чаще всего были очень красочные рисунки, флажки. Я часто смотрел с моста на огни — это был язык железной дороги. Это было так интересно.

я в муниципальную собственность. Кто-то и пойдет на уступки, но больше хороших только первоклассное жилье со всем приходится быть, и скучным хозяином. Мы передали в муниципальную собственность, — говорит Александр Емельянович. — Ну, «путьские» бараки, многие из которых отдыхать некогда.

ция гражданских сооружений переоборудована под дом отдыха локомотивных бригад. Ремонтируются посты электрической и Вагае, дома связи в Ишиме, Вагае, платформы на станциях Винзили, Богословов электрической централизации на станциях.

док? — рассматриваю разложенные на

андр Емельянович явно доволен. — Небольшая площадь.

работа по реконструкции вокзала станционного архитектурном стиле, учитывая и ведется проектно-сметная документация. И планы претворятся в жизнь благодаря Кноту, почетному железнодорожнику?

Игающий...

ловека. Этот мало оригинальный тезис Шувалова, станционного диспетчера сорочный, раскрылся сразу же, с первого или утверждая какие-то истины, он остро твердит: «Да-да-да-да-да!».

из «фонарика» на объединенном поезде и горю, и видно, как формируются со-бы скользят с горки и, сдержанно проймают начинают разбег, утверждая простые

овочной работе железной дороги. которые делают эту работу непрекраща-

одей «гражданских», не железнодорож-ж о работе диспетчера он знает все... ваается, знает, да не совсем... Давайте

— У станционного диспетчера, как и у всех на железной дороге, есть круг своих обязанностей: это руководство работой станции. Я — непосредственный руководитель смены № 4. То есть на моих плечах — оперативная работа по приему, по расписанию, по отправлению поездов, подвязка локомотивов и локомотивных бригад к отправляющимся поездам, дача окон на станционных путях в пределах станции, оперативное руководство работой станции.

— Сколько человек в коллективе смены?

— Если считать с вагонщиками, с локомотивщиками, с работниками ТЧ-5, ШЧ, — то это более 500 человек.

— А всего труднее — что сегодня? Какая проблема раздвинула остальные и вышла на передний план?

— Самое трудное — отсутствие локомотивов. Их катастрофически не хватает. Приходится спрашивать по паркам прибытия годные локомотивы, потому что на ПТО в локомотивных депо их не успевают обрабатывать. Дальше: предоставление окон на участках — тоже головная боль... Их все равно приходится давать, потому что путевцам нужно же работать. Но всегда это вырастает в проблему: ведь поезда стоят, увеличивается простой транзитных вагонов с переработкой и без переработки. Вот основные мотивы...

— Удастся ли приблизиться к разрешению этих проблем? За счет чего?

— Так, локомотивы... Если локомотивов не хватает, изыскиваем годные локомотивы и пересаживаем на них локомотивные бригады. А локомотивные бригады приходится использовать с оборота, то есть брать свои бригады, прибывающие с казанского, с дружининского, с нижнетагильского, с каменск-уральского участков и с поездами соответствующего направления, и отправлять со станции. Что же касается окон, тут нам самим проблему не решить, она под силу только отделенческим работникам: мы же обязаны по всем участкам предоставлять трехчасовые окна.

— Владимир Николаевич, расскажите теперь о себе... Как вы пришли на железную дорогу и когда?

— В 1980 году. За два года до этого я окончил железнодорожный техникум. После выпуска вся наша группа пошла служить в железнодорожный батальон, станция Плесецкая, Архангельская область. Та же самая железная дорога: и дежурные по станции там были, и стрелочники, и локомотивная бригада. После службы в армии пришел сюда на станцию, устроился горючим составителем, потом работал дежурным по путям, дежурным парка формирования. Теперь станционный диспетчер.

— Родители связаны были с железной дорогой?

— Да-да-да-да-да! Отец, Николай Владимирович Шувалов, работал начальником рефрижераторной секции, есть такие пятивагонные секции, которые служат для сохранения продуктов в пути следования. Когда, случалось, отец проезжал по нашей станции — он звонил, мы с мамой приходили к нему. Поэтому мама у меня хоть напрямую к дороге не относилась — она была продавцом, — но, можно сказать, жила расписанием дороги. А вообще железнодорожная династия началась с деда, с Сергея Петровича Зорькина. Он еще в 50-е годы работал машинистом паровоза на станции Свердловск-Сортировочный. У него была небольшая профессиональная библиотечка — и, помню, лет в семь-восемь я брал у него инструкции по сигнализации. Чаще всего — именно по сигнализации. Там были очень красочные рисунки, флажки, семафоры. Потом приходил на станцию, смотрел с моста на огни — синие, красные, зеленые, «читал» язык железной дороги. Это было так интересно!

— Сейчас, наверное, этот язык вам известен досконально?

— Да-да-да-да-да!

— А если перенести значение этой сигнализации на вашу жизнь, каберу, то какие знаки перед вами сейчас, какой свет?

— Скорее всего, желтый мигающий... Что в переложении на человека может значить следующее: работать стало гораздо тяжелее, ответственнее, но работать можно, и нужно работать больше и лучше, не теряя времени. Раньше мы только с одной системы отправляли по 85–90 поездов. А сейчас... После взрыва объемы работ на станции уменьшились. Но наращиваем темпы. Сейчас начали отправлять уже по 50 поездов. Пока с уровнем показателей «до взрыва» мы еще не сравнялись. И локомотивных бригад стало поменьше, труднее, как я уже говорил, делать подвязки локомотивных бригад... И локомотивы стоят законсервированные — вон на складе топлива очень много негодных локомотивов. Все играет свою роль в отправлении поездов. Но — работаем...

...«До взрыва» и «после взрыва»... Жизнь конкретной станции Свердловск-Сортировочный обрела два измерения. Наша общая жизнь — жизнь народа, жизнь страны — тоже имеет два похожих измерения: до «реформ» — после «реформ». И хотя экономический шок железнодорожников может показаться, в отличие от общенационального, мгновенным, «взрывным», — выход из него так же «размазан» во времени, как и у всех нас... Трудное поэтапное возвращение к нормально работающей экономике называется теперь временем «после взрыва»...

Взрыв же был тяжелейшим испытанием для тех, кто оказался рядом с его эпицентром.

— Я работал в ту ночь, — вспоминает Владимир Николаевич Шува-лов, — дежурным по парку формирования. Транзитный поезд шел с шестого, по-моему, или с седьмого пути четного парка прибытия. И в бок ему выкатился состав, который должен был разбираться. Я взрыв наблюдал своими глазами. Это произошло метрах в восьмистах-тысяче от меня. Прокатилась мощная взрывная волна. На нашем трехэтажном посту силой взрыва вынесло все стекла. Хорошо, что за мной была открыта дверь — ударная волна ушла в этот проем. А иначе нас бы вынесло вместе с дежурной по пульту. Страшная, страшная картина... Напротив дома, где я сейчас живу, была большая воронка...

— После этой трагедии вы какие-то выводы сделали лично для себя?

— Какие личные выводы!.. Выводы были сделаны централизованные. Просто в организацию работы внесены изменения, которые должны исключить подобные аварии, — на станции стали делать так, как изначально должно было быть. Все транзитные поезда пропускаются по третьему пути. И поезда горочные, то есть разбирающиеся, с транзитными не соприкасаются..

Чувствуя, что Владимир Николаевич напрягся, вспоминая прошлое, я перешел к «релаксационным» вопросам.

— Какие увлечения? Чем любите после работы заниматься?

— В основном, компьютером. Просматриваю разные сайты в Интернете — успокаивает. Работа, конечно, нервная немножко. Поэтому люблю все, что снимает напряжение. В футбол немного играем с ребятами. Иногда ходим в походы с друзьями, с Сергеем Наймушиным, он в вагонном депо работает, с Алексеем Ложкиным — трудится в моей смене маневровым диспетчером. С нами на природу выбирается Дмитрий Васильевич Берсенов, который работает в управлении персоналом дороги. Но чаще

всего с Наймушиным... Берем спаль-... в природе — и напряжения как не бывало. К спортивной базе на Флюсе... К горе Волчской области, в Каслях... У нас на Урале ест

— А есть у вас какие-то принципы, какое-нибудь управленческое кредо?

— В коллективе от людей нужно требовать и поднажать... Железная дорога — это с людьми нужно мягко. А в отношении работы, нужно работать, то есть отдавать работу с детства: начал работать — работе отдал все принципы работы диспетчером не с

— Довольны, что связали свои жизни?

Телефоны на диспетчерском пульте, кулеры компьютеров, дорога стуком колес... И в этом едином ритме не совсем оказалось уверенностью ответил «Да-да-да-да-да»

Тонкие линии СВЯЗИ

Леонид Степанович Оборин

Когда рука привычно тянется к телефону, автоматически набирают знакомый номер. Сколько за всем этим ума, труда, человеческого прогресса. Один из немалых графов, выдававших бумажную ленту современных электронных информационных панович Оборин, администратор телеграфист

— Вот уж не думал, что все так получится. Доточенное лицо, — я ведь родом из деревни, сеял, пахал, строил — на все руки мастер. В войну в пехоте, ранен, но единственный из Яра живой, с орденом Красной Звезды. Медаль. И снова к земле, трудился до последнего. На ферме, вела дом, нас — сына и трех сыновей, разуму учила. Когда проводили на погост (в душу прожили), через два месяца и о-а — пана проводаю...

Окончив десятилетку на «хорошо» и «отлично», хотел поступить в университет, но не прошел. «При телеграфе курсы открываются, давай учиться, стал самостоятельно работать на радио»

...ик вам известен досконально?

...е этой сигнализации на вашу жизнь, как и сейчас, какой свет?

...ающий... Что в переложении на человека работать стало гораздо тяжелее, ответственнее, нужно работать больше и лучше, не теодной системы отправляли по 85–90 поездов. Объемы работ на станции уменьшились. Начали отправлять уже по 50 поездов. Пока «а» мы еще не сравнялись. И локомотивнее, как я уже говорил, делать подвязкиотивы стоят законсервированные — воннегодных локомотивов. Все играет свою— работаем...

...ва... Жизнь конкретной станции Свердловизмерения. Наша общая жизнь — жизньимеет два похожих измерения: до «реэкономический шок железнодорожние от общенационального, мгновенным, же «размазан» во времени, как и у всехщение к нормально работающей эконом«после взрыва»...

...пытанием для тех, кто оказался рядом...поминает Владимир Николаевич Шуварования. Транзитный поезд шел с шесути четного парка прибытия. И в бок емуен был разбираться. Я взрыв наблюдало метрах в восьмистах-тысяче от меня.олна. На нашем трехэтажном посту сирошо, что за мной была открыта дверь —и. А иначе нас бы вынесло вместе с деашная картина... Напротив дома, где яка...

...кие-то выводы сделали лично для себя?ыводы были сделаны централизованные.есены изменения, которые должны истанции стали делать так, как изначальноые поезда пропускаются по третьемуразбирающиеся, с транзитными не со

...лаевич напрягся, вспоминая прошлое, япросам.

...ите после работы заниматься?Просматриваю разные сайты в Интернетно, нервная немножко. Поэтому любе. В футбол немного играем с ребятами.и, с Сергеем Наймушиным, он в вагонюжжиным — трудится в моей смене маа природу выбирается Дмитрий Васильеуправлении персоналом дороги. Но чаще

всего с Наймушиным... Берем спальные мешки, палатки. Один-два дня на природе — и напряжения как не бывало. Какие места любим? Бываем на спортивной базе на Флюсе... К горе Волчихе ездили... Были в Челябинской области, в Каслях... У нас на Урале есть где отдохнуть.

— А есть у вас какие-то принципы, касающиеся отношения к работе? Какое-нибудь управленческое кредо?

— В коллективе от людей нужно требовать дисциплину, иногда нужно и поднажать... Железная дорога — это вторая армия. Но общаться с людьми нужно мягко. А в отношении работы: пришел на работу — значит, нужно работать, то есть отдавать работе все силы. Но это правило у меня с детства: начал работать — работе отдавай все силы. Люди с другими принципами работать диспетчером не смогут. Вполнакала у нас нельзя.

— Довольны, что связали свои жизни — вы и дорога?

Телефоны на диспетчерском пульте трезвонили не умолкая, шумели кулеры компьютеров, дорога стуком колес обговаривала вслух свои дела. И в этом едином ритме не совсем оказалось понятным, кто с энергичной уверенностью ответил «Да-да-да-да-да!»: человек или Дорога.

Тонкие линии связи

Леонид
Степанович
Оборин

Когда рука привычно тянется к телефонному аппарату, а пальцы автоматически набирают знакомый номер, не представляешь себе, сколько за всем этим ума, труда людей, непреклонной поступи технического прогресса. Один из немногих, кто прошел путь от телеграфов, выдававших бумажную ленту, наклеиваемую на бланк, до современных электронных информационных систем — Леонид Степанович Оборин, администратор телефонной сети станции Пермь-2.

Телеграфист

— Вот уж не думал, что все так получится, — улыбка смягчает его сосредоточенное лицо, — я ведь родом из деревни. Отец, Степан Васильевич, сеял, пахал, строил — на все руки мастер в родном колхозе. Прошел всю войну в пехоте, ранен, но единственный из призыва вернулся в Красный Яр живой, с орденом Красной Звезды, медалями, в том числе «За отвагу». И снова к земле, трудился до последнего дня. Мать с рассвета до заката на ферме, вела дом, нас — сына и трех сестер — кормила, поила, умывала, учила. Когда проводили на погост отца (шесть десятков лет душа в душу прожили), через два месяца и она тихо ушла из жизни: «Пойду, Степана провожаю...»

Окончив десятилетку на «хорошо» и «отлично», поехал в Пермь с надеждой поступить в университет, но не прошел по конкурсу. А тут родственник: «При телеграфе курсы открываются, давай туда, дело полезное». Отучившись, стал самостоятельно работать на ремонте телеграфной аппаратуры.

Потом — батальон связи Группы советских войск в Германии, под городом Галле. Приобрел хороший опыт. После армии вернулся на центральный телеграф, сдал на самый высокий, шестой разряд. Мне бы успокоиться, да не тут-то было. Услышал, что на железной дороге ищут специалистов по моему профилю, а там и перспективы, и заработки повыше. Для молодого парня что может быть интереснее? Вот и перешел, с августа 1971 года стал железнодорожником.

Определился в цех информационно-телеграфной связи на ремонт аппаратуры, всюду стучавшей тогда на станциях, в маневровых районах, конторах, словно неугомонный дятел. Чтобы пореже вызывали на линейные станции, стал думать над повышением надежности аппаратуры, вносил рационализаторские предложения. Словом, как мог поддерживал «подшефную» рабочую и резервную аппаратуру в рабочем состоянии, исключая отказы. Стали приглашать для обучения и консультации в Кунгурскую, Верещагинскую дистанции.



Леонид
Степанович
Оборин

Связист

Пожалуй, и здесь, завоевав прочные позиции, можно было Леониду Степановичу почивать на лаврах, только от характера не убежишь. Едва услышав о вводе на Перми-2 автоматической телеграфно-коммутационной станции, кинулся в новое дело. Начинать «от Адама». Разобравшись в схемах, приступили к монтажу, перебрали каждый проводок, своими руками осуществили наладочные работы, пуск. Все это, прихватывая вечера, выходные. Зато станцию сдали с гарантией качества, точно зная где какой прибор, реле, контакт и что от них ждать. Вся передача данных пошла на телеграфных аппаратах. Но скорость была уже маловата для резко возросших объемов перевозок и информации.

На новую ступень позволило подняться открытие дорожного вычислительного центра. Поступила новая аппаратура высокоскоростных систем передачи информационной связи «Аккорд», потребовавшая включения в единую сеть. Пройдя первым на дистанции обучение в ВЦ, Леонид Степанович занялся ее обслуживанием и эксплуатацией по Перми-2 и Перми-Сортировочной.

— Вижу, грамотешки все равно не ко не ускачешь. Поступил в УЭМИИТ на специальности «Проводная связь». Одновременно, но насколько интереснее!

Еще в годы учебы Леонид Степанович занялся монтажом АТС ЕСК-400, в 1982 году он защитил диплом на станции Пермь-Сортировочная.

Получив заветный синий ромбик, с этого пункта связи, занялся монтажом (опять без выходных!) АТС ЕСК-400 с использованием принципа спаривания автоматов связи — как их увязать между собой, АТС и другие узлы связи, к примеру, Думай, молодой инженер!

Забурлила рационализаторская мысль. Не только разработали, изготовили и пустили в эксплуатацию АТС (дальней связи), работающую по системе К12+12. По Перми-Сортировочной АТС, позволивший увеличить емкость, используя принцип спаривания автоматических приставок. Как авторитетно заявили. Весь дом связи перенесли и полностью заменили оборудование, саму АТС.

Много было и других «ноу-хау», позволяющих работать с минимальной долей отказов. Затем перешли на станции — Пальники, Боковая, Овьяты, вошедшие в состав Пермской дистанции Леонид Степанович. На границе дороги — Григорьевская, Мелочные руки не раз помогали выйти из трудных ситуаций.

Когда работаешь с душой, не глядя летят незаметно. Остается в памяти долгие годы работы в Пермском отделении, Свердловской области, общения, лучший инженерно-технический коллектив.

— Только не подумайте, что одна тесть Степанович, — ничто человеческое мне не чуждо. Главная моя работа — она же для людей. Как председателем совета трудового коллектива, так и на производстве, так и на социальные вопросы. «Ветеран труда» присвоили трем десятилетиям работы.

Два созыва выдвигался в Пермский край, работал в комиссии по транспорту, председателем территориальной депутатской группы, решении вопросов на уровне города, дороги и наших работников.

Заядлый и азартный автолюбитель. В своем отечественном автомобиле все своими руками. В сервис не обращаюсь. Сам переезжаю, не говоря об электрике.

От родителей остался «домик в деревне», отремонтировали, разбили яблоневый сад, живут на высоком уровне.

уппы советских войск в Германии, под го-
й опыт. После армии вернулся на цент-
ый высокий, шестой разряд. Мне бы ус-
ышал, что на железной дороге ищут спе-
там и перспективы, и заработки повыше.
Быть интереснее? Вот и перешел, с авгу-
жником.

мационно-телеграфной связи на ремонт
гда на станциях, в маневровых районах,
ятел. Чтобы пореже вызывали на линей-
вышением надежности аппаратуры, вно-
ложения. Словом, как мог поддерживал
ную аппаратуру в рабочем состоянии, ис-
ть для обучения и консультации в Кунгур-



Леонид
Степанович
Оборин

ав прочные позиции, можно было Лео-
а лаврах, только от характера не убе-
на Перми-2 автоматической телеграф-
инул в новое дело. Начинали «от Ада-
х, приступили к монтажу, перебрали
ами осуществили наладочные работы,
а, выходные. Зато станцию сдали с гаран-
акой прибор, реле, контакт и что от них
ла на телеграфных аппаратах. Но скорость
возросших объемов перевозок и инфор-

ю подняться открытие дорожного вычис-
ювая аппаратура высокоскоростных сис-
связи «Аккорд», потребовавшая включе-
ым на дистанции обучение в ВЦ, Леонид
иванием и эксплуатацией по Перми-2 и

— Вижу, грамотешки все равно не хватает, на одной практике дале-
ко не укачешь. Поступил в УЭМИИТ на заочное отделение по специаль-
ности «Проводная связь». Одновременно работать и учиться, верно, труд-
нее, но насколько интереснее!

Еще в годы учебы Леонид Степанович «посягнул» на квазиэлектрон-
ные АТС ЕСК-400, в 1982 году он защитил диплом по расширению теле-
фонной сети на станции Пермь-Сортировочная с их применением.

Получив заветный синий ромбик, стал инженером контрольно-ремонт-
ного пункта связи, занялся монтажом и пусконаладочными работами
(опять без выходных!) АТС ЕСК-400 сначала на Сортировке, потом в Лев-
шино. А тут еще головная боль: на отделении образовалось несколько си-
стем связи — как их увязать между собой, при этом дать выход на город-
скую АТС и другие узлы связи, к примеру, Камского речного пароходства?
Думай, молодой инженер!

Забурлила рационализаторская мысль. На участке Пермь-2 — Левши-
но разработали, изготовили и пустили в работу бесконтактную аппарату-
ру ДАТС (дальней связи), работающую по сигнальным каналам аппарату-
ры К12+12. По Перми-Сортировочной разработали схему, переделали
монтаж АТС, позволивший увеличить емкость с 400 до 800 абонентов, ис-
пользуя принцип спаривания автоматических линий с применением диод-
ных приставок. Как авторитетно заявили специалисты, не простая идея.
Весь дом связи перенесли и полностью заменили каналообразующее обо-
рудование, саму АТС.

Много было и других «ноу-хау», позволивших эксплуатировать технику
с минимальной долей отказов. Затем пошло их внедрение на линейных
станциях — Пальники, Боковая, Оверята, а с включением Верещагинской
в состав Пермской дистанции Леонид Степанович дотянулся и до запад-
ных границ дороги — Григорьевская, Менделеево. Его светлая голова, зо-
лотые руки не раз помогали выйти из трудных ситуаций на других отде-
лениях дороги.

Когда работаешь с душой, не поглядывая на часы, время и даже годы
летят незаметно. Остается в памяти другое — лучший рационализатор
Пермского отделения, Свердловской магистрали, Министерства путей со-
общения, лучший инженерно-технический работник отделения и дороги...

— Только не подумайте, что одна техника на уме, — смеется Леонид
Степанович, — ничто человеческое мне не чуждо. Важной считаю и обще-
ственную работу — она же для людей. Когда избирался первым предсе-
дателем совета трудового коллектива, это был мощный рычаг влияния как
на производство, так и на социальные вопросы. При нас только звание
«Ветеран труда» присвоили трем десяткам работников. Они и сейчас го-
ворят нам спасибо.

Два созыва выдвигался в Пермский городской Совет народных депу-
татов, работал в комиссии по транспорту и связи, был заместителем пред-
седателя территориальной депутатской группы. Здорово помогало в ра-
боте, решении вопросов на уровне города, защите интересов отделения
дороги и наших работников.

Заядлый и азартный автолюбитель, с 1976 года за рулем. На соб-
ственном отечественном автомобиле все делано-переделано своими ру-
ками. В сервис не обращаюсь. Сам перебрал двигатель, ходовую часть,
не говоря об электрике.

От родителей остался «домик в деревне». Вот эти руки его перестро-
или, отремонтировали, разбили яблоневый сад. По всем отзывам — дер-
жу на высоком уровне.

Спасибо отцу, хорошо играю на баяне. Поэтому все праздники — с музыкой. Пишу стихи. Нет, нет, до поэтов мне далеко, но поздравить в стихах с юбилеем, выдать что-нибудь «по случаю» для меня не в труд, а в радость.

Люблю уральскую природу, рыбалку, грибные да ягодные походы. В отпуске — «мотаю» километры по дорогам Прикамья, Башкирии: такие красивые места, такие люди! Берем с женой, Валентиной Анатольевной (она у меня, с гордостью скажу, «Отличник потребкооперации СССР» и самая красивая женщина), сыном Владимиром палатку, разбиваем лагерь в самых живописных уголках, с прозрачными ручьями, живительным воздухом, пением птиц...

С фирмой «PHILIPS»

В середине девяностых на отделении дороги стал прорабатываться проект замены отделенческой АТС на цифровую систему. Тендер выиграла германская фирма «ФИЛИПС». Ее специалисты начали работу. Леонид Степанович вместе с ними готовил все материалы по проекту, увязку системы с дорожной и городскими сетями, дополнительными требованиями по проекту. По мере реализации контракта дел становилось все больше, возникла необходимость в учебе и стажировке на фирме пермских умельцев. Так он снова оказался в Германии, на этот раз в городе Нюрнберге. Сначала трехнедельная учеба, потом его повели в цеха, показали, что сочли нужным — секреты фирмы на первом месте. С этим он позднее еще не раз столкнется... Успешно сдав экзамены, получил сертификат.

Тут же пошли поставки оборудования, начался монтаж, пуск в эксплуатацию. В июне 1996 года на Пермском отделении появилась цифровая АТС, первая на дороге и одна из первых на сети. Даже в городе ее не с кем было увязывать. Позади остались семь месяцев напряженнейшей работы с немецкими специалистами, когда отдыхали только во сне. Вместе познавали особенности, специфику, тонкости эксплуатации, вели проверку, тестирование и согласование с существующими сетями связи. Потом: «Ауфвидерзеен!», — немцы откланялись.

Замена АТС повлекла за собой включение цифровых систем передачи. Инженер Оборин «оседлал» и этот вид аппаратуры. Не раз в ходе работ вставали, казалось бы, тупиковые проблемы, нестыковки с аналоговой аппаратурой. Но глаза боятся, а руки делают: Леонид Степанович не стеснялся и немцев модернизировать, добиваясь безотказности в работе. Когда ставились цифровые коммутаторы «Гранит» — в очередной раз «усмирил» девятый вал неувязок.

С той поры работает на этой аппаратуре. По мере эксплуатации возникали новые негаданные проблемы, к примеру, по источникам питания. Все решалось, что называется, в рабочем порядке.

«Капиталисты» никогда не дают принципиальных и монтажных схем — опять секрет фирмы, он самостоятельно освоил ремонт абонентских и коммутационных плат, источников питания. Что из строя выходило, восстанавливал сам. Дистанция ни разу не обращалась на фирму по вопросам ремонта — удовольствие весьма дорогое. Выходит, сберег Леонид Степанович не один десяток тысяч долларов, даже по самым грубым прикидкам.

Администратор телефонной сети

Когда на отделении появилась единая дистанция связи, Центр по техническому обслуживанию взял на себя все коммутационные станции, увязал воедино сеть АТС отделения дороги. Леониду Степановичу поручили ремонт и обслуживание линий связи, сетей общего пользования.

Работа с каждым годом становится все сложнее, если очередной этап модернизации проходит успешно, если он растягивается хотя бы на несколько лет, то прогрессом! В Перми успевают.

Первыми на дороге освоили оптическую связь. Заменяли кабель, приборы связи, увязали с существующей аппаратурой ОТГ-35 Пермского завода «Морской». Пришлось поработать с их специалистами.

— Зато на деле убедился, что родные наши специалисты, морским, а их аппаратура на уровень выше зарубежных образцов. Давно пора сюда обратиться к нашим специалистам, к нашим фирмам за контрактами.

Сейчас на Пермской дистанции связи идет самый главный ход. Планируется полная замена старой ДХ-500, что позволит перевести на цифровую систему до стыка с Горьковской дорогой по станции Перми до стыка с Горьковской дорогой по станции Перми на Углеуральском участке. Недалек тот участок, где (снова первом на дороге) не кусочками, а целиком. Проект уже готов. Тогда абонент даже на расстоянии сможет выйти в любую существующую точку Земли. А это уже не столько...

Экипаж машины путе

Владимир
Андреевич
Кустов

Утреннее солнце блеснуло на каплях росы, уходящих за поворот рельсов, пролетающей «вэпээрки» — путевой машины, выправить, подбить и отриховать пути, переводов в нечетной горловине станции ВПРС-02 — интересная машина. Около десяти лет — обилием резиновых шлангов, смазкой, лением жидкости и маслом, пульсацией в экипаже, шумом и грохотом, с которым движется, тем, что на ней стоят некоторые приборы, взятые из авиации.

За командира — Владимир Андреевич Кустов, опытный путеец, вот уже четверть века сидящий за пультом этой машины, значительно облегчившей труд работников путевого хозяйства.

— Знаете, как нас сначала приняли? Владимир Андреевич. — «Ой, ерунда какая-то, расхват».

играю на баяне. Поэтому все праздники — нет, до поэтов мне далеко, но поздравить что-нибудь «по случаю» для меня не в труд,

рыбалку, грибные да ягодные походы. по дорогам Прикамья, Башкирии: такие! Берем с женой, Валентиной Анатольевной. «Отличник потребкооперации СССР» сыном Владимиром палатку, разбиваем ла- сках, с прозрачными ручьями, живительным

на отделении дороги стал прорабатываться АТС на цифровую систему. Тендер выиг- .ПС». Ее специалисты начали работу. Ле- готовил все материалы по проекту, увяз- родскими сетями, дополнительными требо- реализации контракта дел становилось все мость в учебе и стажировке на фирме перм- казался в Германии, на этот раз в городе зельная учеба, потом его повели в цеха, по- — секреты фирмы на первом месте. С этим —ется... Успешно сдав экзамены, получил

оборудования, начался монтаж, пуск в эксп- на Пермском отделении появилась цифро- из первых на сети. Даже в городе ее не остались семь месяцев напряженнейшей сетами, когда отдыхали только во сне. Вме- те-ифику, тонкости эксплуатации, вели про- сование с существующими сетями связи. По- отклонялись.

собой включение цифровых систем переда- а и этот вид аппаратуры. Не раз в ходе ра- тупиковые проблемы, нестыковки с аналого- ются, а руки делают: Леонид Степанович не мковать, добиваясь безотказности в рабо- е коммутаторы «Гранит» — в очередной раз

этой аппаратуре. По мере эксплуатации воз- проблемы. к примеру, по источникам питания. ся, в рабочем порядке.

не дают принципиальных и монтажных схем — ностоятельно освоил ремонт абонентских и чиков питания. Что из строя выходило, вос- — разу не обращалась на фирму по вопросам зма дорогое. Выходит, сберег Леонид Степа- долларов, даже по самым грубым прикидкам. онной сети

идась единая дистанция связи, Центр по тех- на себя все коммутационные станции, увяз- ния дороги. Леониду Степановичу поручили ния связи, сетей общего пользования.

Работа с каждым годом становится напряженнее. Раньше хвалили, если очередной этап модернизации проходил за пять лет, сейчас ужасно ругаются, если он растягивается хотя бы на год. Успевай за техническим прогрессом! В Перми успевают.

Первыми на дороге освоили оптические волоконные технологии, применили кабель, приборы связи, увязали с другими системами. Внедрили аппаратуру ОТГ-35 Пермского завода «Морион» — тоже от души пришлось поработать с их специалистами.

— Зато на деле убедился, что родные умельцы-связисты не чета за- морским, а их аппаратура на уровень выше самых рекламируемых иностран- ных образцов. Давно пора сюда обратить внимание, а не рваться в жар- кие страны за контрактами.

Сейчас на Пермской дистанции связи особое внимание уделяется главному ходу. Планируется полная замена аналоговой АТС на современ- ную ДХ-500, что позволит перевести на цифровую систему весь участок: от Перми до стыка с Горьковской дорогой по станции Чепца. В проекте — за- мена на Углеуральском участке. Недалек тот день, когда связь на отделе- нии (снова первом на дороге) не кусочками, а целиком станет цифровой. Проект уже готов. Тогда абонент даже на самой дальней станции получит возможность выйти в любую существующую систему связи, «звякнуть» в любую точку Земли. А это уже не столько престижно, сколько выгодно.

Экипаж машины путевой

Владимир
Андреевич
Кустов

Утреннее солнце блестело на каплях росы на траве, серебрило нити уходящих за поворот рельсов, прогревало металлические поруч- ни «вэпээрки» — путевой машины, на которой предстояло нам выправить, подбить и отрихтовать путевую решетку стрелочных переводов в нечетной горловине станции Бахаревка.

ВПС-02 — интересная машина. Она напоминает боевой верто- лет — обилием резиновых шлангов, несущих под большим дав- лением жидкости и масло, пультами «пилотов», а их четверо в экипаже, шумом и грохотом, с которым идет выправка полотна, даже тем, что на ней стоят некоторые приборы и системы, позаимствованные из авиации.

За командира — Владимир Андреевич Кустов, опытный, потомствен- ный путеец, вот уже четверть века сидящий за «штурвалом» этой удиви- тельной машины, значительно облегчившей и поднявшей качество нелег- кого труда путейцев.

— Знаете, как нас сначала приняли мастера пути? — улыбается Владимир Андреевич. — «Ой, ерунда какая-то». А сейчас мы просто на- расхват.

рицах и о себе, он тут же делает повсед-
черу дистанции, получает маршрут, про-
ется с маневровым диспетчером, как доб-
бьем и фронт работы, обходит, осматри-
рой.

е. Мать с отцом были путейцами, труди-
ли, жили в вагончиках, на колесах. Рядом
залил дым из сложенных печей, полоска-
к вагонам цепляли локомотив и везли на
огу, женщины едва белье успевали с ве-

а, судьба выдалась трудная. В начале
«Заготзерно». Проверка нашла какую-
дел на Дальнем Востоке вместе с вра-
рит, условия, как ни странно, были не-
яли, восстановили в партии. В конце
да на пенсию ушел с должности масте-

а дорогу пришел три десятка лет назад.
а в грузовом движении, потом учился
ния путевой машиной. Машина ВПРС-500
первой на Пермском отделении дороги,
о не к кому, сам соображай, если что.
сь на славу». Когда в 1988 году на стан-
произошел взрыв, а после началась ре-
в «горячую точку».

выходных, термометр только на улице по-
из руководителей дороги приходили по-
лись возможностям машины, ее мощно-
до долей миллиметра. Были и ваш брат,
большую работу, вернулись домой с ме-

а Владимира Кустова получила в Калуге
РС-02. Качество ее, по словам экипажа,
нее работала у «старушки» австрийская
широко рекламируемых кондиционеров,
что кабины закрытые — шума, воды за
енного масла не ошпарит.

докатали до Бахаревки. Когда приезжа-
д все просто: дают «окно», машина вы-
нается работа. В балласт, вибрируя, уxo-
я. Стрелочный перевод словно припод-
ево. За ревом и стуком механизмов уже
ды знает свой маневр. Владимир Андре-
том руки, кивком головы. Каждая мину-
льно, экономно.

од, быстро перекачиваются на другой,
омном напряжении пролетают, как одна
а боковой путь станции.

летчики после боевого вылета, доволь-
часа, а то порой и двадцатью минутами
а ноли» по профилю, по плану три стрел-
м на главном ходу. Тремя проблемами

меньше у дистанции пути, отделения дороги, а скорость движения замет-
но увеличится.

Наконец появилось время познакомиться с остальными членами эки-
пажа. Вторым машинистом на ВПРС-500 родной брат-близнец команди-
ра — Николай Андреевич Кустов. Вместе работают с 1979 года, вместе по-
лучают медали. Правда, в прошлом году Николай обскакал брата: полу-
чил из рук министра путей сообщения Геннадия Фадеева высшую награду
магистральной — знак «Почетному железнодорожнику». Но, глядя на такую
работу, думаю, что скоро его Владимир Андреевич догонит.

— Что, — смеются братья, — поняли, как нам хлеб достается? В такие-
то сжатые сроки непросто сделать так, чтобы не напортачить. Иначе — за-
держка поездов, все «радости» разбора у начальника отделения дороги.
Сидишь, как на мыле.

Еще один машинист — Сергей Грибанов. Отменный специалист, ма-
шину с завязанными глазами при необходимости разберет и соберет.
Рука точная и счастливая, так выправит и отрихует, что любо-дорого. По-
мощником в бригаде Михаил Шилов. Но это пока. Недавно он с отличием
окончил курсы машинистов, был премирован за свои успехи. Нарботает
практику, будет настоящим механиком.

— Сами видите, при такой работе, — авторитетно заявляет бригада, —
без чувства локтя, уверенности в товарище и особого чутья никак нельзя.
Для нас это профессиональные черты. Нужно трудолюбие: тонна масла
и жидкости в рабочей системе, сотни метров шлангов, каждый механизм
и деталь требуют внимания и заботы, своевременной профилактики, за-
мены. Режим труда, как у вольных художников, — летом с семи утра до ве-
чера, но если надо, можно и сутками, и без выходных. Обед при условии,
что время позволяет. И так до «белых мух». Зимой пересаживаемся на
снегосты.

Вот что обидно: машина предназначена для текущего ремонта, а нас
порой бросают на капитальный. Понятно, путейцев не хватает, но и нас
гробить — толку мало. О тех же компьютерах: нелегко им придется на на-
ших путях.

В этот день случилось еще одно «окно» на станции Ферма, а оттуда
путевая машина уже под вечер вернулась на базу. Бригада привела тех-
нику в порядок, сдала маршрут, Владимир Андреевич Кустов поднялся
в кабинет мастера. Кстати, сама база, представляющая из себя ангар на
две машины, а на втором этаже несколько административных кабинетов,
построена руками работников участка ВПР в восьмидесятые годы. После
работы клали белый кирпич, штукатурили и красили стены, наводили кра-
соту и порядок. Сами собирали деньги на бытовые приборы, оборудова-
ние. Богатством не блещит, но отдохнуть путейцу, привести себя в поряд-
ок, обогреться уже есть где. Так оно с тех пор и стоит, только перего-
ревшие лампочки меняются.

Мастер участка — Александр Лобастов — сам прошел школу ВПРС,
дело знает во всех мелочах, сейчас его задача — организовать и наладить
с наибольшей пользой работу каждой машины. Внимательно выслушав Вла-
димира Андреевича, он подвел итоги дня, поставил задачу на завтрашний.

— Еще когда работал с ними, увидел, какие это труженики. Впрочем,
как и все путейцы. Им бы внимания да заботы побольше, они горы сво-
ротят. А вторая сторона медали — нужно больше путевой техники,
средств малой механизации. Или шпалоподбойником целой бригаде день
махать, или на полчаса ВПРС пустить — никакого сравнения по произво-
дительности и качеству.

Ладно, соловья баснями не кормят, идите отдыхайте.

Вышли, присели на скамейку:

— Владимир Андреевич, а кто вас дома ждет?

— В трехкомнатной квартире, полученной от дистанции пути, встретит меня жена — Валентина Ростиславовна. Ее дед Иван тоже старый путеец, с тридцатых годов в ПМС. Сестра жены с мужем, двоюродные братья — как один, железнодорожники: путейцы, машинисты. Да если всей нашей семьи железнодорожные годы посчитать, сотни три и наберется.

С нами живет младший сын Иван. Закончил восьмой класс, не дождется, когда поедет в деревню, деду помогать. Старшего сына, Андрея, назвали в честь деда. Он живет своей семьей, трудится хоть не на «железке», но тоже на путях — в трамвайном депо. Окончила два техникума дочь Татьяна, экономист одного из здешних режимных предприятий, тоже встала на ноги. Все удобства, хорошая квартира, на троих места с лишком, но, — улыбнулся Владимир Андреевич, — ждем внуков.

Как выходной, — продолжает он, — спешу в деревню Большой Ашап, это за Кунгуром. Какая там природа! В окрестностях даже кино снимали о походе Ермака. Там у родителей жены, Ростислава Павловича и Анны Николаевны, домик, банька, невеликое хозяйство с деревенской живностью. Едем обычно всей семьей, на машине сына. Сам я к рулю спокоен, больше люблю пешком, по лесу погулять — так к земле ближе.

...Солнце, блеснув последним лучом, ушло за гребень горы. Закончился еще один рабочий день. Экипаж путевой машины может им гордиться. Завтра будут новые «окна».



Л «Людей неинтересных в мире лишним лет назад и, кажется, преувеличением утверждать, что эта сентенция была избрана автором в качестве лозунга, но все же именно по этой причине встреча с интересными людьми была для нас группой журналистов и писателей делом и откорректировав личное отношение к созданию совместными усилиями «Книжки» Свердловской железной дороги.

Ожидания оправдались вдвойне. Книга действительно оказалась человеком, который еще, что каждая запечатленная страница истории самой дороги, а история дороги — самое существенное из новой и новейшей истории России.



Сто из полумиллиарда

Послесловие

прошедший вслед за авторами — шаг за шагом за страницей — эту книгу от начала до конца по старым путям российской истории.

Но это не школьный курс истории, не политическая конъюнктура, а реальный путь, который пережить нельзя, потому что именно такими и иными быть уже не можем. Влиятельным идеологам или политическим деятелям и делает, как нам кажется, книгу интересной не только для тех, кто любит историю и людям, нашедшим отражение «постороннего», то есть с героями книги, которые имели отношение разве что к истории, но, менее всего рассчитывали что-то «сказать»: опыт реальной жизни (а именно он и составляет каждую из представленных здесь судеб) — обобщений и поучений, он на уровне того, что мир именно таков, а уж обобщения

ормят, идите отдыхайте.

о вас дома ждет?

полученной от дистанции пути, встре-
славовна. Ее дед Иван тоже старый пу-
стра жены с мужем, двоюродные бра-
ки: путейцы, машинисты. Да если всей
оды посчитать, сотни три и наберется.

Иван. Закончил восьмой класс, не до-
деду помогать. Старшего сына, Андрея,
своей семьей, трудится хоть не на «же-
мвайном депо. Окончила два техникума
здесь режимных предприятий, тоже
рошая квартира, на троих места с лиш-
ндреевич,— ждем внуков.

он,— спешу в деревню Большой Ашап,
ода! В окрестностях даже кино снимали
ей жены, Ростислава Павловича и Анны
ликое хозяйство с деревенской живнос-
а машине сына. Сам я к рулю спокоен,
огулять — так к земле ближе.

м лучом, ушло за гребень горы. Закон-
паж путевой машины может им гордить-

Л «Людей неинтересных в мире нет»,— сформулировал сорок с лишним лет назад и, кажется, навсегда поэт Евтушенко. Было бы преувеличением утверждать, что эта — теперь уже расхожая — сентенция была избрана авторами книги в качестве девиза или лозунга, но все же именно подспудное предощущение возможности встречи с интересными человеческими судьбами побудило группу журналистов и писателей, отложив какие-то начатые дела и откорректировав личные планы, принять предложение о создании совместными усилиями «книги судеб» к 125-летию юбилею Свердловской железной дороги.

Ожидания оправдались вдвойне. Мало того, что каждый из героев книги действительно оказался человеком неординарным, так обнаружи-лось еще, что каждая запечатленная здесь судьба — значимый эпизод истории самой дороги, а история дороги, в свою очередь, впитала в себя самое существенное из новой и новейшей истории России. Так что читатель,

Сто из полумиллиона Послесловие

прошедший вслед за авторами — шаг за шагом, глава за главой, страни-ца за страницей — эту книгу от начала до конца, прошел заодно и ухаби-стыми путями российской истории.

Но это не школьный курс истории, легко перекраиваемый в угоду по-литической конъюнктуре, а реальный поток человеческих жизней и дел, который перекроить нельзя, потому что жизни эти не выдуманы, они были именно такими и иными быть уже не могут, сколь ни хотелось бы того са-мым влиятельным идеологам или политикам. Вот это погружение в исто-рию и сделает, как нам кажется, книгу о свердловских железнодорожни-ках интересной не только для тех, кто лично так или иначе причастен к со-бытиям и людям, нашедшим отражение на ее страницах, но и для читателя «постороннего», то есть с героями книги не знакомого и к Свердловской дороге имевшего отношение разве что в качестве пассажира. Мы, одна-ко, менее всего рассчитывали что-то «объяснить» или «доказать» читате-лю: опыт реальной жизни (а именно он составляет главное содержание каждой из представленных здесь судеб), на наш взгляд, важнее любых обобщений и поучений, он на уровне мироощущения удостоверяет нас, что мир именно таков, а уж обобщения вправе сделать вы сами.

Впрочем, вы прочитали книгу и вам о ней судить.

Что же касается авторов и составителей — они изначально испытывали и теперь, по завершении работы, испытывают неудовлетворенность от сознания несоизмеримости масштабов созданного коллективными усилиями «группового портрета» с размахом реальной панорамы человеческих судеб, которая послужила ему прообразом. Ведь даже сейчас, после всех рыночных преобразований, диктующих жесткую экономию средств и ресурсов (в том числе кадровых ресурсов), на Свердловской дороге работает более 90 тысяч человек, а в прежние годы общее число работников, одновременно занятых на ее предприятиях и в ее учреждениях, заметно превышало 100 тысяч. Что касается общего числа людей, чья жизнь так или иначе была связана со Свердловской железной дорогой на протяжении трех-четырёх поколений — тех примерно семидесяти лет, в которые укладываются судьбы героев книги, — его никто не подсчитывал, но, вероятно, если оно и не достигает миллиона, то уж за половину миллиона можно поручиться. Примерно сто человек, представленных в этой книге, из полумиллиона — это, конечно, повод для неизбежных и многочисленных читательских разочарований. Но и сами создатели книги не то чтобы предчувствуют — они просто знают, что за рамками созданного ими «группового портрета» остались не единицы, нет, — сотни и тысячи судеб, ни в чем не уступающих по своей значительности тем, что здесь отражены.

Конечно, можно было бы на обоснованные упреки ответить просто: подержите на ладони этот том — чувствуете, что делать его еще большим было бы бессмысленным, потому что это уже было бы «неподъемное» чтение? А еще можно было бы сослаться на то, что железной дороге, преодолевшей один из самых трудных перевалов на своем пути и начинающей новый подъем, предстоит еще не один юбилей, каждый из которых даст хороший повод вспомнить о тех, чьим трудом жила, живет и будет жить дорога.

Но мы хотели бы обратить внимание на другое. В природе не существует таких весов или аршинов, с помощью которых можно было бы из тысяч людей выбрать единицы и сказать: вот они-то и есть «самые-самые». Необходимость выбирать обусловлена хотя бы объемом книги, но любой выбор неизбежно окажется субъективным. Однако мы рассчитываем, что, рассказав об одних людях, мы заставим читателя самого вспомнить о других, а, может быть, — и это еще важнее! — с более пристальным вниманием и достоинством присмотреться к себе самому. Ведь даже если вы изо дня в день выполняете одну и ту же работу, границы которой строго очерчены должностными инструкциями, все равно ваш труд — необходимое и незаменимое звено того единого процесса, который непрерывно совершается на магистрали протяженностью более семи тысяч километров и обеспечивает нормальную жизнь и нормальный труд многих миллионов людей. За каждым вашим профессиональным действием — концентрированный опыт 125-летней истории магистрали, а точность и эффективность этого действия — залог дальнейшего развития дороги и страны.

Редактор-
составитель

Лукьянин
Валентин
Петрович

и вам о ней судить.

составителей — они изначально испыты-
заботы, испытывают неудовлетворенность
масштабов созданного коллективными
с размахом реальной панорамы чело-
ла ему прообразом. Ведь даже сейчас,
зований, диктующих жесткую экономию
е кадровых ресурсов), на Свердловской
человек, а в прежние годы общее чис-
занятых на ее предприятиях и в ее учреж-
ю тысяч. Что касается общего числа лю-
ла связана со Свердловской железной
есть четырех поколений — тех примерно семи-
ются судьбы героев книги, — его никто не
и оно и не достигает миллиона, то уж за-
чтось. Примерно сто человек, представ-
миллиона — это, конечно, повод для неиз-
ательских разочарований. Но и сами со-
вствуют — они просто знают, что за
нового портрета» остались не единицы,
в чем не уступающих по своей значитель-

е обоснованные упреки ответить просто:
— чувствуете, что делать его еще большим
у что это уже было бы «неподъемное» чте-
слаться на то, что железной дороге, пре-
ных перевалов на своем пути и начинаю-
еще не один юбилей, каждый из которых
о тех, чьим трудом жила, живет и будет

внимание на другое. В природе не суще-
в. с помощью которых можно было бы из-
и сказать: вот они-то и есть «самые-са-
роусловлена хотя бы объемом книги, но
я субъективным. Однако мы рассчитыва-
ях. мы заставим читателя самого вспом-
и это еще важнее! — с более присталь-
присмотреться к себе самому. Ведь даже
те одну и ту же работу, границы которой
инструкциями, все равно ваш труд — не-
того единого процесса, который непре-
ли протяженностью более семи тысяч ки-
ажную жизнь и нормальный труд многих
ашим профессиональным действием —
летней истории магистрали, а точность
с — залог дальнейшего развития дороги

Редактор-
составитель

Лукьянин
Валентин
Петрович

Авторы

М. Антонова
Ю. Горбунов
С. Горлова
Т. Ибрагимова
Ю. Левин
А. Марговенко
В. Маркевич
Н. Медянцев
В. Поротников
С. Рябов
Е. Сабурова
В. Сатарова
С. Сафронова
В. Страхов
Р. Стрункина
В. Сутырин
А. Ташбулатова
В. Турунтаев
С. Уракова
Е. Ушенин
А. Чепасов
Г. Чугаев
Ю. Шинкаренко
Н. Широкова

Оглавление

Дорога и люди 5

Глава 1

Как становятся железнодорожниками

С крестьянской основательностью 16
Лаврентий Давыдович Попков

Пальто в награду 19
Петр Петрович Еперин

Жизнь на колесах 24
Сергей Васильевич Бубнов

Рабочие университеты 29
Василий Федорович Ручкин

От поколения к поколению 35
Николай Александрович Кашин

Глава 2

Не только царское это дело

В пять раз старше самой дороги 44
Династия Каменских

Суворовское отделение дороги 50
Династия Суворовых

История с двумя прологами 55
Династия Белогуровых–Журавлевых

Оглавление

«Машинист — это состав»
Потомственные электровозы

Семейные радости и заботы
Вашляевы с Сортировки

«Я не хотела, чтоб сын стал
Династия Филимоновых

Дом с окнами на дорогу
Тагильская династия Головановых

Будни и праздники на Паше
Династия Трубицыных–Павловых

«...По праву родства и по
Династия Ежовых

Дом, где рады гостям 81
Сотни лет династии Климовых

Трудности только закаляли
Мостовики Касьяновы

«Зато уборки меньше...»
Сургутская династия Гулагановых

Глава 3

Фронтвики железнодорожники

Первый сбитый «Мессершмитт»
Сергей Александрович Чернышев

Счет серовского счетовода
Аркадий Николаевич Комаров

Капитан «Малютки» 106
Валентин Георгиевич Старов

Война прилежания требует
Максим Андреевич Чистяков

«...и нравственный закон в
Григорий Иванович Глазунов

Будем доставать!.. 115
Павел Федорович Сулимов

ление

зятся

рожниками

ательностью 16
ч Попков

19
ин

24
убнов

ы 29
Ручкин

ению 35
вич Кашин

царское

мой дороги 44

ие дороги 50

логами 55
ых—Журавлевых

«Машинист — это состояние души»	59
Потомственные электровозники Боярских	
Семейные радости и заботы	64
Вашляевы с Сортировки	
«Я не хотела, чтоб сын стал машинистом»	68
Династия Филимоновых	
Дом с окнами на дорогу	72
Тагильская династия Головенькиных	
Будни и праздники на Подъеме	76
Династия Трубицыных—Павловых	
«...По праву родства и наследования»	80
Династия Ежовых	
Дом, где рады гостям	84
Сотни лет династии Климович	
Трудности только закалили семью	86
Мостовики Касьяновы	
«Зато уборки меньше...»	91
Сургутская династия Гулага	

Глава 3

Фронтовики железнодорожной выучки

Первый сбитый «Мессершмитт»	99
Сергей Александрович Черных	
Счет серовского счетовода	103
Аркадий Николаевич Коняев	
Капитан «Малютки»	106
Валентин Георгиевич Стариков	
Война прилежания требует	109
Максим Андреевич Чистяков	
«...и нравственный закон внутри нас»	112
Григорий Иванович Глазунов	
Будем доставать!..	114
Павел Федорович Сулимов	

- Сапер, который не ошибался 118
Константин Федорович Пылаев
- Никто и не знал, что он — Герой 122
Иван Иванович Мозжаров
- Имя на обелиске 123
Константин Григорьевич Стриганов
- А через час телефонист из штаба кричал... 125
Кузьма Степанович Пургин
- Там, где всего тяжелее 127
Василий Иванович Бачурин
- «Не думал, что стану героем...» 132
Михаил Петрович Пономарев
- Несгораемый танкист 136
Михаил Данилович Саначев
- «Спасибо, спасли!» 138
Кирилл Григорьевич Корепанов
- «Открыть» Героя 141
Григорий Павлович Кунавин

Глава 4

Война — она и в тылу война

- Творчество — это так просто... 154
Ананий Калистратович Черепанов
- На обочине магистрали 157
Максим Афанасьевич Казанцев

Глава 5

Железнодорожники фронтной закалки

- Боевая слава — трудовая слава 164
Михаил Григорьевич Ганьжин
- Суворовский характер 168
Василий Александрович Суворов

«Остается в сердце ветерана»
Михаил Евлампиевич Жбанов

Всегда на переднем крае
Виктор Алексеевич Петухов

Глава 6

Время эффективных

За делом всегда видеть человека
Валентин Иванович Данилов

Гроссмейстер транспорта
Иван Михайлович Кротов

Этот долгий, долгий путь
Василий Григорьевич Кондратов

Надо — значит надо! 195
Николай Иванович Кубасов

Рос вместе с депо 198
Максим Петрович Жданов

Таким он был и так работал
Григорий Григорьевич Захаров

Человек, которому «больше»
Валентин Егорович Орехов

Плодотворная способность
Феликс Анатольевич Гершкович

Сделать труд достойным
Николай Иванович Пачес

Глава 7

Где центр? Где

Доктор путейских наук 220
Юрий Николаевич Кравченко

Вагонный доктор 220
Владимир Иванович Ермаков

Правило трех «О» 223
Михаил Петрович Шапошников

ибался	118
ич Пылаев	
он — Герой	122
аров	
23	
вич Стриганов	
ист из штаба кричал...	125
Тургин	
ее	127
ачурин	
героем...	132
номарев	
г	136
аначев	
138	
Корепанов	
11	
унавин	
у война	
просто...	154
ич Черепанов	
ли	157
Казанцев	
орожники	
закалки	
вая слава	164
Ганьжин	
о	168
ич Суворов	

«Остается в сердце ветерана...»	172
Михаил Евлампиевич Жбанов	

Всегда на переднем крае	174
Виктор Алексеевич Петухов	

Глава 6

Время эффективных хозяев

За делом всегда видеть человека	182
Валентин Иванович Данилов	

Гроссмейстер транспортных «миттельспилей»	186
Иван Михайлович Кротов	

Этот долгий, долгий путь	190
Василий Григорьевич Коняев	

Надо — значит надо!	195
Николай Иванович Кубасов	

Рос вместе с депо	198
Максим Петрович Жданов	

Таким он был и так работал	201
Григорий Григорьевич Завьялов	

Человек, которому «больше всех надо»	204
Валентин Егорович Орехов	

Плодотворная способность удивляться	207
Феликс Анатольевич Гергин	

Сделать труд достойным человека!	210
Николай Иванович Пачес	

Глава 7

Где центр? Где периферия?

Доктор путейских наук	217
Юрий Николаевич Кравченко	

Вагонный доктор	220
Владимир Иванович Ермаков	

Правило трех «О»	223
Михаил Петрович Шапошников	

След на земле 228
Владимир Васильевич Кожин

Человек отдающий 230
Геннадий Андреевич Кичин

На самом напряженном участке 235
Яков Егорович Чепик

Как выходят в начальники? 239
Юрий Евгеньевич Смотрин

Глава 8

Рывок на Север

Имя на карте дороги 247
Дмитрий Иванович Коротчаев

Лиха беда — начало 252
Анатолий Александрович Боков

...трудно и продолжить 256
Фанис Фаррахович Афлятунов

Кинжал от друзей 259
Рафик Александрович Куранов

Глава 9

**«Звездные часы»
и «серые» будни**

Столкновение 265
Евгений Николаевич Парчинский

Один из семерых 270
Михаил Ильич Черепанов

Хозяин «золотых» километров 274
Василий Дмитриевич Кузнецов

Время было интересное 279
Виталий Алексеевич Павлов

Чтоб японцы цокали языком 283
Анатолий Павлович Пикалин

Выбор 288
Леонид Николаевич Славников

Так и надо делать! 293
Иван Макарович Гужва

Глава 10

**Имена,
которые на с**

Человек порядка 301
Сергей Николаевич Варгин

Жизнь как движение 305
Эмиль Львович Аптекарь

Если посмотреть свежим в
Дмитрий Моисеевич Даше

Атланты небо держат...
Григорий Маркович Шима

«Во всем мне хочется дойти
Василий Васильевич Леб

Семнадцать депо стало в е
Сергей Аркадьевич Кондру

Любовь, семейный лад
и автоматические выключа
Анатолий Леонидович Кис

Взять ответственность на с
Николай Константинович П

Глава 11

Основание пи

Второе дыхание 341
Адиб Рахимович Баев

От политики — к экономике
Дмитрий Иванович Кулагин

Главный экономист — не сч
Анатолий Васильевич Пер

Женщина, которая сделала
Галина Федоровна Четвер

Жизнь без праздников 3
Степан Филиппович Плуга

Так и надо делать! 293
Иван Макарович Гужва

Глава 10 Имена, которые на слуху

Человек порядка 301
Сергей Николаевич Варгин

Жизнь как движение 305
Эмиль Львович Аптекарь

Если посмотреть свежим взглядом... 309
Дмитрий Моисеевич Дашевский

Атланты небо держат... 315
Григорий Маркович Шиманович

«Во всем мне хочется дойти до самой сути» 320
Василий Васильевич Лебедев

Семнадцать депо стало в его ведении 325
Сергей Аркадьевич Кондрук

Любовь, семейный лад
и автоматические выключатели 329
Анатолий Леонидович Кисин

Взять ответственность на себя 334
Николай Константинович Горностырев

Глава 11 Основание пирамиды

Второе дыхание 341
Адиб Рахимович Баев

От политики — к экономике 346
Дмитрий Иванович Кулагин

Главный экономист — не счетовод! 352
Анатолий Васильевич Пермяков

Женщина, которая сделала себя сама 356
Галина Федоровна Четвертных

Жизнь без праздников 360
Степан Филиппович Плугарев

Кулинария — творчество жизнерадостное 368
Валентина Васильевна Мезюхина

Педагогическая одиссея 371
Семен Дмитриевич Ключников

«Спорт — не только здоровье» 374
Петр Александрович Китайский

«Не умею жить для себя» 377
Мария Николаевна Культикова

Он песне отдал жизнь сполна... 381
Геннадий Иосифович Цыбульский

Глава 12 **Vivat, университет!**

Первый ректор 389
Иван Васильевич Уткин

Только личность способна двигать прогресс 392
Рифат Нурович Урманов

Глава 13 **Дорогие мои старики...**

Главная в жизни роль 399
Виталий Петрович Тарасов

Жизнь прожита не зря 402
Михаил Трофимович Балуев

Букет в кузнечном горне 405
Елизавета Васильевна Мартюшина

Был и остается куратором 409
Александр Иванович Четвериков

Глава 14 **Через перевал**

Крепкий корень 415
Геннадий Васильевич Андросов

Счастливый человек 420
Владимир Фролович Зубов

Обыкновенная жизнь? 426
Владимир Александрович Немирович

Кто крутит колесо? 426
Николай Николаевич Невзоров

Оптимальный вариант 427
Анатолий Филиппович Носов

Глава 15 **Не переводя**

Беляевский «штрафбат» 428
Николай Иванович Беляев

Нашел свою судьбу 444
Михаил Иванович Чебыкин

Время профессионалов 445
Александр Емельянович Чирков

Желтый мигающий... 446
Владимир Николаевич Шенников

Тонкие линии связи 450
Леонид Степанович Оболенский

Экипаж машины путевой 451
Владимир Андреевич Куклин

Сто из полумиллиона 452
Послесловие

Авторы 463

ество жизнерадостное 368

вна Мезюхина

иссея 371

Ключников

здоровье» 374

ч Китайский

себя» 377

Культикова

нь сполна... 381

ч Цыбульский

верситет!

89

кин

особна двигать прогресс 392

анов

мои старики...

нь 399

арасов

ря 402

ч Балув

орне 405

на Мартюшина

тором 409

Четвериков

евал

15

ч Андросов

420

Зубов

Обыкновенная жизнь? 423

Владимир Александрович Пономарев

Кто крутит колесо? 426

Николай Николаевич Немытых

Оптимальный вариант 430

Анатолий Филиппович Носков

Глава 15 Не переводя дыхания

Беляевский «штрафбат» 436

Николай Иванович Беляев

Нашел свою судьбу 444

Михаил Иванович Чебыкин

Время профессионалов 447

Александр Емельянович Кнот

Желтый мигающий... 450

Владимир Николаевич Шувалов

Тонкие линии связи 453

Леонид Степанович Оборин

Экипаж машины путевой 457

Владимир Андреевич Кустов

Сто из полумиллиона 461

Послесловие

Авторы 463

Сборник

**Жизнь и судьба моя —
железная дорога**

Редактор-составитель

Лукьянин**Валентин****Петрович**

Фотографии

Н. Боченина,**С. Крылова**а также из редакции
газеты «Путевка», ДЦНТИ
и личных архивовХудожественное
оформление и макет**Е. В. Арбенева**

Технический редактор

В. П. Терехова

Корректор

М. С. Попова

Компьютерная обработка

В. Е. Арбенева

ISBN 5-89516-162-6



9 785895 161623

Гл:

Гл:

Гл:

ИД № 06212

от 05.11.2001.

Подписано в печать

10.09.2003.

Формат 60x100¹/₁₆.

Бумага офсетная.

Гарнитура «PragmaticaC».

Печать офсетная.

Усл. печ. л. 32,75.

Тираж 10 000 экз.

Заказ № 562.

Издательство «СВ-96»

620086, г. Екатеринбург,

Ул. Ясная, 1/1.

Адрес для писем:

620109, г. Екатеринбург,

а/я 68.

e-mail: sv-96@mail.ur.ru

Отпечатано

на ГИПП «Уральский рабочий»

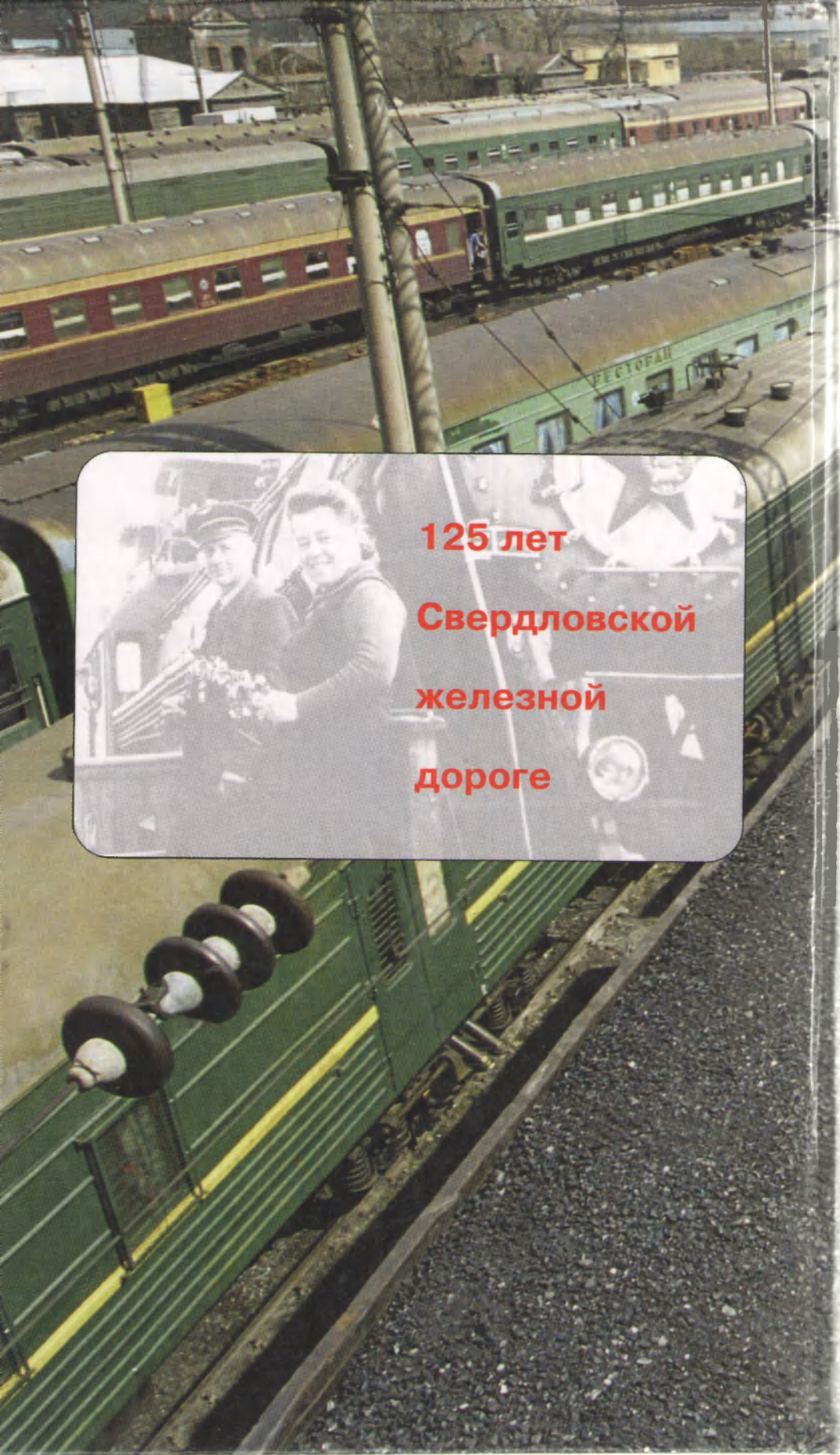
620219, г. Екатеринбург,

ул. Тургенева, 13.

<http://www.uralprint.ru>

e-mail: book@uralprint.ru





125 лет

Свердловской
железной
дороге