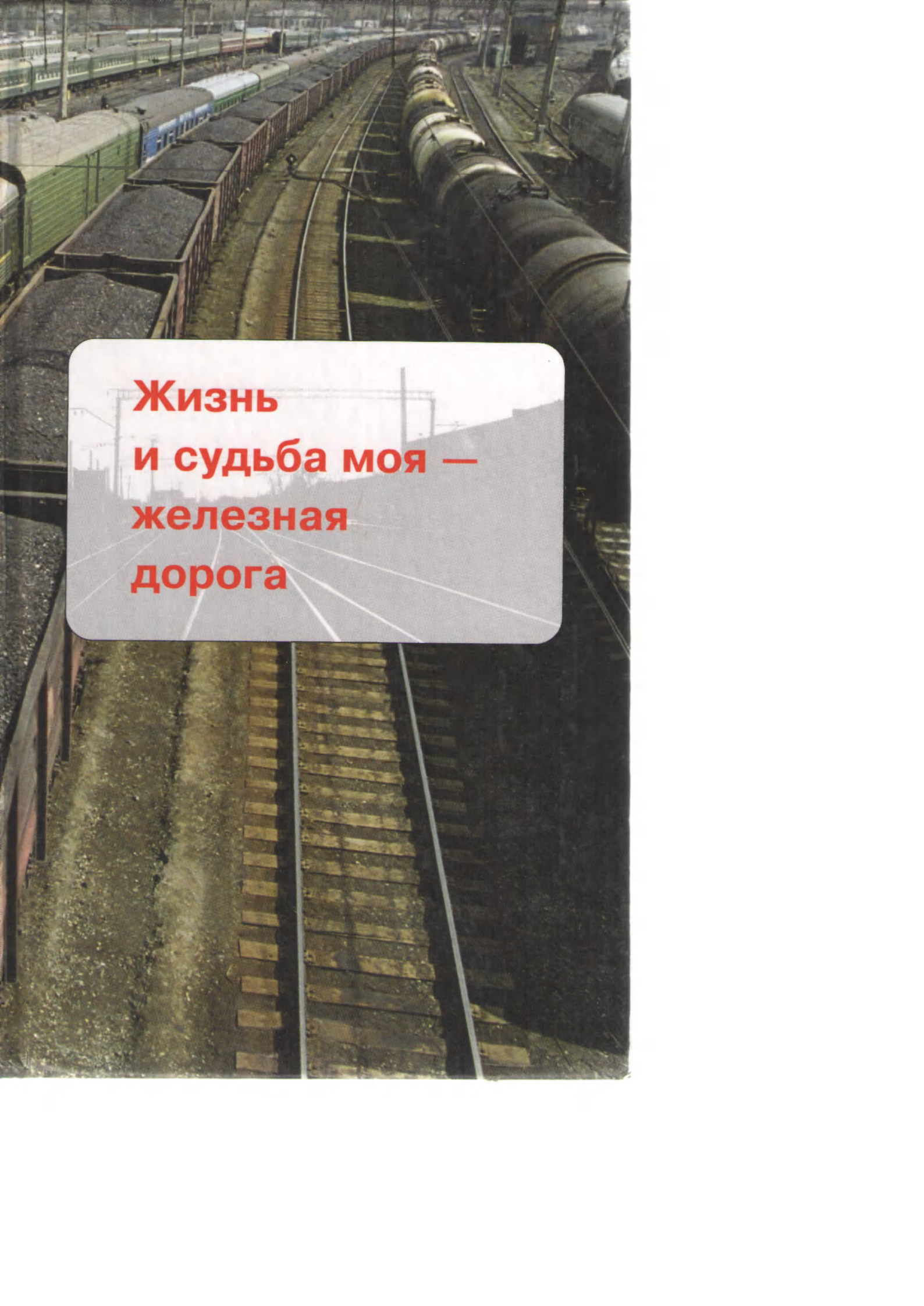
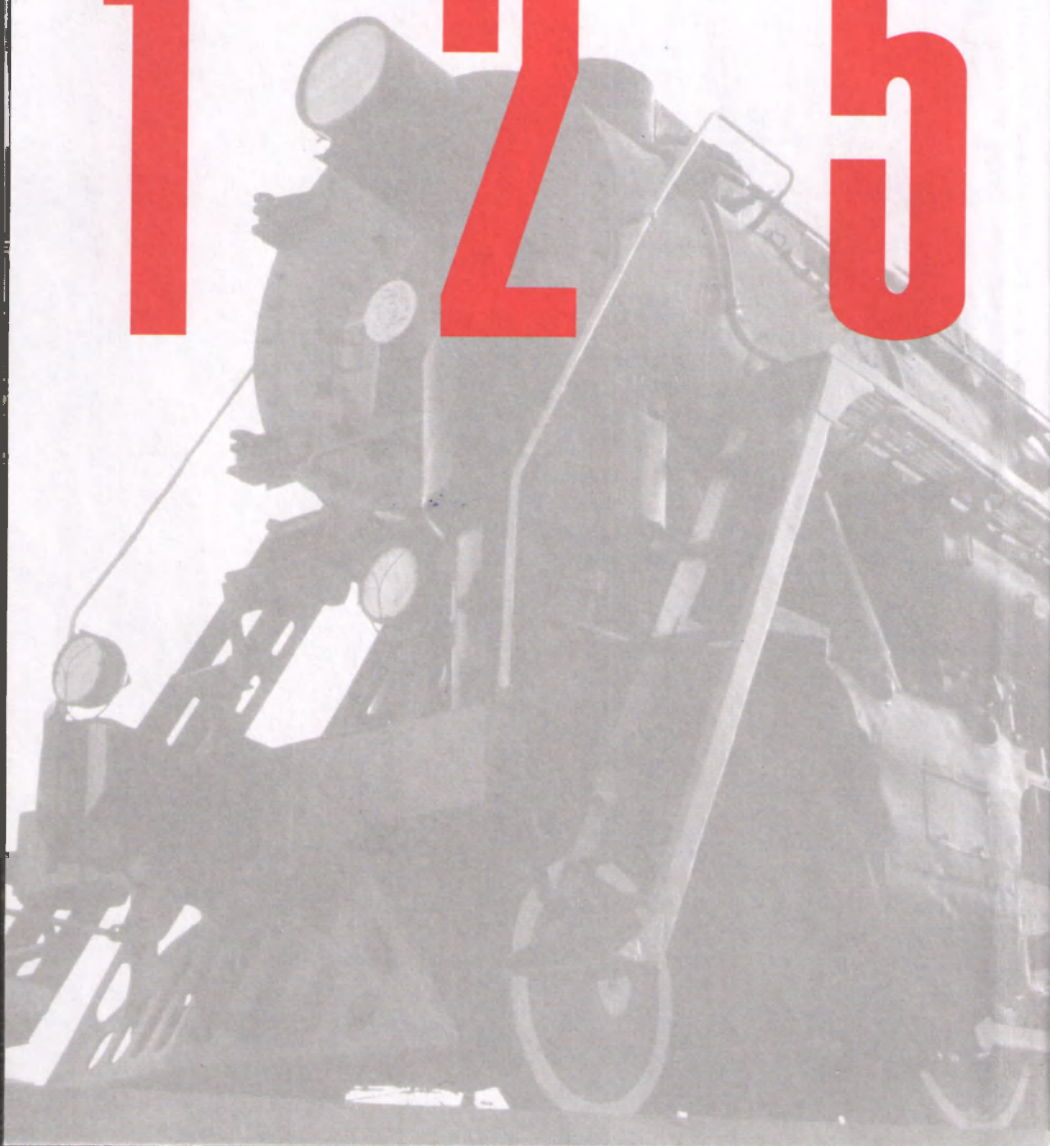




**Жизнь
и судьба моя —
железная
дорога**



125



08

14

4,3

1

8

Жизнь и судьба м железная

Очерки о династиях
Свердловской магии

Екатеринбург
Издательство «СВ-96»
2003

25

Версия
Печать

2

0

25



08 14

4.3. В. 63,3(2900)
ЖС 91

1

8

7

8

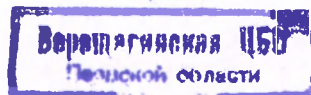
Жизнь и судьба моя — железная дорога

Очерки о династиях и людях
Свердловской магистрали

Екатеринбург
Издательство «СВ-96»
2003



257505



2

0

0

3

Редакционный совет:

А. С. Мишарин
(председатель),
начальник Свердловской
железной дороги

П. М. Эсаулов,
первый заместитель
начальника дороги

А. П. Сухов,
председатель дорпрофсожа

Б. И. Колесников,
генеральный советник —
представитель МПС
в Уральском федеральном округе

Ю. А. Пикалин,
заместитель начальника дороги
по кадрам и социальным вопросам

В. Е. Лашманкин,
начальник пресс-службы дороги

А. П. Радионов,
председатель Совета
ветеранов дороги

Ю. М. Сушков,
редактор дорожной
газеты «Путевка»

ISBN 5-89516-162-6

© Свердловская железная дорога, 2003
© «СВ-96», оформление, 2003

Свердловская железная дорога — одна из крупнейших железнодорожных магистралей России. Вдоль ее длинных стальных путей, по которым ежедневно проходят тысячи поездов, то по грузовым, то по пассажирским, — в полной мере с ними сопоставимы по протяженности территории, не зная себе равных. В основном это, конечно, территории промышленных областей, но пограничные территории Омской, Курганской, Челябинской областей. В совокупности площадь, обслуживаемая Свердловской железной дорогой, составляет примерно десятую часть территории России.

Эта зона раскинулась с запада на восток на тысячи километров, а можно еще добавить и тысячи, приходящихся на десятки тысяч километров дороги, обращены к черноземным районам России.

Дорога

125 лет
Свердловской
железной
дороге

а северные ответвления уходят за границу. Вдоль нее находятся крупнейшие в стране промышленные центры, расположены прославленные промышленные предприятия — «Вагонка», «Мотовилиха», а в общем — это богатейшие фонды России. И проживает здесь миллионы людей.

Когда-то С.Ю. Витте, в качестве министра финансов, курировавший строительство железных дорог, говорил, что он строит не железные дороги, а железные люди. Железные дороги вполне сравнимы с кровью, соединяющей каждый орган тела к единому целому. И жизненно важный орган немеет, если не получает питания, гибнет. Аналогия представляется тем, что в развитии железнодорожной магистрали примечательны не только предприятия — своеобразные капилляры, но и сама жизнедеятельность «живых тканей».

Так вот, если принять эту аналогию, то можно сказать, что в наших и наиболее экономически развитых странах и Средний Урал, Западная Сибирь —

Свердловская железная дорога входит в первую тройку крупнейших железнодорожных магистралей России. Если по эксплуатационной длине своих стальных путей она уступает Октябрьской и Московской дорогам, то по грузообороту и пассажирским перевозкам вполне с ними сопоставима, а по общей площади обслуживаемых территорий не знает себе равных в сети железных дорог страны. В основном это, конечно, Пермская, Свердловская и Тюменская области, но пограничные ее участки углубляются еще и в территории Омской, Курганской, Челябинской областей, Республики Удмуртии. В совокупности площадь, обслуживаемая Свердловской железной дорогой, составляет примерно десятую часть всей территории России.

Эта зона раскинулась с запада на восток более чем на полторы тысячи километров, а можно еще сказать — на три часовых пояса из одиннадцати, приходящихся на долю нашей страны. Южные выходы дороги обращены к черноземным равнинам Зауралья и Западной Сибири,

Дорога и люди

125 лет
Свердловской
железной
дороге

а северные ответвления уходят за Полярный круг. В районе тяготения дороги находятся крупнейшие в стране запасы нефти и газа, здесь же расположены прославленные промышленные гиганты — Уралмаш, НТМК, «Вагонка», «Мотовилиха», а в общем — 7 % основных производственных фондов России. И проживает здесь 7,4 % всего российского населения.

Когда-то С.Ю. Витте, в качестве министра финансов, а потом и премьер-министра курировавший строительство Транссибирской магистрали, говорил, что он строит не железную дорогу, а Россию. На самом деле, железные дороги вполне сравнимы с кровеносной системой, привязывающей каждый орган тела к единому организму; перекройте артерию — и жизненно важный орган онемевает, а потом и вовсе будет отторгнут, погибнет. Аналогия представляется тем более уместной, что к каждой железнодорожной магистрали примыкает множество подъездных путей от предприятий — своеобразные капилляры, обеспечивающие нормальную жизнедеятельность «живых тканей» народного хозяйства страны.

Так вот, если принять эту аналогию, то надо признать, что три крупнейших и наиболее экономически значимых региона России — Западный и Средний Урал, Западная Сибирь — эффективно функционируют в качестве

полнокровных членов общероссийского организма в основном благодаря Свердловской железной дороге. К ее магистралям подходят полторы тысячи подъездных путей, их общая протяженность около 9 тыс. км (что, кстати, значительно превышает эксплуатационную длину магистралей самой дороги). А пользуются линиями-капиллярами более 15 тыс. предприятий и организаций.

Добавьте к сказанному и еще одно немаловажное обстоятельство: Свердловская железная дорога пересекает ряд крупнейших водных магистралей, в том числе Каму, Тобол, Обь, Иртыш, и принимает на себя также значительную часть их грузовых и пассажирских потоков. Вследствие того роль Свердловской железнодорожной магистрали в жизнеобеспечении огромной части России представляется еще более значительной.

Но поскольку речь зашла о «капиллярах» — как не вспомнить еще и о пригородных перевозках пассажиров. Это заведомо убыточная, но абсолютно необходимая для жизнедеятельности социального организма работа.



*Александр Сергеевич Мишарин,
начальник Свердловской железной дороги*

Если по магистральным линиям Свердловской железной дороги ежедневно курсирует около 130 поездов дальнего следования, то пригородные поезда отправляются у нас ежедневно примерно по 600 маршрутам. С их помощью дорога участвует уже не только в макроэкономических процессах края, но и выполняет социальную функцию, являясь важным компонентом в повседневную жизнь десятков и сотен тысяч уральцев и сибиряков. Пригородные поезда намного расширяют возможности их трудоустройства, учебы, отдыха, позволяют решить множество иных житейских проблем. И если дальние маршруты помогают усилить экономические и политические скрепы Российской державы, то благодаря пригородным перевозкам упрочиваются ткани общественного организма, укрепляются связи каждого человека со страной, с родной землей.

Однако Свердловская железная дорога работает не только на регион Урала и его жителей. Ее магистральные линии служат (наряду с южной ветвью Транссиба) транзитным коридором между европейской и азиатской

частями России, более того — между морскими путями доставляющими и западной частью континента, где цельность и жизнеспособность всех экономических процессов напрямую зависит от того, насколько хорошо работает наша магистраль.

А теперь посмотрите на дело не только рельсовые пути, связывающие части страны, но и само предприятие, она ведь и сама — уникальный комплекс технологических процессов и роли в экономике. Свердловская железная дорога — это километры стальных путей, по которым ежедневно курсируют 369 электропоездов по заданным маршрутам более 41 тысяч пассажиров и пригородных поездов. Протяженности магистральных линий, оборудованных электрической тягой, более 70 % оснащено современной централизацией. Чтобы все это успешно развивалось, в составе путевого хозяйства, 10 локомотивных депо, пассажирские и грузовые станции, с их обслуживанием (в том числе крупнейшая в России Сортировочная — настоящая «фабрика» локомотивов), а также десятки организаций, организующих работу огромного хозяйства: перевозкой пассажиров, распределением грузов, обслуживанием, поддержанием в рабочем состоянии рельсовых путей, инженерных сооружений, как почти километровый мост через Обь в районе впадения в нее реки Тавра, так и километровый мост через Обь в районе впадения в нее реки Тавра. Это хозяйство обеспечивает условия для плодотворного труда десятков тысяч человек. В этом громадном и сложном хозяйстве работает более 93 тысяч человек. Если же учесть, что в этом хозяйстве проживает население какого-либо областного центра.

Этому гигантскому предприятию в октябре 2003 года исполняется 125 лет.

Вообще говоря, любой временной период — значимые дела, вместилище истории. Подводя им итог, мы познаем не только масштабы наших возможностей и величия, но и основа настоящего и залог будущей жизни.

В 125-летний интервал времени истории магистрали вместились самые крупные события истории России — они же стали в истории дороги, ибо у России и дороги одна история.

Рубежное событие — отмена крепостного права — привнесла в историю России новый курс на модернизацию на основе индустриальной основы. Настоятельная потребность в развитии промышленности и был мотивирован первый

ского организма в основном благода-
К ее магистралям подходят полторы
протяженность около 9 тыс. км (что,
платационную длину магистралей са-
капиллярами более 15 тыс. предпри-

одно немаловажное обстоятельство:
есекает ряд крупнейших водных маги-
Обь, Иртыш, и принимает на себя так-
и пассажирских потоков. Вследствие
рожной магистрали в жизнеобеспече-
является еще более значительной.

пиллярах» — как не вспомнить еще и
ов. Это заведомо убыточная, но абсо-
льности социального организма работа.



ной дороги

вердловской железной дороги ежед-
в дальнего следования, то пригород-
дневно примерно по 600 маршрутам.
не только в макроэкономических про-
ную функцию, привнося важный ком-
ков и сотен тысяч уральцев и сибиря-
расширяют возможности их трудоу-
т решить множество иных житейских
ты помогают усилить экономические
державы, то благодаря пригородным
общественного организма, укрепляются
с родной землей.

я дорога работает не только на реги-
альные линии служат (наряду с южной
дором между европейской и азиатской

частями России, более того — между тихоокеанским побережьем страны, куда морскими путями доставляются грузы из многих зарубежных портов, и западной частью континента, где находятся его получатели. Так что цельность и жизнеспособность всей России и даже ее место в глобальных экономических процессах напрямую зависят от того, насколько надежно работает наша магистраль.

А теперь посмотрите на дело с другой стороны. Железная дорога — не только рельсовые пути, связывающие между собой территории и предприятия, она ведь и сама — уникальное по размерам, сложности технологических процессов и роли в экономике края и страны предприятие! Свердловская железная дорога сегодня — это, прежде всего, 7126,2 километра стальных путей, по которым (по данным на 1 января 2003 года) ежедневно курсируют 369 электровозов и 93 тепловоза, перемеща по заданным маршрутам более 41 тысячи грузовых вагонов, а также все пассажирские и пригородные поезда, обслуживающие регион. Более 50 % протяженности магистральных линий дороги переведены на электрическую тягу, более 70 % оснащено средствами автоблокировки и диспетчерской централизации. Чтобы все это согласованно и безотказно работало и успешно развивалось, в составе дороги существует 16 предприятий путевого хозяйства, 10 локомотивных и 13 вагонных депо, службы сигнализации и связи, пассажирские и товарные станции со всем их оборудованием (в том числе крупнейшая в Европе грузовая станция Свердловск-Сортировочный — настоящая «фабрика поездов»), информационно-вычислительный центр, а также десятки других подразделений и служб, организующих работу огромного хозяйства, занимающихся обслуживанием пассажиров, распределением грузовых потоков и контролем за их прохождением, поддержанием в рабочем состоянии локомотивов, вагонов, рельсовых путей, инженерных сооружений (среди них есть такие уникальные, как почти километровый мост через Каму в районе Перми и двухкилометровый мост через Обь в районе Сургута) и всего оборудования, развитием материально-технической базы, подготовкой кадров, созданием условий для плодотворного труда и быта железнодорожников. Во всем этом громадном и сложном хозяйстве занято (по данным на декабрь 2002 года) более 93 тысяч человек. Если считать «с чадами и домочадцами» — как раз получится население какого-нибудь не самого маленького российского областного центра.

Этому гигантскому предприятию — Свердловской железной дороге — в октябре 2003 года исполняется 125 лет.

Вообще говоря, любой временной рубеж сам по себе ничего не значит — значимы дела, вместились в отмеченный им интервал времени. Подводя им итог, мы познаем не просто прошлое — мы познаем себя, масштабы наших возможностей и вектор наших притязаний. В прошлом — основа настоящего и залог будущего. А без будущего нет движения, нет жизни.

В 125-летний интервал времени от начала эксплуатации уральской магистрали вместились самые крупные и самые значимые события новейшей истории России — они же стали причинами и важнейших событий в истории дороги, ибо у России и дороги одна судьба.

Рубежное событие — отмена крепостного права — послужило толчком к ее строительству. После этой давно назревшей реформы Россия взяла курс на модернизацию народного хозяйства на промышленно-индустриальной основе. Настоятельной потребностью уральской промышленности и был мотивирован первый проект железной дороги на Урале,



обнародованный инженером В. К. (в год реформы. Правда, тут же появи- дановича, И. И. Любимова). отража- нимателей, но во всех случаях мот- необходимость создания надежно- промышленности и торговли. Урал- шая в эксплуатацию 1 октября 193- явилась в известной степени комп- шагом были реализованы идеи. пол- В результате уже к концу XIX века- с тогда еще строящимся Транссиб- торые вывозился на экспорт росси- в систему транзитных маршрутов- развития экономики страны в пред-

Однако эти перспективы нас- шаяся для России революцией и п- явилась главной ареной граждан- пали и отступали чаще всего вдоль- ли лучшего способа оторваться от- себя полотно или взорвать мост- заново.

В годы советской власти Свед- лась Пермской, а одно время даже- мскую и имени Кагановича) железн- ла восстановительный период, испы- рекосы первых пятилеток, выде- перегрузки, связанные с Великой О- ли десятилетия бурного развития и- нодорожные колеи потянулись на- плуатационная длина магистрали в- Уральской горнозаводской дорож- чески полностью был заменен локо- нения произошли в системе сигна-

Но вслед за тем, вместо ожида- кий спад: в несколько раз уменьшил- перевозок. Соответственно сокра- табельным на ряде участков содер- нить даже некоторые станции, отпа- локомотивов и вагонов... По анализ- организма; по патологическим изм- шедшим с 1992 года, можно было- о состоянии экономики страны. все- ми, но неумелыми попытками ее оз-

В этой ситуации дороге необхо- предприятию, сохранить основные- И поэтому на протяжении 90-х год- с одной стороны, изыскивали резе- ходов, а с другой стороны, искали- лагали заказчикам новые виды тра- ресовать их качеством обслуживани- десятилетия «анализы крови» замет- и пассажирских перевозок не достигл- но они стабилизировались и даже н-



обнародованный инженером В. К. Рашетом в 1861 году, то есть именно в год реформы. Правда, тут же появились альтернативные проекты (Е. В. Богдановича, И. И. Любимова), отражающие интересы других групп предпринимателей, но во всех случаях мотивировка была, в сущности, все та же: необходимость создания надежной транспортной основы для развития промышленности и торговли. Уральская горнозаводская дорога, вступившая в эксплуатацию 1 октября (13 октября по новому стилю) 1878 года, явилась в известной степени компромиссным вариантом, но потом шаг за шагом были реализованы идеи, положенные в основу и других вариантов. В результате уже к концу XIX века Уральская дорога была соединена и с тогда еще строящимся Транссибом, и с северными портами, через которые вывозился на экспорт российский хлеб, то есть она была включена в систему транзитных маршрутов, с которыми связывались перспективы развития экономики страны в предстоящие десятилетия.

Однако эти перспективы нарушила Первая мировая война, обернувшаяся для России революцией и гражданской войной. Железная дорога явилась главной ареной гражданской войны на Урале: противники наступали и отступали чаще всего вдоль железнодорожной колеи и не находили лучшего способа оторваться от преследования, как разрушить после себя полотно или взорвать мост. Потом все это пришлось отстраивать заново.

В годы советской власти Свердловская (впрочем, она долго называлась Пермской, а одно время даже была разделена на две дороги — Пермскую и имени Кагановича) железная дорога вместе со страной пережила восстановительный период, испытала на себе все рывки, штурмы и перекосы первых пятилеток, выдержала невероятные, запредельные перегрузки, связанные с Великой Отечественной войной. Потом наступили десятилетия бурного развития и технического переоснащения. Железнодорожные колеи потянулись на тюменский Север (к концу периода эксплуатационная длина магистрали в десять раз превысила протяженность Уральской горнозаводской дороги, с которой когда-то началась), практически полностью был заменен локомотивный парк, революционные изменения произошли в системе сигнализации и блокировки...

Но вслед за тем, вместо ожидаемого нового подъема, наступил резкий спад: в несколько раз уменьшился грузооборот и объем пассажирских перевозок. Соответственно сократилось количество поездов, стало нерентабельным на ряде участков содержать вторую колею, пришлось упразднить даже некоторые станции, отпала надобность в прежнем количестве локомотивов и вагонов... По анализу крови врачи определяют состояние организма; по патологическим изменениям на железной дороге, произошедшим с 1992 года, можно было получить достоверное представление о состоянии экономики страны, ввергнутой в катастрофу претенциозными, но неумелыми попытками ее оздоровить.

В этой ситуации дороге необходимо было, прежде всего, выжить как предприятию, сохранить основные фонды и работоспособный коллектив. И поэтому на протяжении 90-х годов свердловские железнодорожники, с одной стороны, изыскивали резервы снижения эксплуатационных расходов, а с другой стороны, искали работу для своего предприятия: предлагали заказчикам новые виды транспортных услуг, стремились заинтересовать их качеством обслуживания. Усилия увенчались успехом: к концу десятилетия «анализы крови» заметно улучшились: хоть объемы грузовых и пассажирских перевозок не достигли пока что и половины дореформенных, но они стабилизировались и даже начали расти. В то же время началась

активная работа по техническому перевооружению подразделений и служб дороги, по обновлению основных фондов: планомерно меняется дорожное полотно, все шире внедряются современные средства сигнализации и связи, новые технологии управления движением, механизмируются погрузочно-разгрузочные работы, реконструируются локомотивные и вагонные депо. Произведено радикальное обновление пассажирского вокзала в Екатеринбурге, возведен зеркальный небоскреб регионального Центра управления перевозками; сдан в эксплуатацию новый вокзал в Нижневартовске; все чаще на пригородных линиях появляются новые, более комфортабельные и технически совершенные электропоезда. Словом, «кровеносная система» экономики региона не только перестала вносить опасность — напротив, теперь уже сама дорога выступает как источник стабильности, порядка и экономического оздоровления на обслуживаемых ею территориях.

На этом крутом повороте истории особенно наглядно проявился так называемый человеческий фактор, а проще говоря — воля коллектива к жизни. Все достижения инженерной мысли, воплощенные в металл машин и технической оснастки, весь эксплуатационный и организационный опыт, накопленный десятилетиями, оказались бессильны, когда развал экономики, разрыв производственных связей и остановка промышленных предприятий лишили дорогу работы. Ослабленное государство было не в состоянии остановить неминуемую деградацию железнодорожного транспорта. Но это сделали сами железнодорожники, не только сохранив тем самым свое предприятие, свои рабочие места, но и предотвратив коллапс национальной промышленности. Так проявились в условиях кризиса «родовые» черты работников железнодорожной отрасли в нашей стране: отличное знание своего дела, ответственность и отношение к своему профессиональному долгу как к миссии государственного значения.

Пониманием этого обстоятельства и продиктован замысел книги, создание которой приурочено к 125-летию юбилею Свердловской магистрали: рассказать о самых замечательных людях дороги — о тех, кто закладывал ее трудовые традиции, кого мы до сих пор помним и чтим, и о тех, кто вынес на своих плечах трудности последнего десятилетия и заложил основы нового этапа ее истории.

Замысел книги не предполагал воссоздание в человеческих судьбах всей истории нашей дороги, потому что история дороги и ее отдельных подразделений отображена уже в довольно многочисленных книгах, выходящих в разные годы, начиная еще с конца позапрошлого века¹, в них не только рассказывается о становлении и развитии дороги как инженерно-технической системы, как предприятия, но так или иначе представлены имена и судьбы многих из тех, кто проектировал и строил дорогу, кто работал на ней в разные годы; нет нужды теперь все это повторять.

¹ Колесников Б. И. Размышления под стук колес. — Екатеринбург, 2001; Литовченко Г. А. Полвека работы, поисков и свершений пермских железнодорожников. — Пермь, 1996; Лукьянин В. П. Больше века на службе России. — Екатеринбург, 1998; Мильман Э. М. История первой железнодорожной магистрали Урала. — Пермь, 1975; Неопиханов А. А. Железнодорожные пути Урала. — Пермь, 1912; Свердловская магистраль (1878–1990). Учебное пособие по курсу «История России». Под ред. проф. М. Т. Крючкова. — Екатеринбург, 1994; Шиманович Г. М., Штейнфер Г. М. История грузовой службы Свердловской железной дороги. 1936–2001. — Екатеринбург, 2003; Янишевский Е. Уральская горнозаводская железная дорога и Верхотурский край. — Пермь, 1887 и др.

А здесь ставится другая задача: показать, как и почему люди приобщились к труду, как они становились отличными специалистами, мастерами, умеющими пользоваться расхожим выражением «глотать» их помыслы и чувства настолько, чтобы продолжать жить интересами дороги, новой связью; как профессиональная гордость семьи побуждает избрать то же дело, передавая от поколения к поколению.

Такой замысел требовал от создателя, как говорится, судьбам. Большинство своем к старшим поколениям на дорогу еще до войны, а потом уже не вернулись; другие поступили на фронт, получили боевой опыт. Но уже и те, кто остался в послевоенные десятилетия, к началу 90-х годов уже не читенного. А иных уже и нет... Лишь немногие остаются сегодня в расцвете сил и уделяют должное внимание к старшим в этом деле. Недооценку молодых. Сам повод — прежде всего о тех, чей труд и судьбы мы сегодня гордимся. Конечно, не так полно, как хотелось бы. Но зато, зочарован, не найдя в книге того имени. На самом деле, история дороги — это история именами и замечательными судьбами. Рассказать о них обо всех, потребовалось бы много книг. Отчасти состоит и в том, что об о тех, о ком в ней не рассказано. Желание судьба каждого, кто к ней причастен, и судьбы каждого из нас. Создана предлагаемая книга.

Над книгой работал большой коллектив (в том числе и состоявшие в различных сборниках) прошлых лет — как в те времена, которых потребовала стилистика, так и в наши дни, когда писателями и журналистами, не воспринимая гломерат житейских историй, но прожитых, заданного самой жизнью. Этой истории Свердловской железной дороги, которая существует нашим дням и достойно продолжает традицию свердловских железнодорожников.

перевозу подразделений и служб
фондов: планомерно меняется дорож-
ные средства сигнализации
движением, механизмируются погруз-
очные локомотивные и вагонные
обновление пассажирского вокзала
новый небоскреб регионального Центра
эксплуатацию новый вокзал в Нижневар-
линиях появляются новые, более ком-
пактные электропоезда. Словом, «кро-
ны» не только перестала внушать опа-
саема дорога выступает как источник
здоровления на обслуживаемых

ории особенно наглядно проявился так
р, а проще говоря — воля коллектива
ной мысли, воплощенные в металл ма-
эксплуатационный и организационный
и, оказались бессильны, когда развал
ых связей и остановка промышленных
ты. Ослабленное государство было не
емую деградацию железнодорожного
железнодорожники, не только сохранив
рабочие места, но и предотвратив кол-
лесты. Так проявились в условиях кризиса
железнодорожной отрасли в нашей стране:
ответственность и отношение к своему про-
мысловому государственного значения.

ства и продиктован замысел книги, со-
ветскому юбилею Свердловской магист-
ральных людей дороги — о тех, кто за-
кого мы до сих пор помним и чтим, и
трудности последнего десятилетия и за-
тории.

л воссоздание в человеческих судьбах
му что история дороги и ее отдельных
в довольно многочисленных книгах,
ная еще с конца позапрошлого века,
становлении и развитии дороги как ин-
ж предприятия, но так или иначе пред-
из тех, кто проектировал и строил до-
е годы; нет нужды теперь все это по-

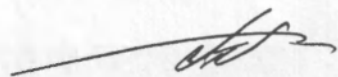
под стук колес. — Екатеринбург, 2001; Литов-
свершений пермских железнодорожников. —
ка на службе России. — Екатеринбург, 1998;
железнодорожной магистрали Урала. — Пермь,
ые пути Урала. — Пермь, 1912; Свердловская
юбие по курсу «История России». Под ред.
1994; Шиманович Г. М., Штейнфер Г. М. Ис-
железнодорожной. 1936–2001. — Екатеринбу-
орнозаводская железная дорога и Верхотур-

А здесь ставится другая задача: через судьбы конкретных людей, из-
вестных на дороге, оставивших наиболее заметный след в ее истории,
показать, как и почему люди приходят к нам работать, как складывается
их трудовая жизнь, как они становятся героями (и даже Героями) или про-
сто отличными специалистами, мастерами своего дела; как они, если вос-
пользоваться расхожим выражением, «прикипают» к дороге, а дорога «по-
глощает» их помыслы и чувства настолько, что, даже уйдя на пенсию, они
продолжают жить интересами дороги, сохраняют с ней живую, деятель-
ную связь; как профессиональная принадлежность к дороге одного из чле-
нов семьи побуждает избрать то же поприще других, а вслед за тем, пе-
редаваясь от поколения к поколению, становится семейной традицией.

Такой замысел требовал от создателей книги обращения к состояв-
шимся, как говорится, судьбам. Поэтому ее герои принадлежат в боль-
шинстве своем к старшим поколениям железнодорожников. Одни пришли
на дорогу еще до войны, а потом ушли на фронт (некоторые, увы, оттуда
уже не вернулись); другие поступили сюда работать, имея за плечами
фронтовой опыт. Но уже и те, кто начинал свой трудовой путь позже,
в послевоенные десятилетия, к нашим дням достигли возраста весьма по-
чтенного. А иных уже и нет... Лишь сравнительно немногие герои книги
пребывают сегодня в расцвете сил и работают рядом с нами. преимуще-
ственное внимание к старшим в этом случае не следует воспринимать как
недооценку молодых. Сам повод — юбилей! — побуждает вспомнить
прежде всего о тех, чей труд и судьба стали основой достижений, кото-
рыми мы сегодня гордимся. Конечно, и ветераны представлены здесь да-
леко не так полно, как хотелось бы. Наверняка не один читатель будет ра-
зочарован, не найдя в книге того или иного очень дорогого и памятного
ему имени. На самом деле, история нашей дороги намного богаче досто-
йными именами и замечательными судьбами. Но для того, чтоб расска-
зать о них обо всех, потребовалось бы несколько томов. Замысел же этой
книги отчасти состоит и в том, чтоб побудить читателя вспомнить еще и
о тех, о ком в ней не рассказано. Железная дорога — дело коллективное;
судьба каждого, кто к ней причастен, — часть нашей общей судьбы, а зна-
чит, и судьбы каждого из нас. Сознанием этой неразрывной связи и про-
низана предлагаемая книга.

Над книгой работал большой авторский коллектив, в отдельных слу-
чаях использовались и состоявшиеся публикации (газетные, в тематиче-
ских сборниках) прошлых лет — как правило, с изменениями и дополне-
ниями, которых потребовала стилистика книги. Но редакторы-составите-
ли стремились построить книгу так, чтобы очерки, написанные разными
писателями и журналистами, не воспринимались как бесформенный кон-
гломерат житейских историй, но прочитывались как звенья единого сю-
жета, заданного самой жизнью. Этот сюжет — тот период 125-летней ис-
тории Свердловской железной дороги, который непосредственно предше-
ствует нашим дням и достойно продолжается сегодня трудом нынешнего
поколения свердловских железнодорожников.

А.С. Мишарин,
начальник Свердловской железной дороги



СВ

В

СВ

Л

Л

1

1 8

Как

становятся

железнодорожники

2 0



1 8 7 8

Как

становятся

железнодорожниками

2 0 0 3

Железнодорожные профессии бесконечно разнообразны, но слово «железнодорожник» означает нечто большее, чем принадлежность к одной из них. Дело в том, что работа на железнодорожном транспорте требует от человека не только безупречного знания своего дела (а где оно не требуется?), но и обостренного «чувства команды» и особой ответственности каждого за общий результат. В железнодорожном ведомстве всегда поддерживалась дисциплина, сопоставимая с армейской, а в определенный период нашей истории здесь даже существовали персональные звания, знаки различия и форменная одежда (частично они сохраняются и до сих пор). Но работа на железной дороге «забирала» человека даже больше, чем армейская служба: не только «кормилец» семьи причислял себя к железнодорожникам — все его «чада и домочадцы», благодаря особому укладу «железнодорожной» жизни, тоже ощущали свою кровную связь с дорогой. Пожалуй, не будет большой натяжкой сравнить в этом отношении железнодорожников с казаками. Только за железнодорожным «сословием», слава богу, не замечено обычая украшать свой мундир дедовскими наградами (может, в собственных недостатках не ощущается) и заявлять во время переписи населения о своей особой национальности.

Объясняется необычный статус работников железных дорог особой ролью отрасли в системе народного хозяйства. Важно, в первую очередь, что транспортные артерии (обратите внимание: удачная метафора, неизвестно когда и кем придуманная, стала чуть ли не рабочим термином) играют в жизни любой страны примерно такую же роль, как кровеносная система в организме. Но еще важнее, что железные дороги — основной транспорт индустриальной эпохи. Само рождение железных дорог стало возможным лишь вследствие успехов промышленного развития к началу XIX века. В свою очередь, появление нового средства сообщения революционизировало промышленность. Таким образом, железнодорожный транспорт оказался на протяжении, по меньшей мере, целого столетия ядром европейской индустриальной цивилизации, от уровня его развития в той или иной стране во многом зависела ее экономическая мощь. Даже и теперь, когда, вследствие определенных изменений в социально-психологической сфере, потоки грузов и пассажиров все больше переключаются на автобусы и спидвеи, значение железных дорог в поддержании жизнеспособности народнохозяйственного организма остается определяющим.

Еще в XIX веке строительство железных дорог стало стержнем технической политики в странах, которые претендовали на лидирующее положение в мировой экономике. С помощью железных дорог стремительно наращивали свой промышленный потенциал Англия, Соединенные Штаты, а вслед за ними Франция, Германия, Бельгия, даже маленькая Швейцария.

Что касается России — она, как известно, в первой половине XIX века в промышленном отношении заметно отставала от Западной Европы и практической надобности в железных дорогах не ощущала. Начало их строительства у нас явилось таким же волевым актом, как в свое время реформы Петра. Однако правительство думало о будущем страны. Оно понимало: только оплетенная сетью железных дорог Россия могла сохраняться в изменившемся, динамичном мире как цельная и управляемая государство; только обладая современной транспортной системой, она могла развивать современную промышленность, претендовать на достойное

место среди развитых миров. За питал, тратило на железные доро- домо зная, что использовать они мере их просто разворуют и в обще- ной экономической отдаче от них правильно оценивали общие резу- пролагали пути научно-технического

Из той же общемировой тенденции, когда в конце 20-х годов XX века произошла консолидация и роль своеобразного центра для достижения поставленных задач. В советской экономике железные дороги были основным средством для достижения поставленных задач. Распоряжаться всеми материальными ресурсами железных дорог была обязанность железнодорожного ведомства в годы планового хозяйства. Железнодорожники решали жилищно-бытовые вопросы, обеспечивали лучшее, против обычных, обслуживание пассажиров; свои больницы и санатории; тут были свои материальные ресурсы.

На общем фоне страны, с точки зрения железнодорожной отрасли выглядела она достаточно благополучно. Люди, привыкшие к дисциплине и устроиться работать (на железной дороге, как и на любом другом предприятии того времени, считалось удачей), имели возможность выбора. Железнодорожники, как и представители любой другой индустриальной отрасли и люди нужные были государству, были выносливые, привычные к дисциплине. В годы гражданской войны для всех стала дополнительной нагрузкой. Железнодорожники брали на дорогу с собой семьи, и железная дорога терпеливо выносила их, давая им для того хорошие возможности. Однако, признать, что наиболее ценные льготы и привилегии не касались тяжелого и напряженного труда и жесткую дисциплину не соблюдались. Зато те, кто находил в этом ритме жизни, скоро открывали для себя перспективы железной дороге, которые начинали получать льготы. В силу разных причин им становилось все легче и легче заниматься железнодорожной профессией. Но Дорога, призвавшая их и признавшая их судьбой.

профессии бесконечно разнообразны, но «железнодорожник» означает нечто большее, чем просто одна из них. Дело в том, что работа на железной дороге требует от человека не только выполнения своего дела (а где оно не требуется?), но и чувства команды и особой ответственности за результат. В железнодорожном ведомстве была дисциплина, сопоставимая с армейской. В нашей истории здесь даже существовали различия и форменная одежда (частично армейская служба: не только «кормилец» железнодорожников — все его «чада и домочадцы» — «железнодорожной» жизни, тоже ощущали. Пожалуй, не будет большой натяжкой сравнить железнодорожников с казаками. Только за желанием бога, не замечено обычая украшать себя орденами (может, в собственных недостатках время переписи населения о своей особой

статус работников железных дорог особой гордостью хозяйства. Важно, в первую очередь, отметить внимание: удачная метафора, неизменно стала чуть ли не рабочим термином) играла такую же роль, как кровеносная система. То есть, что железные дороги — основной элемент. Само рождение железных дорог стало символом промышленного развития к началу XIX века. Новое средство сообщения революционизировало. Таким образом, железнодорожный транспорт, по меньшей мере, целого столетия был основой цивилизации, от уровня его развития зависела ее экономическая мощь. Даже несмотря на изменения в социально-экономических условиях и пассажиров все больше переключались на железные дороги в поддержании общественного организма остается определяющим

железные дороги стало стержнем технологий, которые претендовали на лидирующее положение. С помощью железных дорог стремительный потенциал Англии, Соединенных Штатов, Германии, Бельгии, даже маленькая

Россия, как известно, в первой половине XIX века заметно отставала от Западной Европы и железных дорогах не ощущала. Начало их строительства было волевым актом, как в свое время правительство думало о будущем страны. Оно понимало, что железные дороги Россия могла сохранить в мире как цельное и управляемое государственной транспортной системой, она могла претендовать на достойное

место среди развитых мировых держав. И, не полагаясь на частный капитал, тратило на железные дороги огромные средства из казны, зная, что использованы они будут неэффективно, в значительной мере их просто разворуют и в обозримом будущем сколько-нибудь заметной экономической отдачи от них не будет. Тем не менее строили, ибо правильно оценивали общемировую тенденцию. Строили — и тем самым пролагали пути научно-техническому прогрессу.

Из той же общемировой тенденции исходило позже и советское руководство, когда в конце 20-х годов повернуло страну на путь индустриализации и роль своеобразного локомотива прогресса отдало железнодорожной отрасли. В советской системе, основанной на праве руководящего центра для достижения поставленной цели беспрепятственно распоряжаться всеми материальными и человеческими ресурсами, ключевая роль железных дорог была обеспечена эффективными экономическими и организационными мерами. Именно в силу этой причины железнодорожное ведомство в годы первых пятилеток превратилось в своего рода «государство в государстве»: тут и зарплату платили побольше, и жилищно-бытовые вопросы решали оперативней; тут были свои (для детей железнодорожников и только потому «железнодорожные») школы — лучше, против обычных, оснащенные и укомплектованные лучшими кадрами; свои больницы и санатории, неизменно пользовавшиеся хорошей репутацией; тут были свои магазины, своя милиция, даже свой трибунал.

На общем фоне страны, с трудом сводящей концы с концами, железнодорожная отрасль выглядела островком относительного благополучия, и устроиться работать «на железную дорогу» (даже не суть важно, в каком качестве) считалось удачей. Но дорога, пользуясь своими преимуществами, имела возможность выбирать и потому брала не каждого. Элитарной отрасли и люди нужны были «элитарные»: грамотные, сметливые, выносливые, привычные к дисциплине, надежные. Выносливых и дисциплинированных в крестьянской России всегда хватало, а Отечественная война для всех стала дополнительной проверкой этих качеств (поэтому фронтовики брали на дорогу особенно охотно). С грамотой было похуже, и железная дорога терпеливо обучала своих «новобранцев», создавая им для того хорошие возможности и привлекательные стимулы. Надо, однако, признать, что наиболее «вольнлюбивым» из них железнодорожные льготы и привилегии не казались достаточной компенсацией за напряженный труд и жесткую дисциплину; но такие здесь надолго не приживались. Зато те, кто находил в себе силы выдержать эти требования и этот ритм, скоро открывали для себя такие достоинства работы на железной дороге, которые начинали цениться ими превыше зарплаты и льгот. В силу разных причин им случалось, порой и не раз, менять свою железнодорожную профессию, но неизменно оставались верны дороге. Дорога, призвавшая их и признавшая, становилась смыслом их жизни, становилась их судьбой.

С крестьянской основательностью

Лаврентий
Давыдович
Попков

Читатель может строить разные предположения о том, по каким причинам крестьянский парень из деревенской глубинки Туринского района где-то на рубеже 20-х–30-х годов оставил исконные занятия своих предков и запросился на работу в железнодорожном ведомстве. На деле, однако, никакой политической подоплеки в том не было. В большой крестьянской семье росло пятеро сыновей — с одного надела трудно прокормиться. А село Поречье, где род Попковых жил, особой глубинкой и не было: совсем рядом находилась железнодорожная станция с тем же названием. Вот туда и пришел в поисках работы подросший крестьянский сын.

К нему присмотрелись: опыта работы с «железками» у него, конечно, никакого, образование на самой нижней отметке, зато силушкой Бог не обидел и крестьянской выносливости у него было не занимать стать. Значит, самая ему дорога — в путевое хозяйство.

Так Лаврентий Попков стал рабочим путевой ремонтной бригады.

В чем была суть работы, которой ему пришлось заняться? Если сказать совсем просто — следить, чтоб рельсовый путь был исправным. Но для того за ним нужно было не только присматривать, но и постоянно его ремонтировать. Это только человеку совсем постороннему может показаться, что тяжелые рельсы, прибитые к шпалам толстенными костылями и уложенные на прочное основание из гранитного щебня, — это чуть ли не навсегда. А вы присмотритесь к стальной колее, когда по ней проходит тяжело груженный состав, — как там все ходуном ходит. А теперь сделайте поправку на время: начало 30-х годов, страна только выходит из разрухи, рельсы во многих местах лежат еще демидовские, сверх всяких норм изношенные, шпалы прогнили и растрескались. Сколько за таким полотном ни ходи, сколько щебенку ни подбивай, а как пройдет тяжелый паровоз — смотри в оба, что там поломалось или сместилось, иначе жди беды. Порой по несколько раз за ночь приходилось выезжать на устранение дефектов. А на утро — плановая работа.

«Техника» же в помощь была — лом да кувалда, да еще двухосная тележка, на которой шпалы и крепеж вручную подвозили. А рельсы и стрелочные переводы перевозили на лошадях.

Потом, по прошествии нескольких десятков лет, уже выйдя на пенсию, Лаврентий Давыдович любил вспоминать то нелегкое время, требовавшее от людей полной отдачи сил и энергии. Так уж человеческая память устроена: чем труднее пройдено испытание, тем охотней о нем вспоминаешь: выдержал! А может, дело еще и в том, что был он тогда молод, силен и здоров; казалось, никакая усталость его тогда не брала. Все делал сноровисто, молот да лом в его руках словно пушинки летали. Но, конечно,

в этой работе была нужна не только профессиональных тонкостей. Но сметливостью и сообразительностью, так что по прошествии немалого времени стал бригадиром пути, потом мастером железнодорожной дистанции, потом переехал в Москву.

А когда началась война, мастера из Москвы откомандировали туда, где особенно ненадежным, а квалифицированным. В Котлас его откомандировали. Оттуда, в Воркуту, где самая дешевая рабочая сила, добывали уголь, а уголь дорогой печерский антрацит. Без опыта, без квалификации, без опыта, работавшая на оборону, бросали на мерзлую землю. Все это были заны, места заселенные. Путейцы обустраивали и поселков, по их просьбе поднимали пенсионеров и домохозяйки. Собрать — надо было их толком расспросить, чтоб никакого следа не оставило по этим рельсам без остановки.

Так отличный путевой мастер стал руководителем бригады путейцев. Он сумел наладить контакт с местными жителями, вместе разработали четкую и разумную систему действий. Порой сутками несли составы из-за заносов не до конца.

Руководя другими, Лаврентий Давыдович не терпит разгильяты: транспорт не терпит разгильяты, тавляй неотремонтированный путь — это если считаешь, что прав, — добивайся.

В 1943 году дорожный мастер стал «путеец». Применительно к делу, ответственный знак вполне можно было считать.

Война подошла к концу, а с ней и ной дороге (со временем она стала не становилась. Поэтому «командиром» Правда, из Котласа его перевели в Севере по-крестьянски обжился. Должал в мирное время трудиться, не жалея своего (то есть и неработающего).

Брали, конечно, не только на работу, совершенствовали технологию. Как формы. Чтоб заменить дефектные, путейцам «окна». Чтоб уложиться в срок и подготовить предстоящую работу. Давыдович славился умением все разложить заранее и по расчету. Все до миллиметра. Знай потом только, что тельно закрепил противоугонами. Чтоб де температур незакрепленный путь не вращать обратно — тяжелая работа. Д бывает. Вот и делает все вовремя.

Лаврентий Давыдович
Попков
Туринской области

ьянской гельностью

проверить разные предположения о том, по каким причинам парень из деревенской глубинки Туринск на рубеже 20-х–30-х годов оставил исконные дела и запросился на работу в железнодорожное дело, однако, никакой политической подоплеки в большой крестьянской семье росло пятеро сыновей — сделать трудно прокормиться. А село Поречье, расположенное особой глубиной и не было: совсем рядом железнодорожная станция с тем же названием. Вот туда и поехал подросток — крестьянский сын.

Опыта работы с «железками» у него, конечно, не было, зато самой нижней отметке, зато силушкой Бог не мог не заметить, а возможности у него было не занимать. Знакомство с путевым хозяйством.

Встал рабочим путевой ремонтной бригады. В бригаде, которой ему пришлось заняться? Если сказать, чтоб рельсовый путь был исправным. Но не только присматривать, но и постоянно его контролировать. Человеку совсем постороннему может показаться, что прибитые к шпалам толстыми костылями, выложенные из гранитного щебня, — это чуть ли не вечная стальная колея, когда по ней проходит поезд — как там все ходуном ходит. А теперь сделай-ка, когда 30-х годов, страна только выходит из разорения, лежат еще демидовские, сверх всяких норм — и растрескались. Сколько за таким полотном наблюдать, ни подбивай, а как пройдет тяжелый паровоз — полопалось или сместилось, иначе жди беды. Приходилось выезжать на устранение деформаций.

Вот была — лом да кувалда, да еще двухосная тележка — железку вручную подвозили. А рельсы и стрелы — на лошадях.

В течение нескольких десятков лет, уже выйдя на пенсию, вспоминаешь то нелегкое время, требующее сил и энергии. Так уж человеческая психика испытание, тем охотней о нем вспоминаешь, дело еще и в том, что был он тогда молод, а усталость его тогда не брала. Все делал, и его руках словно пушинки летали. Но, конечно,

в этой работе была нужна не только сила и выносливость: там ведь много профессиональных тонкостей, понимание которых приходит с опытом. Но сметливостью и сообразительностью природа Попкова тоже не обделила, так что по прошествии немногих лет его подучили на курсах и назначили бригадиром пути, потом мастером. Трудился он сначала на Баженовской дистанции, потом перевели в Туринск.

А когда началась война, мастера Попкова уже по распоряжению из Москвы откомандировали туда, где состояние путевого хозяйства было особенно ненадежным, а квалифицированных путейцев остро не хватало. В Котлас его откомандировали, откуда начинался великий путь в Заполярье, в Воркуту, где самая дешевая рабочая сила рубила обушком под землей дорогой печерский антрацит, без которого замерла бы наша промышленность, работавшая на оборону. Дорога была проложена наспех, шпалы бросали на мерзлую землю, все это дыбилося, плыло... А снежные заносы какие бывали зимой! Хорошо, что Котлас — это еще не Заполярье, места заселенные. Путейцы обращались к жителям окрестных деревень и поселков, по их просьбе пригоняли конные повозки из колхозов, поднимали пенсионеров и домохозяек с лопатами. Но мало было людей собрать — надо было их толком расставить, научить, проинструктировать, да проследить, чтоб никакого случайного ЧП: поезда ведь должны были мчаться по этим рельсам без остановок.

Так отличный путевой мастер обнаружил в себе еще и талант организатора. Он сумел наладить контакт и взаимопонимание с людьми, они вместе разработали четкую и рациональную систему оповещения и взаимодействия. Порой сутками несли свое авральное дежурство, но задержки составов из-за заносов не допускали.

Руководя другими, Лаврентий Давыдович и сам постигал важные истины: транспорт не терпит разгильдяйства и равнодушия, никогда не оставляй неотремонтрованный путь на завтра, уважай мнение старших, но, если считаешь, что прав, — добивайся своего.

В 1943 году дорожный мастер Попков был награжден знаком «Отличный путеец». Применительно к данному случаю этот скромный ведомственный знак вполне можно было приравнять к боевой награде.

Война подошла к концу, а ситуация с путевым хозяйством на Северной дороге (со временем она стала и официально так называться) легче не становилась. Поэтому «командировка» мастера Попкова затягивалась. Правда, из Котласа его перевели в Сольвычегодск — распорядились уже как совсем своим. Но Лаврентий Давыдович особо и не возражал: он на Севере по-крестьянски обжился, вызвал к себе из Туринска семью и продолжал в мирное время трудиться «по-фронтовому»: не щадя своих сил, не жалея своего (то есть и нерабочего) времени.

Брали, конечно, не только напором — обзаводились оборудованием, совершенствовали технологию, искали эффективные организационные формы. Чтоб заменить дефектные рельсы, служба движения выделяла путейцам «окна». Чтоб уложиться в «окно», надо было четко спланировать и подготовить предстоящую работу. Среди дорожных мастеров Лаврентий Давыдович славился умением все просчитать и предвидеть наперед. Плетей разложил заранее и по расчету. Все зазоры, разрывы сделает с точностью до миллиметра. Знай потом только укладывай. Плетей новых рельсов обязательно закрепил противоугонами, чтобы не утянуло. Знает, что при перепаде температур незакрепленный путь утягивало вдоль с места укладки. Возвращать обратно — тяжелая работа. Да и времени на это, как правило, не бывает. Вот и делает все вовремя и на совесть. Этому же учил и новичков.

С годами накапливался опыт, росло мастерство. Лаврентий Давыдович не считал зазорным учиться у других, перенимал новые приемы труда. Все это ему очень пригодилось — ведь грузонапряженность дороги росла, а путь обновлялся не так быстро, как хотелось бы. Мастер Попков делает упор на текущее его содержание. С монтеров требует немедленной ликвидации даже малейшего дефекта. Дав задание, не забудет проверить, как оно выполнено. Если хорошо — непременно похвалит работника. А за нерадивость «взгреет» по первое число. Безответственных и лодырей не терпел. Да и не было таковых у него на околотке. Все подобралось под стать мастеру — добросовестные, умелые, дисциплинированные.

И путь содержался ими на «отлично». Иметь ограничение скорости движения по состоянию колеи для Попкова было настоящим ЧП. Он сам не будет спать-отдыхать и другим не даст, пока не приведет путь в порядок.

Вот почему участок, вверенный его заботам, неизменно признавался одним из лучших на дороге. Поэтому в 1964 году Лаврентию Давыдовичу присвоили звание «Лучший дорожный мастер». Затем последовала новая ступень признания: почетное звание «Лучший дорожный мастер сети железных дорог». А в 1966 году Лаврентия Давыдовича Попкова удостоили самого высокого отличия, которым мог быть отмечен в Советском Союзе рабочий человек: ему присвоили звание Героя Социалистического Труда — как сказано в Указе Президиума Верховного Совета СССР, «за выдающиеся успехи, достигнутые в выполнении заданий семилетнего плана перевозок, развитии и технической реконструкции железных дорог, за долготелный и безупречный труд на железнодорожном транспорте, за обеспечение безопасности движения поездов и улучшение текущего содержания пути».

А в 1972 году Лаврентий Давыдович вышел на пенсию. Посоветовались с женой: вся родня — в Туринске и окрестностях, сын окончил институт в Ленинграде и был направлен в Свердловск, а у них «командировка» все еще продолжается? Написали министру. Долго ли, коротко ли — но вопрос решился: выделили им с Еленой Сергеевной квартиру на Сортировке. «Поотдыхали»... Да как-то не получается отдых у человека, всю жизнь работавшего «до упора». Тогда отправился Герой Соцтруда Попков в Свердловск-Сортировочную дистанцию пути: примите, мол, работать, делать умею все...

И вскоре на переезде пятого района нечетного парка прибытия станции Свердловск-Сортировочный появился новый дежурный. Строгий и бескомпромиссный. Ни один шофер не рискнет проскочить под закрытый шлагбаум, если увидит, что на посту Попков.

Движение по перегону, как по автострате. Порой по несколько десятков машин скапливается в ожидании прохода поезда. Здесь же люди идут к пруду, к садовым участкам. Глаза да глазонки надо иметь, чтоб уследить за всеми.

Не зря поручили Попкову столь ответственный переезд. Порядок был у него отменный. Все устройства действовали безукоризненно, водители, к удивлению ГАИ, были — сама дисциплинированность. (За малейшее нарушение Попков не давал спуска!)

Без дела не сидел ни минуты. Переезд содержал в идеальном порядке. Ни одну соринку на путях не могла бы обнаружить даже самая строгая комиссия. Все прибрано, подметено. Летом еще куда ни шло, а зимой приходилось потеть капитально: снег, лед. И все это нужно убрать

Как становятся железнодорожниками

быстро (движение поездов очень интенсивно),
которые проходит переезд.

В коллективе Свердловск-Советы приняли сразу. Человека ведь видно в то время, отмечают его доброту с молодыми, общительность. Ни разу выдвигая грубого, резкого слова. За советам.

Трудился на железной дороге и ушел на отдых незадолго до своего пятидесятилетия. За пять лет учился отдыхать...

Пальто в награду

**Петр
Петрович
Еперин**

Когда в январе 1904 года в Еперина родился третий сын, ничто не предвещало, что ной дорогой. Кронштадт — ложены. И завод там тоже тому что это его официальн ли. Отец Петра-младшего на ж еще, как не по стопам ота

Так оно поначалу и выходило. Стар ксгда мальчишке было всего семь лет. сам того времени, поступать в школу одна, и можно только догадываться вья подрастали и становились дала, как положено, в городское е-ия. Затем он все-таки поступил в р получить хорошую рабочую специаль ий токарь Петр Еперин поступает са Петр Еперин — его отец.

Время было бурное; старшие братья
бывает в райкоме комсомола. но по
исключают из ВКП(б) — «за непри
Кронштадтского мятежа». Все
десятилетия спустя, заставляет
этого комсомольского работника.
в те годы это было «пятно» на
старшие-то братья со временем
оба геройски погибли при обор
женную... А в характеристиках Петра

сы опыт, росло мастерство. Лаврентий Давыдович учился у других, перенимал новые приемы. Походило — ведь грузонапряженность до-елся не так быстро, как хотелось бы. Мастер-ее его содержание. С монтеров требует не-ке малейшего дефекта. Дав задание, не забу-солнено. Если хорошо — непременно похва-ность «взгреет» по первое число. Безответ-ел. Да и не было таковых у него на околотке. Мастеру — добросовестные, умелые, дисципли-

на «отлично». Иметь ограничение скорости-ей для Попкова было настоящим ЧП. Он сам-другим не даст, пока не приведет путь в по-

веренный его заботам, неизменно признавал-ого. Поэтому в 1964 году Лаврентию Давыдо-чий дорожный мастер». Затем последовала почетное звание «Лучший дорожный мастер 1966 году Лаврентия Давыдовича Попкова удо-ния, которым мог быть отмечен в Советском-у присвоили звание Героя Социалистическо-казе Президиума Верховного Совета СССР, стипендии в выполнении заданий семилетне-и технической реконструкции железных до-е-ый труд на железнодорожном транспор-ости движения поездов и улучшение текущего

Давыдович вышел на пенсию. Посоветова-в Туринске и окрестностях, сын окончил ин-управлен в Свердловск, а у них «командиров-написали министру. Долго ли, коротко ли —-им с Еленой Сергеевной квартиру на Сор-как-то не получается отдых у человека, всю-а. Тогда отправился Герой Соцтруда Попков-о дистанцию пути: примите, мол, работать,

того района нечетного парка прибытия стан-оявился новый дежурный. Строгий и бес-юфер не рискнет проскочить под закрытый-е посту Попков.

как по автостраде. Порой по несколько деся-видании прохода поезда. Здесь же люди идут-Глаза да глазоньки надо иметь, чтоб усле-

у столь ответственный переезд. Порядок был-ства действовали безукоризненно, водители,на дисциплинированность. (За малейшее на-рсу!)

нута. Переезд содержал в идеальном поряд-не могла бы обнаружить даже самая стро-подметено. Летом еще куда ни шло, а зи-тально: снег, лед. И все это нужно убрать

быстро (движение поездов очень интенсивное) с десятков путей, через которые проходит переезд.

В коллективе Свердловск-Сортировочной дистанции пути Попкова приняли сразу. Человека ведь видно по делам. Люди, работавшие с ним в то время, отмечают его доброжелательность, умение найти общий язык с молодыми, общительность. Ни разу никто не слышал от Лаврентия Давыдовича грубого, резкого слова. За это его уважали и прислушивались к советам.

Трудился на железной дороге Попков до 1986 года. Окончательно ушел на отдых незадолго до своего семидесятипятилетия и потом еще пять лет учился отдыхать...

Пальто в награду

Петр
Петрович
Еперин

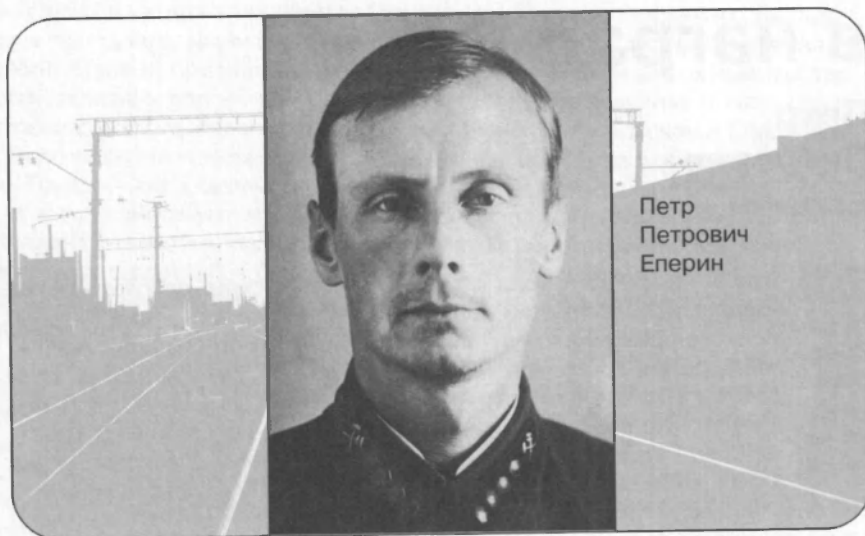
Когда в январе 1904 года в семье кронштадтского рабочего Петра Еперина родился третий сын, названный в честь отца тоже Петром, ничто не предвещало, что жизнь его будет как-то связана с железной дорогой. Кронштадт — город средь моря, рельсы туда не проложены. И завод там тоже Морской (пишем с заглавной буквы, потому что это его официальное название) — он обслуживает корабли. Отец Петра-младшего на том заводе и работал слесарем — куда ж еще, как не по стопам отца, предстояло пойти подростку сыну? Так оно поначалу и выходило. Старший Петр Еперин, к несчастью, умер, когда мальчишке было всего семь лет. Лишь через год он мог, по правилам того времени, поступать в школу. Мать, уборщица, поднимала детей одна, и можно только догадываться, чего ей это стоило. Но старшие сыновья подрастали и становились помощниками в семье, а младшего она отдавала, как положено, в городское училище, где он и прошел полный курс обучения. Затем он все-таки поступил в ремесленное училище, чтоб поскорее получить хорошую рабочую специальность. И в 1919 году пятнадцатилетний токарь Петр Еперин поступает на завод, где раньше работал другой Петр Еперин — его отец.

Время было бурное; старший брат Петра — в гуще событий: он работает в райкоме комсомола. Но потом его не только увольняют, а даже исключают из ВКП(б) — «за неприятие решительных мер против нарастающей Кронштадтского мятежа». Все, что мы узнали об этом мятеже многие десятилетия спустя, заставляет уважительно отнестись к позиции молодого комсомольского работника, «заклейменной» такой формулировкой. Но в те годы это было «пятно» на всю жизнь, осязаемое и близкими. Ну, старшие-то братья со временем, как тогда выражались, смыли его кровью: оба героически погибли при обороне Ленинграда в Великую Отечественную... А в характеристиках Петра еще и много лет спустя отмечалась

«недостаточная активность в политической жизни», что, вероятно, соответствовало действительности — не тянуло его в такую политику. Но то была его личная реакция на историю со старшим братом, а со стороны властей и «товарищей» каких-то репрессивных мер, связанных с той историей, по отношению к нему — не замечено.

В комсомол Петр Еперин вступил еще до мятежа, и оттуда его не выгоняли. Более того, «оказали доверие»: по «разверстке комсомольской организации» мобилизовали укреплять молодой «рабоче-крестьянский» флот. Служить отправили далеко от родного дома — на Черное море. Но после службы он вновь возвращается на свой завод, где чуть позже вступает в ряды ВКП(б). Молодого перспективного рабочего заметили и «в счет профтысячи» направили на учебу в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта: стране были необходимы «свои», из рабочих, инженеры.

Как видите, железную дорогу сын кронштадтского слесаря даже не сам и выбрал: его судьбой, особо его и не спрашивая, распорядилась



советская власть. Но Петр Еперин отнюдь не считал ее решение насильем над своей «свободной личностью»: с техникой он был связан «с младых ногтей», а железнодорожная отрасль уже тогда воспринималась общественным мнением как приоритетная в народном хозяйстве. К тому же в институте ему представилась возможность заняться освоением революционного, по тем временам, направления инженерной науки — электрификацией железнодорожного транспорта. Так что учеба в институте раскрывала перед молодым рабочим самые заманчивые перспективы. И он принялся за учебу со всем энтузиазмом молодости, помноженным на ожидания больших и радостных перемен в стране (впоследствии, увы, оказавшиеся иллюзорными).

Диплом инженера-электрика Петр Еперин защитил на «отлично» в 1935 году и в декабре того же года прибыл по распределению в Чусовское электродепо.

Тут следует напомнить, что 113-километровая линия от Чусовской до Кизела, работавшая на электрической тяге, была запущена лишь за два года до приезда Еперина к первому своему месту работы и по протяженности она примерно равнялась сумме всех трех электрифицированных

линий, построенных в стране раньше. Для молодого специалиста несбыточным был стремительный темп переоборудования участков бывшей горнозаводской линии от Свердловска до Гороблагодатской, так что уже в мае 1937 года линия Кизел–Свердловск — в ту пору не, но и в Европе. Нарастание ответственности, соответствующего увеличению локомотивного парка, работавшего советского производства (с небольшими конструктивными рамками советский). К моменту начала работы уже полтора десятка лет существования всегда порождает много человека хорошо подготовленного и много увлекательного.

Молодого выпускника ленинградского механического цеха, потом перевели на работу в Чусовское электродепо, где он и начал работать. Усовершенствоваться, и его предложение о переводе на работу по достоинству оценили. И двух лет не прошло, как его дела. Но как раз в этот момент его дела чуть было не претерпела со стороны.

22 ноября он вступил в новую партию. И в этот же день, 23 ноября, местная газета «Чусовская» опубликовала заметку «Мастер Еперин не обеспокоен», в которой говорилось, что в ней содержался неосуществленный ремонт отдельных узлов. Но автор заметки почему-то обошел молчу, да был допущен брак в работе. Мастер Еперин, в это время он (не по собственной инициативе) политический кругозор на каком-то этапе электрификации был в курсе дела. Но в то время правило: раз была вина, значит, объяснительная записка «провинился» и «тов. Еперин... был действительно не меняется». Петру Петровичу в газдо хуже: происшествием уже за год заканчивался не простой — 1937-

Что помогло тогда инженеру Еперину? Среди рабочих работников встало тогда на его место. А может, и тогда за внешним антуражем да забывалась суть дела? Между тем Еперин не стал себя зарекомендовать недавний в руководстве депо никак не хотелось.

Так или иначе, гроза прошла мимо. Еперин остался инженером, а два месяца спустя он был назначен заместителем начальника депо. И тот же автор объясняет, что на него положительную характеристику

политической жизни», что, вероятно, соответ-
— не тянуло его в такую политику. Но то была
со старшим братом, а со стороны властей
репрессивных мер, связанных с той историей, по-
мечено.

вступил еще до мятежа, и оттуда его не выго-
доверие: по «разверстке комсомольской орга-
низации» молодой «рабоче-крестьянский» флот.
одного дома — на Черное море. Но после
на свой завод, где чуть позже вступает в ряды
рабочего заметили и «в счет профтыся-
адский институт инженеров железнодорож-
необходимы «свои», из рабочих, инженеры.
дорогу сын кронштадтского слесаря даже не
особо его и не спрашивая, распорядилась



Петр
Петрович
Еперин

Еперин отнюдь не счел ее решение насиле-
мостью: с техникой он был связан «с мла-
дая отрасль уже тогда воспринималась об-
щественно приоритетная в народном хозяйстве. К тому
была возможность заняться освоением ре-
сурсов, направления инженерной науки —
железнодорожного транспорта. Так что учеба в инсти-
туте рабочих самых заманчивые перспек-
тивы со всем энтузиазмом молодости, помно-
жен на радостных перемен в стране (впослед-
ствии очевидными).

Потом Петр Еперин защитил на «отлично»
уже года прибыл по распределению в Чусов-

то 113-километровая линия от Чусовской до
электрической тяге, была запущена лишь за два
года своему месту работы и по протяжен-
ности сумме всех трех электрифицированных

линий, построенных в стране раньше ее. Таким образом, переход желез-
ных дорог страны на электрическую тягу только начинался, что открыва-
ло для молодого специалиста необъятный фронт работы. В это время
спешным темпом переоборудовались для электрической тяги все новые
участки бывшей горнозаводской линии — от Нижнего Тагила до Сверд-
ловска, от Свердловска до Гороблагодатской, от Гороблагодатской до Чу-
совской, так что уже в мае 1937 года заработала электрифицированная
линия Кизел—Свердловск — в ту пору самая протяженная не только в стра-
не, но и в Европе. Нарастание протяженности линии требовало и соот-
ветствующего увеличения локомотивного парка. Электровозы тогда у нас
работали советского производства, но выпускаемые по американской
лицензии (с небольшими конструктивными изменениями), — СС11, «су-
рамский советский». К моменту приезда Петра Еперина в Чусовском депо
работало уже полтора десятка таких электровозов. Освоение нового обо-
рудования всегда порождает множество инженерных проблем, так что для
человека хорошо подготовленного и творческого работа здесь сулила
много увлекательного.

Молодого выпускника ленинградского вуза определили поначалу в ме-
ханический цех, потом перевели мастером в электрический. Всякий раз, ос-
мотревшись на новом месте, Еперин находил возможности что-то улучшить,
усовершенствовать, и его предложения неизменно принимаются, а заодно
руководство по достоинству оценивает его творческий потенциал и деловую
хватку. И двух лет не прошло, как его назначили старшим инженером техот-
дела. Но как раз в этот момент его удачно начавшаяся производственная ка-
рьеру чуть было не претерпела сокрушительную катастрофу.

22 ноября он вступил в новую должность — и буквально на следую-
щий же день, 23 ноября, местная многотиражка «Сталинец» вышла с за-
меткой «Мастер Еперин не обеспечивает ремонт электровозов». Нельзя
сказать, что в ней содержался необоснованный навет: случай с некаче-
ственным ремонтом отдельных узлов, как говорится, имел место. Прав-
да, автор заметки почему-то обошел вниманием тот факт, что в день, ког-
да был допущен брак в работе, мастера Еперина не было в депо: в это
время он (не по собственной, разумеется, инициативе) расширял свой
политический кругозор на каком-то партийном сборе. Начальник службы
электрификации был в курсе дела, но в то время действовало неукосни-
тельное правило: раз была вина, значит, должен быть и виновник. И на
объяснительной записке «провинившегося» инженера он начертал, что,
дескать, «тов. Еперин... был действительно на партучебе, но суть дела осо-
бенно не меняется». Петру Петровичу объявили выговор, а могло быть го-
раздо хуже: происшествием уже заинтересовалось руководство дороги,
а год заканчивался не простой — 1937-й.

Что помогло тогда инженеру Еперину? То, что собрание инженерно-тех-
нических работников встало тогда на его сторону? Но такое заступничество
нередко оборачивалось в то время еще более жестокой и массовой распра-
вой. А может, и тогда за внешним антуражем политической трескотни не все-
гда забывалась суть дела? Между тем терять такого работника, каким уже
успел себя зарекомендовать недавний выпускник Ленинградского институ-
та, руководству депо никак не хотелось. Или просто — повезло?

Так или иначе, гроза прошла мимо, Еперин продолжал работать стар-
шим инженером, а два месяца спустя его переводят на более высокую
должность — заместителем начальника по ремонту электродепо Свердловск-
Сортировочная. И тот же автор обвинительной резолюции подписывает
за него положительную характеристику.

Перед самой войной, 5 июня 1941 года, Петра Петровича Еперина, как, без сомнения, грамотного инженера, назначают начальником группы электроподвижного состава службы электрификации дороги. Затем он занимает должности начальника группы изобретательства и рационализации при начальнике дороги, заместителя начальника отдела (службы) электрификации. В аттестационном листе от 25 мая 1943 года записано:

«За период работы в отделе электрификации провел ряд организационно-технических мероприятий по улучшению состояния электроподвижного состава и в целом электродепо, в результате чего план выполнен по выдаче электровозов под поезд на 100,4 %, по среднему ремонту в 1-м квартале на 100 %, простой электровозов в среднем ремонте доведен до 10,5 суток (при норме 18 суток)».

Чтобы понять истинный смысл этих «процентов», надо представить себе, насколько напряженно работала наша дорога в годы войны. На магистральных направлениях поездка шли порой с интервалом в три минуты, малейшая задержка одного из них по причине поломки какого-нибудь агрегата мгновенно порождала неодолимую пробку. А такая пробка на электрифицированном тагильском направлении — это остановленные эшелоны с «тридцатьчетверками» из «Танкограда», это замершие на путях вагоны с сырьем для боеприпасов, это... В общем, это уже не пробка, а смертельно опасный тромб.

И вся деятельность инженера Еперина в период Великой Отечественной войны была направлена на то, чтоб исключить образование подобных тромбов. «Исключить» — само это понятие, если и дальше пользоваться медицинской терминологией, следует отнести к сфере не терапии, даже не хирургии, а скорее профилактики. Суть его, скажем так, не зрелищна: никаких единовременных эффектных акций, которые можно было бы истолковать как подвиг, а только повседневная будничная работа. Тут чем меньше неординарных событий, тем выше класс работы. Это как раз тот случай, когда говорят: лучшая новость — что нет новостей. И поскольку «новостей» в работе Петра Петровича в годы войны было мало, то и награды его военных лет выглядят скромно: значок «Ударник сталинского призыва» (1943 г.), денежные премии. В 1945 году, уже по итогам работы в годы войны, его наградили ведомственным «орденом» — значком «Почетному железнодорожнику». А еще, в дополнение к значку, его удостоили, может быть, самой практичной по тому времени, а потому и самой памятной награды — подарили добротное кожаное пальто.

Позже были медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За трудовое отличие», «За трудовую доблесть» и множество благодарностей.

В 1946 году инженер-майор тяги Еперин Петр Петрович назначается начальником отдела электрификации Свердловской железной дороги. Сквозь казенные строки его партийной характеристики, выданной по какому-то поводу чуть позже, проступает все тот же образ надежного работника, нешумно и кропотливо делающего свое повседневное «профилактическое» дело:

«Еперин Петр Петрович. Член ВКП(б) с 1928 года. В настоящее время зачислен слушателем в филиал вечернего института марксизма-ленинизма.

В конце 1946 года закончил работу по составлению «Инструкции по вождению тяжеловесных поездов на участке Кушва–Смычка», которая разослана по электродепо для введения в практику. Руководство работой электрифицированного участка обеспечивает. Пользуется авторитетом как инженер и руководитель.

Активно поддерживает начинания электрифицированного участка, направленные на повышение производительности. Благодаря этому широко развилось участие машинистов в деле оказания помощи коллегам, нуждающимся в ремонте электровозов, ожидавших своего времени восстановления после длительных простоев.

В результате поддержки инициатив Еперина на социальное соревнование плановый показатель 1947 года перевыполнен. По среднему ремонту — 100 %, по подъёмному — 150 %.

Благодаря этим настойчивым усилиям удалось в 1946–1947 годах добиться выполнения вверенного его попечению задания. В 1946 году процент «больных» электровозов, находящихся в ремонте, уже по итогам первого квартала снижен до 10 %, допущено ни крушений ни аварий, выполнен плановый ремонт контактной сети, экономия средств (в то время это были по тем временам деньги!).

В 1947-м отделы реорганизации и управления электротехникой руководителем теперь уже службы электрификации традиционно сопровождающей эту работу — он «хорошо знает условия работы на участке энергоснабжения работали у него в прошлую зиму».

«Лучше, чем в прошлую зиму» — последующем годе в том же направлении. Но остается Петр Петрович в должности, а потом его — к этому времени уже — назначают на усиление: назначают заместителем начальника службы дороги. На этой должности он работает в связи с сокращением аппарата управления — главным инженером этой же службы.

Тем временем годы неумолимо идут вперед. И вот последний приказ по дороге: «Тов. Еперина П. П. с 1 ноября 1947 года переводится на пенсию по возрасту».

Начальник Свердловской ж.д. В. И. Еперин. Так же спокойно, просто и неспешно жизнь сына кронштадтского слесаря продолжается на железной дороге.

Ушел Петр Петрович на пенсию, но продолжали трудиться его сын Борис Еперин и дочь Мария Еперина. Так что теперь уже фамилия Еперин — это фамилия Свердловской магистрали.

в 1941 года, Петра Петровича Еперина, как, впрочем, и других, назначают начальником группы электрификации дороги. Затем он занимает должность заместителя начальника отдела (службы) электрификации.

В 1943 года записано: «... в целях электрификации провел ряд организационных мероприятий по улучшению состояния электроподстанции, в результате чего план выполнения работ по ремонту электроподстанции в среднем по времени (до 8 суток)».

Мысль этих «процентов», надо представить себе, работала наша дорога в годы войны. На машинах шли порой с интервалом в три минуты, из них по причине поломки какого-нибудь колеса — это преодолимую пробку. А такая пробка на дороге — это остановленные поезда. Из «Танкограда», это замершие на путях поезда, это... В общем, это уже не проблема.

Петра Еперина в период Великой Отечественной войны, чтоб исключить образование подобных ситуаций, это понятие, если и дальше пользоваться этим понятием, отнести к сфере не терапии, даже профилактики. Суть его, скажем так, не зрелищная: это конкретные акции, которые можно было бы использовать в повседневной будничной работе. Тут чем выше класс работы. Это как раз тот момент — что нет новостей. И поскольку Петровича в годы войны было мало, то и наград скромно: значок «Ударник сталинского строительства». В 1945 году, уже по итогам работы, Петровичу присвоили «орден» — значком «Почетный работник», в дополнение к значку, его удостоивший по тому времени, а потому и самой пафосной — «Знак отличия», «За трудовую доблесть».

Петрович Еперин Петр Петрович назначается начальником Свердловской железной дороги.

Петрович Еперин Петр Петрович назначается начальником Свердловской железной дороги. В 1946 году, уже по итогам работы, Петровичу присвоили «орден» — значком «Почетный работник», в дополнение к значку, его удостоивший по тому времени, а потому и самой пафосной — «Знак отличия», «За трудовую доблесть».

Петрович Еперин Петр Петрович назначается начальником Свердловской железной дороги. В 1946 году, уже по итогам работы, Петровичу присвоили «орден» — значком «Почетный работник», в дополнение к значку, его удостоивший по тому времени, а потому и самой пафосной — «Знак отличия», «За трудовую доблесть».

Активно поддерживает начинания стахановцев и лунинцев электрифицированного участка, направленные на улучшение работы электроподстанции. Благодаря этому широко развернулась инициатива электровозных машинистов в деле оказания помощи ремонтным цехам по восстановлению электровозов, ожидавших ремонта по 2 и 5 лет. В настоящее время восстанавливается последний из числа электровозов, ожидавших ремонта.

В результате поддержки инициативы низовых работников и мобилизации их на социальное соревнование план ремонта электровозов в 1 квартале 1947 года перевыполнен. По среднему ремонту перевыполнение составило 17 %, по подъемному — 150 %.

Благодаря этим настойчивым и целеустремленным действиям, отделу удалось в 1946–1947 годах добиться значительно более стабильной работы вверенного ему хозяйства. В частности, если в 1946-м году процент «больных» электровозов составлял 25,7 (при норме 14 %), то уже по итогам первого квартала он снизился до 12 %. При этом не было допущено ни крушений ни аварий, активно велся планово-предупредительный ремонт контактной сети, ниже плановой стала себестоимость перевозок, а общая экономия средств составила 575 тысяч рублей (немалые по тем временам деньги!).

В 1947-м отделы реорганизуются в службы, и П. П. Еперин остается руководителем теперь уже службы электрификации. В характеристике, традиционно сопровождающей эту «метаморфозу», подчеркивается, что он «хорошо знает условия работы на Урале. Электровозный парк и устройства энергоснабжения работали устойчиво и значительно лучше, чем в прошлую зиму».

«Лучше, чем в прошлую зиму» — это можно было сказать и о каждом последующем годе в том период, когда он работает начальником службы. Но остается Петр Петрович в этой должности лишь до 1953 года, а потом его — к этому времени уже директора-полковника тяги — «бросают на усиление»: назначают заместителем начальника локомотивной службы дороги. На этой должности он проработал до 1958 года, когда в связи с сокращением аппарата управления дороги был назначен главным инженером этой же службы.

Тем временем годы неумолимо приближались к пенсионной отметке. И вот последний приказ по дороге, в котором упоминается его имя:

«Тов. Еперин П. П. с 1 ноября 1964 года с работы уволить в связи с переходом на пенсию по возрасту.

Начальник Свердловской ж.д. В. Егоров».

Так же спокойно, просто и неотвратимо, как прошла вся трудовая жизнь сына кронштадтского слесаря Петра Еперина на Свердловской железной дороге.

Ушел Петр Петрович на пенсию, а в 1976 году умер. Но на дороге продолжали трудиться его сын Борис Петрович и жена сына Нэлли Ивановна... Так что теперь уже фамилия Епериных неразрывно связана со Свердловской магистралью.

Жизнь на колесах

**Сергей
Васильевич
Бубнов**

В отличие от героя предыдущего очерка, которого занесли на железную дорогу — не очень-то сообразуясь с его собственным мнением — ветры перемен, охватившие страну в годы индустриализации, Сергей Васильевич Бубнов, можно сказать, при дороге родился (в сентябре 1908 года), прожил на колесах практически всю трудовую жизнь (которая продолжалась 37 лет) и даже умер в купе вагона дальнего следования...

В домашнем архиве его внучки — Ольги Николаевны Берашевич — сохранилась фотография, на которой запечатлена семья Бубновых в какие-то очень давние времена. Скорее всего, в начале 20-х годов, потому что все они еще вместе, все в сборе. В центре снимка еще совсем не старые Василий и Ольга Бубновы, отец и мать нашего героя. А если смотреть с высоты нынешних времен, когда уже множатся и внуки, и правнуки, то — патриархи этого рода. «Патриархов» окружают дети: Мария, Надежда, Николай, Борис, Анатолий, а крайним слева солидно стоит Сергей — уже не мальчик, а высокий подросток, старший среди своих братьев и сестер. Другого подобного снимка быть уже не могло: отца вскоре не стало; еще в детстве, в голодном году, умер Анатолий. Борис и Николай успели вырасти до начала войны и попали на фронт. Николаю повезло: дойдя до Победы, использовал потом свой военный опыт для укрепления обороноспособности страны — преподавал в артиллерийском училище. А Борис сгорел в танке в 1943 году...

Однако возвратимся во времена, запечатленные на фотографии. Семья жила тогда в небольшом костромском городке Буй, примечательном своей историей, но к началу XX века известном почти исключительно как узловая станция Северной железной дороги, расположенная на линии Вятка–Вологда (от нее же ветка на Данилов). Там многие в те годы кормились от железной дороги, железнодорожным рабочим был и глава семейства. В таком месте да при такой семье подростку Сергею и выбирать особо не приходилось — только вслед за отцом, на железную дорогу! Он и не выбирал: еще при жизни отца поступил в Вологодский железнодорожный техникум и уже его заканчивал, когда отец умер. Чувствуя себя ответственным за сестер и братьев («мал-мала меньше»), Сергей возвратился в Буй и устроился слесарем в локомотивное депо. Случилось это в 1926 году. Через год его, с учетом техникумовского образования, перевели на должность техника в том же депо.

Техник в депо — работа, конечно, не конторская, но для потомственного железнодорожника, каким, несомненно, ощущал себя Сергей, несколько пресноватая. Дорога — это же, прежде всего, движение, летящие по рельсам составы, протяжный гудок в ночи... Словом, молодой техник грезил паровозом. Ну, не станем особо романтизировать его тогдашние настроения: ему же, «старшему», надо было кормить подрастающих сестер и братьев, а у работников локомотивных бригад — железнодорожной

элиты — все-таки зарплата была по-прежнему не очень высокой, и перевели на должность помощника машиниста.

Но тут надо заметить, что зарплата у некоторых железнодорожников (особенно паровозных) есть особое свойство поглощать, прикоснувшегося, целиком и без остатка. Профессия паровозного машиниста не была легкой. Вряд ли двадцатилетний Сергей Бубнов «Происхождение машиниста» в 1928 году в журнале «Красная новелла» классиком, несомненно, были ему известны. «...Машина — нежное, беззащитное существо. Чтобы держать исправно, нужно сначала жену и детей накормить, свой хлеб в олеонафт макашки положить, а потом уже пускать к машине, и то через десятилетия».



было еще некого, макать хлеб в олеонафт. Это было преувеличение, но что паровоз он любил, жизнь, в том сомнений нет. Свидетельство биография.

Работать на станции Буй ему охотнее, чем в депо. Там ходили в норму домашние дела: одевались в Ленинграде, на руках у матери. Словом, когда Сергея командировали на железнодорожную стройку первой пятилетки.

Турксиб оказался короткой, но интересной. Во-первых, там он получил право машиниста паровоза. Во-вторых, Лябцева оказалась уралочкой. Родилась в Черноволосая, светлоглазая... Когда читал сказки Бажова — опознал ее. Смеялась в ответ: «Не Медная у нас, а Медная. В ней была не меньшей, чем у сказки. И с того момента за собой на Урал. И с того момента».

колесах

дущего очерка, которого занесли на желез-
то сообразуясь с его собственным мнени-
хватившие страну в годы индустриализа-
Бубнов, можно сказать, при дороге родил-
да), прожил на колесах практически всю
я продолжалась 37 лет) и даже умер в купе
ания...

внучки — Ольги Николаевны Берашевич —
которой запечатлена семья Бубновых в ка-
более всего, в начале 20-х годов, потому
боре. В центре снимка еще совсем не ста-
отец и мать нашего героя. А если смот-
н, когда уже множатся и внуки, и правну-
«Патриархов» окружают дети: Мария, На-
олий, а крайним слева солидно стоит
ысокий подросток, старший среди своих
обного снимка быть уже не могло: отца
в голодном году, умер Анатолий. Борис
начала войны и попали на фронт. Николаю
льзовал потом свой военный опыт для ук-
страны — преподавал в артиллерийском
е в 1943 году...

мена, запечатленные на фотографии. Се-
стромском городке Буй, примечательном
века известном почти исключительно как
ной дороги, расположенная на линии Вят-
Данилов). Там многие в те годы корми-
нодородным рабочим был и глава семей-
ой семье подростку Сергею и выбирать
о вслед за отцом, на железную дорогу!
и отца поступил в Вологодский железно-
канчивал, когда отец умер. Чувствуя себя
тьев («мал-мала меньше»), Сергей воз-
сарем в локомотивное депо. Случилось
с учетом техникумовского образования,
и том же депо.

ечно, не конторская, но для потомствен-
несомненно, ощущал себя Сергей, не-
то же, прежде всего, движение, летящие
гудок в ночи... Словом, молодой техник
особо романтизировать его тогдашние
надо было кормить подрастающих сес-
комотивных бригад — железнодорожной

элиты — все-таки зарплата была побольше. И он добился своего: его пе-
ревели на должность помощника машиниста.

Но тут надо заметить, что зарплата зарплатой, расчет расчетом, а
у некоторых железнодорожных профессий (да и не только железнодо-
рожных) есть особое свойство поглощать человека, однажды с ними со-
прикоснувшегося, целиком и без остатка, на всю жизнь. В их ряду про-
фессию паровозного машиниста нужно, наверно, поставить на первое
место. Вряд ли двадцатилетний Сергей Бубнов прочитал рассказ Андрея
Платонова «Происхождение мастера», впервые опубликованный весной
1928 года в журнале «Красная новь», но чувства, описанные будущим
классиком, несомненно, были ему знакомы, как говорится, по жизни:
«...Машина — нежное, беззащитное, ломкое существо: чтоб на ней ез-
дить исправно, нужно сначала жену бросить, все заботы из головы вы-
кинуть, свой хлеб в олеонафт макать — вот тогда человека можно под-
пускать к машине, и то через десять лет терпения!» Бросать Бубнову



Сергей
Васильевич
Бубнов

было еще некого, макать хлеб в олеонафт — все-таки художественное
преувеличение, но что паровоз он полюбил преданно и страстно, на всю
жизнь, в том сомнений нет. Свидетельство тому — вся его дальнейшая
биография.

Работать на станции Буй ему оставалось недолго. Мало-помалу при-
ходили в норму домашние дела: одна из сестер уже работала, двое учи-
лись в Ленинграде, на руках у матери оставался младший из братьев...
Словом, когда Сергея командировали на Турксиб — крупнейшую желез-
нодорожную стройку первой пятилетки, — он отказываться не стал.

Турксиб оказался короткой, но очень памятной вехой в его биогра-
фии. Во-первых, там он получил главную свою трудовую аттестацию —
права машиниста паровоза. Во-вторых, там же встретил свою судьбу. Зоя
Лябцева оказалась уралочкой. Росточком махонькая, юркая, как ящерка,
черноволосая, светлоглазая... Когда годы спустя Сергей Васильевич про-
читал сказы Бажова — опознал ее в Медной горы Хозяйке. Зоя только
смеялась в ответ: «Не Медная у нас гора, а Высокая». Но сила притяжения
в ней была не меньшей, чем у сказочной Малахитницы: сманила ведь пар-
ня за собой на Урал. И с того момента на целых 32 года локомотивное депо

Нижний Тагил становится для Сергея Васильевича Бубнова неизменным местом работы.

Отъезд в уральский город не был для молодых людей, как тогда выражались, бегством с трудового фронта в спокойный тыл. Индустриализация развернулась здесь не менее масштабно, чем на Турксибе. Строились НТМК, «Вагонка» (которой в недалеком будущем предстояло прославиться в качестве «Танкограда»), радикально реконструировалась и железнодорожная сеть, обслуживающая этот промышленный конгломерат. Но принимаемые меры по ускорению обработки грузовых поездов на станциях и терминалах подъездных путей не решали проблемы: возникла настоятельная необходимость увеличить пропускную способность старейшей на Урале горнозаводской линии.

В такой ситуации появился в депо молодой машинист с опытом работы на Турксибе — и его приняли, что называется, с распростертыми объятиями. Тут опять совпало: дороге была нужна ударная, смелая, даже рискованная работа — Сергею Бубнову нужен был творческий простор. Да и, чего уж скрывать, хороший заработок. Жить-то молодые люди устроились у родителей жены, а у них там, как когда-то в родительском доме Сергея на станции Буй, — «семеро по лавкам». Ну, ему не привыкать — отгораживаться от проблем новой семьи не стал. Вот и работал за двоих.

А тогда как раз ключевую отрасль — железные дороги страны — начинали подталкивать к разного рода «починам»: разжигали трудовой азарт, будили извечную страсть сильных людей к соперничеству. Можно спорить о том, насколько «социалистическим» было это соревнование, но отрицать естественность стремления человека, который любит и знает свое дело, обойти соперников, утвердить свое первенство, — может лишь очень предубежденный противник всего, что связано с советской историей.

Практически с момента своего появления в Нижнем Тагиле Сергей Бубнов первенства никому не уступал. Где-то промелькнуло сообщение о попытках увеличить провозную способность магистрали, «запрягая» в тяжелый состав сразу два паровоза, — и бригада Сергея Бубнова первой в депо освоила этот способ, даже включилась во всесоюзный конкурс «тяжеловесников». В 1935 году почти одновременно на всю страну идеологи «раскрутили» два «почина» — «общегражданский», скажем так, Алексея Стаханова и специфически железнодорожный («государство в государстве») Петра Кривоноса. Суть железнодорожного «почина» состояла в том, чтоб увеличить — причем сразу вдвое! — техническую скорость паровоза. Дело, как вы понимаете, было не в том, чтоб «нажать до упора» какой-то рычаг. Тут надо было досконально знать возможности машины, поддерживать ее в идеальном состоянии, чтобы давление пара в котле не снижалось ниже определенного уровня; а еще надо было знать профиль пути — все повороты, подъемы, спуски... Словом, много чего надо было знать и уметь. Поэтому сегодня можно что угодно писать о большевистских методах пропаганды, а тогда, в августе 1935 года, опытные машинисты на всех дорогах страны восприняли скоростной рейс молодого украинского коллеги как лично к ним обращенный вызов, не приняв который можно поставить под сомнение свою профессиональную репутацию. И вскоре оказалось, что многие могут водить локомотив ничуть не хуже Кривоноса, только прежде никто перед ними такой цели не ставил. Работали как привыкли, и никому не приходило в голову нарушить стереотип. А вот Кривоносу пришлось. Поэтому начин называли его именем, а многоопытных асов-механиков — его последователями. Правда, последователей тоже привечали и поощряли.

Вот и Сергей Васильевич Бубнов — те «стахановцев-кривоносовцев».

А потом он оказался еще и одним из самых молодых машинистов не раньше самого Николая Лунина — начиная с 1940 года настоятельно поощрялся со своей бригадой очень добросовестно и устранял своими силами мелкие неполадки, а также устранял задержку локомотива между ремонтами заметно быстрее, чем другие машинисты, с его слесарным опытом и способностью своей машины таким образом, чтобы она работала с максимальной скоростью и без лишних расходов. Когда заговорили о необходимости, естественно, сразу его оценили и назначили на должность машиниста паровоза: в те годы он занимал руководящие посты.

Первая из названных дат сама по себе была «расстрельным» годом репрессивных действий против представителей разных отраслей народного хозяйства. Но для Сергея Бубнова это могло обернуться настоящей катастрофой. Руководителям искали среди машинистов тех, кто был связан с «вражескими» элементами. Тогда-то и забойщик Стаханов был признан «вражеским элементом», а машинист Кривонос — «железнодорожным врагом». Бубнов был не так связан с врагами, но его карьера не сделала: его назначили на должность машиниста паровоза, потом на должность машиниста паровоза, дежурным по депо, потом на должность машиниста паровоза.

Можно с полной уверенностью утверждать, что в управлении не очень устраивало Бубнова то, что он был машинистом паровоза, а потом началась война. Какое-то время его не заставляли делать ничего, кроме того, что он делал и так и так. Но потом его назначили на должность машиниста паровоза. Главная его задача — обеспечить транспортное обслуживание фронта. Паровозы — это была важная часть военной техники и боеприпасов. А паровозы — это было дело, которое требовало искать нестандартные решения. Учились экипировать и ремонтировать паровозы, совершенствовали контроль за работой паровозов, совершенствовали структуру — колонну паровозов, машиниста подсказывал ему, где надо было сделать что-то из надуманных новаций.

Дети (а их в семье уже было двое) Сергея Васильевича почти не видели отца. Он работал в депо, в отделении дороги. За ним не было видно, но оказавшаяся сильной и тяжелой работа.

Тяжело отозвалась в душе весть о том, что было тогда на фронт и сам Сергей Васильевич. В депо сочли более важной для Победы в войне железную дорогу. В тылу, для них ввели форму, звание, награды. Наравне с военными служившими Красной Армией.

А когда пришла Победа, Сергей Васильевич был машинистом паровоза. Отпустили его с «руководящей и руководимой» бригадой. В течение войны нагрузка на железную дорогу была очень большой, оттого, надо полагать, до самого десятилетия.

Сергея Васильевича Бубнова неизменным

не был для молодых людей, как тогда выражались, в спокойный тыл. Индустриализация масштабно, чем на Турксибе. Строились далеко в будущем предстояло прославиться — радикально реконструировалась и железнодорожная промышленность. Но преданию обработки грузовых поездов на станциях путей не решали проблемы: возникла необходимость увеличить пропускную способность старейшей линии.

В депо молодой машинист с опытом работали, что называется, с распростертыми руками. Дороге была нужна ударная, смелая, даже новаторская творческая работа. Да и, работая. Жить-то молодые люди устроились как когда-то в родительском доме Сергея Бубнова. Ну, ему не привыкать — отгородился и не стал. Вот и работал за двоих.

В отрасли — железные дороги страны — начинался «почина»: разжигали трудовой азарт, людей к соперничеству. Можно спорить, было это соревнование, но отрицать человека, который любит и знает свое дело, свое первенство, — может лишь очень пренебрежительно связано с советской историей.

После его появления в Нижнем Тагиле Сергей Бубнов выступал. Где-то промелькнуло сообщение о новой способности магистрали, «запрягая» паровоза, — и бригада Сергея Бубнова сразу же включилась во всесоюзный конкурс почти одновременно на всю страну идея — «общегосударственный», скажем так, Алексей железнодорожный («государство в государстве» железнодорожного «почина» состояла сразу вдвое! — техническую скорость паровоза, было не в том, чтоб «нажать до упора» абсолютно знать возможности машины, состоянии, чтобы давление пара в котле не было на уровне; а еще надо было знать профиль пути, спуски... Словом, много чего надо было знать, можно что угодно писать о большевиках — да, в августе 1935 года, опытные машинисты принимали скоростной рейс молодого украинца, обращенный вызов, не приняв который свою профессиональную репутацию. Они могли водить локомотив ничуть не хуже Крикуненко, такой цели не ставил. Работали они в голову нарушить стереотип. А вот они называли его именем, а многоопытных машинистами. Правда, последователей тоже

Вот и Сергей Васильевич Бубнов оказался одним из первых на дороге «стахановцев-кривоносовцев».

А потом он оказался еще и одним из первых «лунинцев» — едва ли не раньше самого Николая Лунина, новосибирского машиниста, которого начиная с 1940 года настойчиво пропагандировали за то, что он вместе со своей бригадой очень добросовестно ухаживал за своим паровозом и устранял своими силами мелкие дефекты, отчего период пробега локомотива между ремонтами заметно увеличивался. Сергею Васильевичу, с его слесарным опытом и любовью к технике, поддерживать состояние своей машины таким образом казалось делом естественным, само собой разумеющимся. Когда заговорили о «лунинском методе», Бубнов, естественно, сразу его оценил и поддержал, только в это время у него не было «своего» паровоза: в течение восьми лет — с 1937 по 1945-й — он занимал руководящие посты.

Первая из названных дат сама по себе отчасти разъясняет ситуацию. В «расстрельном» году репрессивные органы так извели руководящий состав разных отраслей народного хозяйства, особенно ключевых, что дело могло обернуться настоящей катастрофой. Замену репрессированным руководителям искали среди «лучших представителей рабочего класса». Тогда-то и забойщик Стаханов был продвинут в большие шахтерские начальники, и машинист Кривонос возглавил администрацию Юго-Западной железной дороги. Бубнов был не так знаменит, как они, и большой служебной карьеры не сделал: его назначают паровозным диспетчером Нижнетагильского отделения, потом заместителем начальника по эксплуатации паровозов, дежурным по депо, помощником начальника отделения...

Можно с полной уверенностью утверждать, что движение в этом направлении не очень устраивало Бубнова, но время было поначалу предгрозовое, а потом началась война. Как тут станешь отказываться? Тем более что его не заставляли делать не свое дело. Ведь на каждой из поручаемых ему должностей он так или иначе занимался организацией работы локомотивного парка. Главная его задача была — обеспечить бесперебойное транспортное обслуживание окрестных заводов, производящих военную технику и боеприпасы. А паровозов катастрофически не хватало. Приходилось искать нестандартные решения: сокращали сроки обслуживания, учились экипировать и ремонтировать паровозы в полевых условиях, совершенствовали контроль за их оборотом, придумали новую организационную структуру — колонну паровозов особого резерва. Богатый опыт машиниста подсказывал ему, где искать выход из положения, и оберегал от надуманных новаций.

Дети (а их в семье уже было двое — дочь Тамара и сын Юра) в те годы Сергея Васильевича почти не видели — круглые сутки пропадал он на работе, в депо, в отделении дороги. Заботу о семье взяла на себя хрупкая на вид, но оказавшаяся сильной и мужественной жена Зоя Ивановна...

Тяжело отзывалась в душе весть о гибели брата-танкиста. Рванулся было тогда на фронт и сам Сергей Васильевич — не отпустили: работу его в депо сочли более важной для Победы. Не случайно ведь в самое переломное время войны железнодорожников отзывали с фронта. И здесь, в тылу, для них ввели форму, звания, знаки различия — и ответственность наравне с военнослужащими Красной Армии.

А когда пришла Победа, Сергей Васильевич все же отпросился на паровоз. Отпустили его с «руководящей работы» в августе 1945 года. С окончанием войны нагрузка на железнодорожный транспорт не уменьшилась, оттого, надо полагать, до самого десятилетия Победы на железных дорогах

страны не отменяли военное положение. Уже активно готовилось радикальное техническое перевооружение отрасли (с 1956 года советская промышленность совсем перестанет производить паровозы), но в первом послевоенном десятилетии работы паровозам хватало. Даже на самом электрифицированном Нижнетагильском отделении. Сергей Васильевич Бубнов становится одним из первых инициаторов вождения тяжеловесных поездов. Для него это не «почин», а нормальная работа: он знает, на что способен его паровоз, и заставляет его работать на пределе возможностей. Но оказалось, что они вместе с паровозом превзошли некий критический рубеж, и руководство отметило его достижение самой высокой трудовой наградой, существовавшей в стране. Вот как о том было сообщено в местной газете:

«Машинист 1 класса паровозного депо Нижний Тагил Сергей Васильевич Бубнов за шесть месяцев 1959 года провел 48 тяжеловесных поездов, перевез сверх нормы 16 831 тонну груза, сэкономил топлива 54,1 тонны, за что ему присвоено звание Героя Социалистического Труда...»

Это была первая столь высокая награда в истории Нижнетагильского отделения. Сергей Васильевич никогда не делал карьеру и к статусу Героя, кажется, внутренне был не очень готов.

Порой его друзья спрашивали, почему он не пользуется льготами, положенными Герою. Мог бы, дескать, и квартиру себе побольше попросить, и телефон установить... А он смущенно отнекивался: неудобно, мол. Нам и так хватает места.

Но одной льготой он все-таки пользовался — правом бесплатного проезда на железнодорожном транспорте по всей сети дорог СССР.

— Где мы только не были с дедушкой, — вспоминает его внучка Ольга Николаевна. — Кавказ, Украина, Москва, Ленинград... Он всегда брал в поездки меня.

В 1963 году уходит на покой паровоз, уходит на заслуженный отдых и его хозяин — Сергей Васильевич Бубнов.

Печальная закономерность, подмеченная еще Д. И. Менделеевым: русский человек не умеет отдыхать. Пока работал — бодр и энергичен, стоит уйти от дел — будто стержень из души вынули: наваливаются разные болячки, организм быстро дряхлеет. Сергей Васильевич как мог противился старости, но ему была нужна дорога:

— Хоть пассажиром да поеду — навестить кого-нибудь из родственников.

В дороге он и умер, возвращаясь из Минеральных Вод...

Рабочие университеты

Василий
Федорович
Ручкин

Надо же как совпало: 1 сентября сели за парты, а Василий Ручкин начал первую рабочую смену на станциях. Вообще-то, если по-хорошему, то что в его анкете, заполненной в графе об образовании, значило? (Ну, в такой формулировке, да, конечно, в это время, хоть было ожидание, что он пойдет учиться, но обычно писали: «Низшее» — и все. Да, «с».) Так вот, с «незаконченным начальным образованием» Василий пошел на работу, а не в школу. И случившиеся причины. Прежде всего, из школьного класса давно вышел: в том году стукнуло ему 16 лет. А как же? Ну, так и пошел, как там ни судите, живет — не поит, заботиться о нем, пока он не выйдет из близких не было, и кормить-поить не было.

Вот тут нам придется коснуться истории семьи. Родом он был из деревни в Свердловске. Родом он был из семьи, где-то в самом начале войны ушли на фронт, попечение старшей дочери, то есть Василия, было на нем. Погибли, а сестра тоже записалась в армию, с ней случилось, так и осталось неясно, что с ней случилось, пропавшей без вести.

Василий был 1929 года рождения. Он родился в войну. Подростки военного времени, а в чем-то на нынешних подростков похожи. Верно, в том, что тогдашнее общество было к ним сердечнее, терпимее и снисходительнее. Они были податливей на доброе слово, на ласку. Такое сходство — все же они были людьми с твердыми устоями, с преувеличенными представлениями о хороших и плохих влияниях...

Как выживал в те годы герой нашей книги? Вот этот сюжет, на основе которого, собственно, и написана эта книга; хотя, с другой стороны, это не будет далеко уходить от действительности, выходя из подросткового возраста. Василий Ручкин, как и все, должен был думать о дальнейшей жизни и даже о том, нащупать какую-то почву под ногами.

положение. Уже активно готовилось ради-
жение отрасли (с 1956 года советская про-
ет производить паровозы), но в первом
боты паровозам хватало. Даже на самом
тагильском отделении. Сергей Васильевич
первых инициаторов вождения тяжеловесных
ин. а нормальная работа: он знает, на что
являет его работать на пределе возможно-
есть с паровозом превзошли некий крити-
метило его достижение самой высокой
еи в стране. Вот как о том было сооб-

возного депо Нижний Тагил Сергей Васи-
ев 1959 года провел 48 тяжеловесных по-
6 831 тонну груза, сэкономил топлива 54,1
е. ие Героя Социалистического Труда...»
сокая награда в истории Нижнетагильско-
вич никогда не делал карьеру и к статусу
не очень готов.

вали, почему он не пользуется льготами,
е.скать, и квартиру себе побольше попро-
он смущенно отнекивался: неудобно, мол.

таки пользовался — правом бесплатного
спорте по всей сети дорог СССР.

е дедушкой,— вспоминает его внучка Оль-
ина. Москва, Ленинград... Он всегда брал

ой паровоз, уходит на заслуженный отдых
вич Бубнов.

ь. подмеченная еще Д. И. Менделеевым:
ость. Пока работал — бодр и энергичен,
ежь из души вынули: наваливаются раз-
екает. Сергей Васильевич как мог про-
ужна дорога:

ду — навестить кого-нибудь из родствен-

сь из Минеральных Вод...

Рабочие университеты

Василий
Федорович
Ручкин

Надо же как совпало: 1 сентября 1949 года все школьники страны сели за парты, а Василий Ручкин в тот же день отправился на свою первую рабочую смену на станцию Свердловск-Сортировочный. Вообще-то, если по-хорошему, ему бы тоже — за парту, потому что в его анкете, заполненной при поступлении на работу, в графе об образовании, значилось: «Незаконченное начальное». (Ну, в такой формулировке, довольно экзотической даже для того времени, хоть было ожидание некоего продолжения, а то ведь обычно писали: «Низшее» — и все. Даже чаще вот так: «Нисшее» — через «с».) Так вот, с «незаконченным начальным» образованием пошел Василий на работу, а не в школу. И случилось это, по меньшей мере, по двум причинам. Прежде всего, из школьного возраста он к этому времени уже давно вышел: в том году стукнуло ему уже 20 лет. Вторая причина: школьник ведь, как там ни судите, живет «в кредит». Кто-то должен его кормить-поить, заботиться о нем, пока он осваивает азы наук. У Василия никого из близких не было, и кормить-поить он должен был себя сам.

Вот тут нам придется коснуться предыстории появления Василия Ручкина в Свердловске. Родом он был из Донбасса. Родители его — оба! — где-то в самом начале войны ушли на фронт, оставив сына-подростка на попечение старшей дочери, то есть его сестры. И так получилось, что оба погибли, а сестра тоже записалась в народное ополчение и... Что там с ней случилось, так и осталось невыясненным. После войны числилась пропавшей без вести.

Василий был 1929 года рождения, и подсчитайте сами, сколько ему было в войну. Подростки военного времени в чем-то отличались от нынешних, а в чем-то на нынешних походили. Главное отличие заключалось, наверно, в том, что тогдашнее общество, сплоченное общей бедой, относилось к ним сердечнее, терпимее и они шестым чувством это ощущали — были податливее на доброе слово и искреннее желание помочь. А главное сходство — все же они были подростками: с неокрепшими жизненными устоями, с преувеличенным представлением о своей «взрослости», с превратными мнениями о хорошем и плохом, легко поддающиеся дурным влияниям...

Как выживал в те годы герой нашего повествования — это отдельный сюжет, на основе которого, вероятно, можно было бы написать целую книгу; хотя, с другой стороны, таких книг уже и написано немало. Так что не будем далеко уходить от нашей темы и заметим лишь, что, выходя из подросткового возраста, Василий, несомненно, начинал задумываться о дальнейшей жизни и даже делал попытки, выражаясь фигурально, нащупать какую-то почву под ногами. Устраивался он в Краматорске

работать на железной дороге. Почему на железной дороге? Вряд ли об этом можно сказать с полной определенностью. Скорее всего, потому, что в любые времена (хоть бы и сегодня) для брошенных, «бесхозных» подростков самое притягательное место — вокзал. Там нескончаемый человеческий поток, в котором легче затеряться. Там бесконечное число вариантов что-то предпринять — словить случайную удачу или хотя бы просто подкормиться... Ну, а вокзал — это, скажем так, лицевой фасад железной дороги. Серьезной работы Василий там получить не мог, потому что ничему еще не был обучен, да, наверно, и образ жизни его в предшествующие годы мало способствовал воспитанию в характере качеств, которых требует от человека железная дорога. Что-то там чистил, что-то подносил... Вряд ли такая работа могла пробудить в нем желание остаться, задержаться, начать выправлять свою судьбу. И в какой-то момент он решается на радикальный и, может быть, первый в своей жизни мужской поступок: уехать подальше и попытаться



Василий
Федорович
Ручкин

начать все сначала. Вот так он и попал в Свердловск (а мог бы и в другой город).

Наверно, и в Свердловске он мог бы предпринять какие-то другие шаги, но, вероятно, счел свой малый железнодорожный опыт в Краматорске «козырем», вполне достаточным для общения с кадровиками, а потому и здесь отправился на железную дорогу. На станции Свердловск-Сортировочный место для него нашли. Но какое могло быть место для «рядового, необученного»? Предложили работать башмачником. Сейчас, пожалуй, не каждый железнодорожник помнит, что это за профессия такая была, — технический прогресс ее вытеснил. А профессия была простая: катится вагон с сортировочной горки под уклон — так ему под колесо надо было поставить такую железную штуковину с ручкой (она «башмаком» и называлась), чтоб притормозить. Хитрости никакой, а определенная сноровка требовалась. И внимание: зазеваешься — можешь сам вместо «башмака» под колесо неуправляемого вагона попасть.

А все же как-никак профессия. Точно знаешь, что надо делать, работаешь «от сих до сих», больших денег не заработаешь, но на хлеб с маслом хватит. К тому же становишься не просто башмачником, а железнодорожником,

что, если смотреть со стороны, в... К тому же башмачников на станции... чем стрелочников (тоже до сих пор... нувшая профессия), числиться в их...

И стал Василий Ручкин башмачником. Однако не ждите благодатного... дескать, был отверженный, прозябал... ли — и тут все природное благородство — это пре... родного благородства» — это пре... ского сознания. Разумеется, достоя... ная в раннем возрасте судьба, т... результат. Человек рос «на улице»... ей житейской сущью.

Однако оставим общие рассуж... детельства очевидцев (некоторые к... вом появлении Василия Ручкина т... же рассчитывал начать свою новую... кий разухабистый молодчик: шлю... башке — ни одной пуговицы. Но в... а, напротив, чуть ли не высокомерие... хорошие, пока меня не было? За... то ли для храбрости, то ли по укор... чае дурной знак...

Напомним, что на дворе было... ли свой учебный год — и Василий... курс своих «рабочих университетов»... сразу заявил себя кандидатом в «д... вивались в полном соответствии с... вал, работал как придется, репутац... бригаде пытались его вразумить —... выслушивал (даже казалось, что вн... жал жить так, как привык.

Дальше — загадка. В принци... ги выставляли без сожаления. «Эт... лить: свято место пусто не бывает... кого-то понадежней. Но Василия по... ли в расчет его сиротское детство... лет проработавший начальником ста... полнил это объяснение психологи...

— Мне такие люди чем-то напо... морозе и скулящего у твоего порога... ральное право не пускать его к себе... Но ведь жалко: пропадет...

Рассмотреть в дерзком, несобр... дрогшего на морозе щенка» — в то... ному выражению психологическая... коллектива, почти безнадежно утра... ношений. Василия не отталкивали... воль, необходимо, а главное — от ду... лаживать отношения с какой-нибудь... Вот и Василий Ручкин мало-помалу... себе не отдавал в том отчета, как это... эти перемены и в какой-то точно...

почему на железной дороге? Вряд ли об
 определенностью. Скорее всего, потому
 (сегодня) для брошенных, «бесхозных»
 место — вокзал. Там нескончаемый
 легче затеряться. Там бесконечное чис-
 — словить случайную удачу или хотя
 вокзал — это, скажем так, лицевой фа-
 работы Василий там получить не мог,
 обучен, да, наверно, и образ жизни его
 способствовал воспитанию в характе-
 человека железная дорога. Что-то там
 ли такая работа могла пробудить в
 ться, начать выправлять свою судьбу.
 на радикальный и, может быть, пер-
 ступок: уехать подальше и попытаться



Василий
 Федорович
 Ручкин

попал в Свердловск (а мог бы и в дру-

н мог бы предпринять какие-то другие
 й железнодорожный опыт в Краматор-
 м для общения с кадровиками, а потому
 рогу. На станции Свердловск-Сортиро-
 какое могло быть место для «рядового,
 тать башмачником. Сейчас, пожалуй, не
 что это за профессия такая была, — тех-
 А профессия была простая: катится ва-
 он — так ему под колесо надо было по-
 с ручкой (она «башмаком» и называ-
 сти никакой, а определенная сноровка
 ешься — можешь сам вместо «башма-
 гона попасть.

Точно знаешь, что надо делать, работа-
 не зарабатываешь, но на хлеб с маслом хва-
 го башмачником, а железнодорожником,

что, если смотреть со стороны, выглядело уже само по себе солидно.
 К тому же башмачников на станции было, вероятно, не намного меньше,
 чем стрелочников (тоже до сих пор легендарная, но практически исчез-
 нувшая профессия), числиться в их ряду никак не зазорно.

И стал Василий Ручкин башмачником.

Однако не ждите благостного продолжения сюжета в духе Диккенса:
 дескать, был отверженный, прозябал «на дне», но нашли, пригрели, отмы-
 ли — и тут все природное благородство в нем проснулось. Насчет «при-
 родного благородства» — это прекраснотупая чепуха, миф интеллигент-
 ского сознания. Разумеется, достойна всяческого сочувствия искалечен-
 ная в раннем возрасте судьба, тут и обсуждать нечего, но возьмем
 результат. Человек рос «на улице» — «улица» в нем и проросла всей сво-
 ей житейской сутью.

Однако оставим общие рассуждения, а поведем, опираясь на сви-
 детельства очевидцев (некоторые из них еще, слава богу, живы), о пер-
 вом появлении Василия Ручкина перед коллективом, в котором он сам
 же рассчитывал начать свою новую жизнь. Появился, рассказывают, эта-
 кий разухабистый молодчик: шапка-ушанка набекрень, на пальто и ру-
 башке — ни одной пуговицы. Но во взгляде ни робости ни смущения,
 а, напротив, чуть ли не высокомерие: дескать, а чем вы тут занимались, мои
 хорошие, пока меня не было? Заметно было, что «принял на грудь» —
 то ли для храбрости, то ли по укоренившейся привычке. В любом слу-
 чае дурной знак...

Напомним, что на дворе было первое сентября. Школьники начина-
 ли свой учебный год — и Василий Ручкин начинал, скажем так, первый
 курс своих «рабочих университетов». Признаем честно: неважно начинал,
 сразу заявил себя кандидатом в «двоечники». И дальнейшие события раз-
 вивались в полном соответствии с первым впечатлением: Василий выпи-
 вал, работал как придется, репутацией своей не дорожил. Товарищи по
 бригаде пытались его вразумить — он, как говорится, «в бутылку не лез»,
 выслушивал (даже казалось, что внимательно), соглашался — и продол-
 жал жить так, как привык.

Дальше — загадка. В принципе, таких работников с железной доро-
 ги выставляли без сожаления. «Элитная» отрасль могла себе это позво-
 лить: свято место пусто не бывает, отдел кадров в тот же день пришлет
 кого-то понадежней. Но Василия почему-то пожалели: наверняка приня-
 ли в расчет его сиротское детство. А Евгений Васильевич Панков, много
 лет проработавший начальником станции Свердловск-Сортировочный, до-
 полнил это объяснение психологическим нюансом:

— Мне такие люди чем-то напоминают бездомного, продрогшего на
 морозе и скулющего у твоего порога щенка. Вроде ты имеешь полное мо-
 ральное право не пускать его к себе домой — тебя за это никто не осудит.
 Но ведь жалко: пропадет...

Рассмотреть в дерзком, несобранном да еще и пьющем парне «про-
 дрогшего на морозе щенка» — в том была трудно поддающаяся словес-
 ному выражению психологическая (и педагогическая) мудрость рабочего
 коллектива, почти безнадежно утраченная в годы торжества рыночных от-
 ношений. Василия не отталкивали от себя, не прогоняли, а как-то испод-
 воль, необходимо, а главное — от души «приручали». Вам приходилось на-
 лаживать отношения с какой-нибудь недоверчивой домашней зверушкой?
 Вот и Василий Ручкин мало-помалу приживался в бригаде. Может, и сам
 себе не отдавал в том отчета, как это происходило. А бригада заметила в нем
 эти перемены и в какой-то точно — нет, не рассчитанный и интуитивно

прочувствованный — момент «перевела его на второй курс». Другими словами, увидев, что он уже легко и точно справляется с нехитрыми обязанностями башмачника, перевели его в сцепщики.

Профессия сцепщика — это уже другой уровень сноровки и ответственности. Труд сцепщика той поры, когда сцепка вагонов была в основном ручной, сегодня даже трудно себе вообразить. Представьте себе, на стоящий вагон накатывается с горки другой. Лучше бы, конечно, подождать, когда они состыкуются, остановятся, а потом уж их соединить. Но сколько же времени на это уйдет! Так они, сцепщики, каким-то хорошо отработанным, прямо-таки цирковым движением заскакивали между вагонами прямо во время движения, ухитряясь не попасть между стремительно сближающимися буферами, набрасывали тяжеленную стальную петлю, закрепленную на одном вагоне, на крюк другого вагона, да еще после этого прокручивали с помощью стержня-рукоятки специальный винт — фиксировали сцепление. Скажем так: «с будуна» за такую работу лучше не браться.

Новое назначение Василий Ручкин не воспринял как воспитательный прием (да он и не замыслился таковым): нормальное повышение по службе, когда предшествующий уровень освоен вполне. В «положительного героя» он не превратился, но уже не казался случайным человеком в коллективе железнодорожников. Но тут произошел с ним непредвиденный случай — прямо-таки сюжет из советского «молодежного» фильма 50-х годов...

Как-то бригада решила сообща отправиться в «культпоход» — на новый спектакль Свердловского ТЮЗа. Оператор сортировочной горки и по совместительству профорг Надя Горшкова — девушка не только энергичная, но и симпатичная — разыскала Василия и с шуткой вполне «профгоровской», но по тону как-то очень по-дружески сказала:

— Вася, ты ведь, наверно, давно в ТЮЗе не бывал? У тебя есть прекрасная возможность погасить старый должок перед артистами. Приходи сегодня на спектакль. У входа в театр будем тебя ждать.

И, не дожидаясь ответа, сбежала.

По законам соцреалистического фильма он должен был непременно прийти. А Василий не пришел! И ладно бы где-нибудь на работе был, да хоть бы и на общежитской койке с каким-нибудь непредвиденным недугом провалялся — так ведь на другой день до Надежды дошло, что в тот вечер Ручкина видели навеселе в довольно сомнительной компании. Тут бы и сюжету конец, да энергичная профдеятельница проявила ответственность, но без бюрократического нажима. Опять вполне по-дружески поинтересовалась: что ж ты, дескать, Вася? А мы тебя ждали. Возможно, Василий почувствовал немного больше, чем услышал: ждали-то не столько «мы», сколько «я». В его неприкаянной судьбе это был совсем непривычный поворот, и он растерялся. Даже сослуживцы стали замечать, что с ним творится что-то непонятное. Стал каким-то задумчиво-замкнутым, перестал балагурить, как прежде. Даже профорг Горшкова поинтересовалась: уж не приболел ли, не надо ли чем-то помочь? Василий виновато прятал от нее взгляд, мотал кудлатой головой: дескать, спасибо, у меня все в порядке...

А спустя не очень продолжительное время станцию облетела сенсационная весть: оператор Надежда Горшкова и сцепщик Василий Ручкин поженились! Хоть Василий и был уже свой, да ведь еще и трех лет не прошло с тех пор, как — и в каком виде! — он в первый раз явился перед ними. За это время никаких «соцреалистических» изменений в нем и не

заметили. А Надя была из лучших, называли ее выбор оплотнением равного союза. Василий не мог не него делом чести стало доказать себе самому себе, — что он уже не призорника, а самостоятельного можно положиться.

По работе это почувствовать жизнь все-таки не так на виду) ную должность — составителя поездов.

Составитель — это уже не (хотя и требующих расторопности а организатор (если не сказать: д его зрения должно быть все опер ется состав, а помощники его — э щики да еще стрелочники, водите ше — что-то вроде головолонки: вободить его из-за стоящих впре им надлежит оказаться. Между те доске, а многотонные машины на в обрез. Естественно, надо облад лением, сообразительностью, ини и инструкцией-шаблоном пренебр свои кадры — кто на что способен сигнал. Пожалуй, это была бы даж напряженная и такая ответственн план перевозок, и безопасность лю этой профессии мало пройти соот надо обладать свойствами характе шего краматорского беспризори здесь башмачником, к работе соо родный дар.

— Когда на вахту заступала е ник станции Е. В. Панков, — я за ЧП на этом ответственном участе

Не было плохих новостей — з Василия Федоровича Ручкина дох досрочно выполняют (и план всей ст лезное новшество придумают. А ук ная дисциплина были всем в приме просто отражением повседневной ж они сразу становились общим дост роль в жизни играло соцсоревнов ни железных дорог — в особеннос в традиционном соперничестве, ко ко в том, чтоб друг перед другом у тоинство. Железная дорога — это л пех каждого зависит от слаженнос нование, поскольку оно заставляет в реально способствовало повышени го транспорта.

К слову, соревнование и сейча алистическим не называется. Да в

перевела его на второй курс». Другими словами, точно справляется с нехитрыми обязанностями в сцепщики.

Уже другой уровень сноровки и ответственности, когда сцепка вагонов была в основном себе вообразить. Представьте себе, горки другой. Лучше бы, конечно, подогнать вагоны, а потом уж их соединить. Идет! Так они, сцепщики, каким-то хитрым движением заскакивали между вагонами, ухитряясь не попасть между стрелками, набрасывали тяжеленную стальную цепь, на крюк другого вагона, да еще по стержню-рукоятки специальный винт — так: «с будуна» за такую работу лучше

Ручкин не воспринял как воспитательный (таковым): нормальное повышение профессионального уровня освоен вполне. В «положении», но уже не казался случайным человеком. Но тут произошел с ним не такой сюжет из советского «молодежного кино»: отправиться в «культпоход» — на завод. За. Оператор сортировочной горки и по Горшкова — девушка не только энергичная, а Василия и с шуточкой вполне «продвинутой» по-дружески сказала: «В Тюзе не бывал? У тебя есть преархивный должок перед артистами. Приходи в театр будем тебя ждать».

В фильме он должен был непременно где-нибудь на работе был, с каким-нибудь непредвиденным неприятным случаем. Другой день до Надежды дошло, что в тот день в довольно сомнительной компании. Василия профдеятельница проявила ответственного нажима. Опять вполне по-дружески, Вася? А мы тебя ждали. Возможно, больше, чем услышал: ждали-то не прикаянной судьбе это был совсем неслучайно. Даже сослуживцы стали замечать, что стал каким-то задумчиво-замкнутым. Даже профорг Горшкова поинтересовался: надо ли чем-то помочь? Василий вынул кудлатой головой: дескать, спасибо,

Время станцию облетела сенсация: Горшкова и сцепщик Василий Ручкин вместе со своим, да ведь еще и трех лет не прошло! — он в первый раз явился перед «реалистическими» изменений в нем и не

заметили. А Надя была из лучших, поэтому ей сочувствовали, откровенно называли ее выбор опрометчивым, предрекали скорый конец такому неравному союзу. Василий не мог не знать об этих разговорах, но тут уж для него делом чести стало доказать — не им, доброжелателям, нет, а скорее самому себе, — что он уже не безалаберный юнец с привычками беспризорника, а самостоятельный и ответственный человек, на которого можно положиться.

По работе это почувствовалось, пожалуй, даже раньше (семейная жизнь все-таки не так на виду). Ручкина перевели на более ответственную должность — составителя поездов.

Составитель — это уже не индивидуальный исполнитель простых (хотя и требующих расторопности, ловкости, решительности) операций, а организатор (если не сказать: дирижер) коллективной работы. В поле его зрения должно быть все оперативное пространство, где формируется состав, а помощники его — это как раз те самые башмачники, сцепщики да еще стрелочники, водитель маневрового локомотива. И дальше — что-то вроде головоломки: чтоб подцепить этот вагон, надо вывободить его из-за стоящих впереди тех, а эти тоже отправить туда, где им надлежит оказаться. Между тем вагоны ведь не фишки на игровой доске, а многотонные машины на рельсах. И времени на обдумывание в обрез. Естественно, надо обладать хорошим пространственным мышлением, сообразительностью, инициативностью (когда надо, можно ведь и инструкцией-шаблоном пренебречь), а еще надо до тонкостей знать свои кадры — кто на что способен, кто как может исполнить полученный сигнал. Пожалуй, это была бы даже увлекательная игра, если бы не такая напряженная и такая ответственная (тут и точность движения грузов, и план перевозок, и безопасность людей рискованных профессий). Наверно, для этой профессии мало пройти соответствующую школу, знать приемы — надо обладать свойствами характера, которые не у каждого есть. У бывшего краматорского беспризорника Василия Ручкина, начинавшего здесь башмачником, к работе составителем поездов обнаружился природный дар.

— Когда на вахту заступала его смена, — вспоминает бывший начальник станции Е. В. Панков, — я за «горку» был спокоен. Знал, что никаких ЧП на этом ответственном участке не произойдет.

Не было плохих новостей — это уже хорошо. Но все чаще из смены Василия Федоровича Ручкина доходили новости хорошие. То свой план досрочно выполнял (и план всей станции подтянут), то какое-нибудь полезное новшество придумал. А уж порядок в их смене, производственная дисциплина были всем в пример. И все эти хорошие новости были не просто отражением повседневной жизни отдельно взятого подразделения — они сразу становились общим достоянием. Ведь в те годы очень большую роль в жизни играло соцсоревнование. В жизни страны вообще, а в жизни железных дорог — в особенности. Смысл его заключался не только в традиционном соперничестве, которое подстегивает в работе, не только в том, чтоб друг перед другом утвердить свое профессиональное достоинство. Железная дорога — это громадная и сложная система, где успех каждого зависит от слаженности работы всех звеньев, поэтому соревнование, поскольку оно заставляет всех работать с оглядкой друг на друга, реально способствовало повышению качества работы железнодорожного транспорта.

К слову, соревнование и сейчас на дороге происходит, только социалистическим не называется. Да ведь и тогда идеологическому эпитету

особого значения никто не придавал. И когда началось движение за коммунистический труд, то над самим названием его в доверительных разговорах, случалось, посмеивались, а за ходом наблюдали едва ли не с большим азартом, чем за матчами футболистов высшей лиги.

И вот в этом столь популярном тогда соревновании маневрово-составительская команда Ручкина завоевывала все более прочные позиции: получала вымпелы, знамена, классные места. А в итоге первой на огромной станции завоевала звание бригады коммунистического труда.

Кто из нас может сказать заранее, на что он способен? Важно попробовать себя в деле. Василий Федорович Ручкин, с его «незаконченным начальным» образованием, ощутил в себе безграничные возможности. Во всяком случае, эти границы как-то не просматривались: за что бы ни брался — проникал в глубинную суть и находил такое решение, которое почему-то до него не видел никто.

Вот один из самых ярких примеров. На станции шла реконструкция сортировочного парка, и в силу производственной необходимости бригаде Ручкина пришлось в течение какого-то времени с одним маневровым паровозом обслуживать одновременно два района. Василий Федорович присмотрелся повнимательнее: да, «игра-головоломка» становилась вдвое сложнее, но если приноровить два участка к единому ритму — время работы паровоза остается почти тем же, а количество выполненной с его помощью работы увеличивается вдвое! Это была великолепная технологическая находка, приносившая очень солидную экономию и повышающая при этом производительность труда. Идею горячо одобрил технический совет станции; руководителям соответствующих служб было дано поручение принять оперативные меры для ее скорейшего внедрения в практику. В результате, когда реконструкцию парка завершили, то бригада Ручкина продолжала работать на двух участках с одним локомотивом уже не в силу сложившихся обстоятельств, а потому что так было намного быстрее и экономичнее.

Новшество, по обычаям того времени, было расценено как важный «почин», за его пропаганду взялись высшие инстанции — МПС и ВЦСПС. И Василию Федоровичу Ручкину (как и авторам других наиболее значительных «починов», рекомендованных для всей сети железных дорог страны) было присуждено звание Героя Социалистического Труда. Случилось это в августе 1959 года. Герою было тогда только 30 лет. Можно сказать, вся жизнь была еще впереди.

И в последующей жизни у Героя Соцтруда Ручкина было еще множество счастливых и полезных для дела находок, касающихся рационального подхода к использованию технических средств, экономии времени, труда, кадровых ресурсов. И еще он много занимался пропагандой передовых технических идей, делился опытом с молодежью (уж ему-то было что ей сказать!), был и агитатором в своей смене. А что — весь опыт его собственной жизни убеждал в том, что в коллективизме содержится огромная созидательная сила, и он верил в возможность построения такого общества, где эта сила станет главным двигателем прогресса.

После достижения пенсионного возраста Василий Федорович еще успел поработать и инструктором производственного обучения, и даже замначальника льдопункта станции. А потом все-таки переключился на внуков...

Тут пора уже сказать, что негативные прогнозы «доброжелателей» полувековой давности, к счастью, не оправдались. До сих пор дружно

живет эта замечательная пара — Василий Федорович и Наталья Ивановна, бывший сцепщик и бывшая машинистка, с двумя сыновьями (один, к сожалению, ушел из жизни), тремя внуками и аж семеро, полный комплект, но не то они и уехали из Свердловска в Москву, где жила мать, возможность которого искренне верилась, что теперь во внуках вся их радость.

От поколения к поколению

Николай
Александрович
Кашин

В жизнь Николая Александровича Кашина подполье, естественно, не вошло. Он родился на улице, по которой он ходил, где проводил время с родителями и семьей близ станции Юсуповская. Василий Пахомович — сам был машинистом, а отец, Александр, был тарным поездом, а возвращался домой рождным мастером. Дорожный мастер — это такая часть можно только минуя строгую проверку, благо, не очень далеко от дома — и младший Николай, — наблюдатель. Мало того, порой отец будил его — Вставайте, и пошли со мной. — жете мне...

Может, на самом деле на поезде такой педагогический прием был. Но всего — и то и то. Так прежде в семье к семейным заботам и учили детей.

Ребятишкам бы поспать еще. Но новая семейного благополучия. Без...

Александр Васильевич педагогический, не предавался, а действовал. Он поручал мальчишкам работу по ремонту стрелки, очистить их от мусора и дать ему подъемочным ремнем. Это было в руках держать. Это было трудно, что такой способ самодельный, чем «качать права» перед отцом. (Втихомолку.)

Нелегкий труд путейца оборачивался (не красова?) «нарядной своей стар...

вал. И когда началось движение за ком-
м названием его в доверительных раз-
а за ходом наблюдали едва ли не с боль-
болистов высшей лиги.

м тогда соревновании маневрово-соста-
реывала все более прочные позиции:
сные места. А в итоге первой на огром-
идады коммунистического труда.

анее, на что он способен? Важно попро-
дорович Ручкин, с его «незаконченным»
ил в себе безграничные возможности.
к-то не просматривались: за что бы ни
суть и находил такое решение, которое

меров. На станции шла реконструкция
производственной необходимости бригаде
ого-то времени с одним маневровым
менно два района. Василий Федорович
«игра-головоломка» становилась вдвое
участка к единому ритму — время ра-
м же, а количество выполненной с его
двое! Это была великолепная техноло-
ень солидную экономию и повышающая
уда. Идею горячо одобрил технический
ответствующих служб было дано пору-
для ее скорейшего внедрения в прак-
уцию парка завершили, то бригада Руч-
к участках с одним локомотивом уже не
в, а потому что так было намного быст-

времени, было расценено как важный
ь высшие инстанции — МПС и ВЦСПС.
как и авторам других наиболее значи-
ных для всей сети железных дорог стра-
я Социалистического Труда. Случилось
тогда только 30 лет. Можно сказать,

роя Соцтруда Ручкина было еще мно-
для дела находок, касающихся рацио-
ю технических средств, экономии вре-
И еще он много занимался пропаган-
й, делился опытом с молодежью (уж
и агитатором в своей смене. А что —
и убеждал в том, что в коллективизме
ьная сила, и он верил в возможность
эта сила станет главным двигателем

ого возраста Василий Федорович еще
производственного обучения, и даже
и. А потом все-таки переключился на

гативные прогнозы «доброжелателей»
не оправдались. До сих пор дружно

живет эта замечательная пара — Василий Федорович и Надежда Федо-
ровна, бывший сцепщик и бывший оператор и профорг. Вырастили дво-
их сыновей (один, к сожалению, умер) и дочь. А внуков от всех троих —
аж семеро, полный комплект по нынешним временам. Вот ради внуков-
то они и уехали из Свердловска в «закрытый» Снежинск. Общество, в воз-
можность которого искренне верил Василий Федорович, не получилось —
теперь во внуках вся их радость и надежда...

От поколения к поколению

**Николай
Александрович
Кашин**

В жизнь Николая Александровича Кашина железная дорога вошла ис-
подволь, естественно и неотвратно, как входит в жизнь горожа-
нина улица, по которой он с первого класса бегал в школу, или
двор, где проводил время со сверстниками. Дело в том, что жила
их семья близ станции Юшала, там с довоенной поры работал дед
Василий Пахомович — самым ответственным человеком был: стре-
лочником. Отец, Александр Васильевич, в годы войны водил сани-
тарные поезда, а возвратившись, тоже устроился в Юшале — до-
рожным мастером. Дорожный мастер — это не в цехе где-нибудь, куда по-
пасть можно только минуя строгого охранника. Так что работу отца —
благо, не очень далеко от дома — двое его сыновей, старший Геннадий
и младший Николай, — наблюдали с самого детства с близкого расстоя-
ния. Мало того, порой отец будил обоих пораньше по утрам:

— Вставайте, и пошли со мной на пути. Там дел накопилось, помо-
жете мне...

Может, на самом деле на помощь рассчитывал, а может, это у него
такой педагогический прием был — сейчас поди-ка догадайся. Скорее
всего — и то и то. Так прежде в крестьянских семьях детей приобщали
к семейным заботам и учили делать необходимые крестьянские дела.

Ребятишкам бы поспать еще, но уже понимали: отцовский труд — ос-
нова семейного благополучия. Безропотно вставали — и вслед за отцом.

Александр Васильевич педагогическим размышлениям, скорее все-
го, не предавался, а действовал по наитию и здравому смыслу: сначала
поручал мальчишкам работу попроще — например, привести в порядок
стрелки, очистить их от мусора или снега. Когда подросли, стали помо-
гать ему подъемочным ремонтом пути заниматься. Удавалось даже шпа-
лоподбойку в руках держать. Это уж совсем по-взрослому. (Заметим по-
путно, что такой способ самоутверждения подростков куда как эффектив-
ней, чем «качать права» перед отцом-матерью или покуривать в рукав
втихомолку.)

Нелегкий труд путейца оборачивался поначалу к ребятам (как там у
Некрасова?) «нарядной своей стороной», но мало-помалу они втягивались

в дело — уже приходилось им порой трудиться в стужу и зной, в любую непогоду. Уже не пугала их ни тяжесть путевых инструментов, ни изнурительность физических нагрузок. Знали, как хлеб достается, и взрослость свою ощущали в том, что могут при нужде сами себя прокормить.

Особой нужды не было: шли шестидесятые годы — время относительного благополучия в стране. Но уже и возраст подталкивал. Геннадий, старший, начал самостоятельную жизнь в Камышлове, где продолжил дело отца — занимался ремонтом колеи. Николай, закончив среднюю школу, стал работать монтером пути там же, где трудился отец, — на станции Юшала Камышловской дистанции. Потом, как положено, отслужил в армии, в войсках связи, а по возвращении особо голову не ломал — куда ж еще и пойти работать, как не на железную дорогу.

Правда, работать с кувалдой и ломиком, как до армии, уже не хотелось: не потому, что боялся физических нагрузок, — к ним был привычен сызмальства, а потому, что, позанимавшись с достаточно сложной армейской аппаратурой, почувствовал вкус к технике. А тут обнаружилось, что в дистанции есть нужда в операторах дефектоскопных тележек. Работать с этими тележками без специальной подготовки он бы, конечно, не сумел, поэтому пришлось поступить в Свердловскую дорожно-техническую школу. Окончив ее в 1974 году, возвратился на знакомую дистанцию наладчиком путевых машин и механизмов.

Работать на первых порах пришлось с дефектоскопами серий «МРД-66», «УРД-58». В свое время они казались чуть ли не чудом техники, хотя неисправности обнаруживали только в слое металла четырехмиллиметровой глубины, если мерить от поверхности катания рельса. По нынешним меркам это совсем немного. Да и капризная это была техника, возни с ней было много. Осваивать все тонкости их работы приходилось практически на ходу. Учился на своих ошибках, на промахах товарищей. Частенько оставался после работы, чтоб до конца разобраться в какой-то неполадке, и все-таки добиться своего — выдать хоть к утру, но исправный прибор. С любой технической проблемой стремился справиться сам, своими силами. Лишь в исключительных случаях отправлял «больной» дефектоскоп на ремонт в Свердловск. Знал, что это чревато срывом графика проверки пути. Самому отвечать за порученное дело — к этому приучил его еще отец.

Товарищи, работавшие рядом, отмечали у Кашина особое чутье к технике и отличное ее знание. С каким бы вопросом ни обратились к наладчику, обязательно получали четкий ответ.

Работая в таком режиме, Николай Александрович скоро почувствовал, что знаний, привезенных из Свердловской дорожно-технической школы, маловато. Поступил в Пермский техникум железнодорожного транспорта — конечно, на заочное отделение. Успешно его закончив, был назначен мастером цеха дефектоскопии. Теперь ему приходилось нести ответственность не только за свои действия, но и за работу тридцати человек, занимающихся эксплуатацией приборов контроля. А люди посложнее приборов, и к каждому нужен особый подход. Но молодой руководитель быстро нашел универсальный ключ к любой, скажем так, производственно-нравственной ситуации: спрашивай прежде всего и больше всего с самого себя, тогда и с подчиненных сможешь спросить. И еще он твердо уверовал, что к любому делу у человека должна лежать душа. Конечно, это расхожая истина, но прилагают ее обычно к «высоким материям», а Николай Александрович Кашин сам был убежден и убеждал других, что и дефектоскопистом не может быть человек случайный.

Случайные люди к нему приехали: поворачиваясь маленько, в ботать стал, особо не напрягаясь. бора махнет рукой — а, дескать, м его отсутствия какое-то дело срыва «душеспасительными» беседами. Но с тех пор Николай Александрович давал «добро» на прием новичка, нить, чем «дышит» кандидат в же него добросовестного и ответственного себя, конечно, не причисляемого профотбора отправлял на курсы дистанцию и работали успешно.

Но работали они успешно не на курсах. Не менее сказывалось на



курсов попадали они под начало «ния» — такое почетное звание было «Лучший мастер» оказался еще и л верно, сказались отцовские уроки). ков трудностей предстоящей рабо и в дождь, и в мороз, потому что по он предсказывал, что первоначально учиться, повышать профессиональн допустит ни малейшей расхлябаннос тоскопии чревато самыми серьезны но необходимые для дефектоскопии лина, ответственность — не могут су собленным островком. Поэтому в кол самые здоровые отношения и межд щих среди операторов не было; при ной привычкой, но, видя, что в цехе

А уж если новичок прикипал к чение Николай Александрович не

ой трудиться в стужу и зной, в любую
есть путейских инструментов, ни изно-
Знали, как хлеб достается, и взрослость
и нужде сами себя прокормить.

еидесятые годы — время относитель-
же и возраст подталкивал. Геннадий,
жизнь в Камышлове, где продолжил
колеи. Николай, закончив среднюю шко-
ам же, где трудился отец, — на станции
Потом, как положено, отслужил в ар-
щении особо голову не ломал — куда ж
елезную дорогу.

и ломиком, как до армии, уже не хоте-
еских нагрузок, — к ним был привычен
мавшись с достаточно сложной армей-
кус к технике. А тут обнаружилось, что
рах дефектоскопных тележек. Работать
й подготовки он бы, конечно, не сумел,
ердловскую дорожно-техническую шко-
тился на знакомую дистанцию налад-

лось с дефектоскопами серий «МРД-66»,
ись чуть ли не чудом техники, хотя не-
о в слое металла четырехмиллиметро-
ржности катания рельса. По нынешним
апризная это была техника, возни с ней
сти их работы приходилось практиче-
ках, на промахах товарищей. Частенько
онца разобраться в какой-то неполад-
выдать хоть к утру, но исправный при-
мой стремился справиться сам, свои-
х случаях отправлял «больной» дефек-
Знал, что это чревато срывом графика
а порученное дело — к этому приучил

отмечали у Кашина особое чутье к тех-
м бы вопросом ни обратились к налад-
ответ.

лай Александрович скоро почувствовал,
дловской дорожно-технической школы,
никум железнодорожного транспорта —
лешно его закончив, был назначен ма-
рь ему приходилось нести ответствен-
но и за работу тридцати человек, зани-
в контроля. А люди посложнее прибо-
ход. Но молодой руководитель быстро
ой, скажем так, производственно-нрав-
режде всего и больше всего с самого
ешь спросить. И еще он твердо уверо-
должна лежать душа. Конечно, это рас-
ычно к «высоким материям», а Николай
ежден и убеждал других, что и дефек-
ек случайный.

Случайные люди к нему приходили. Приняли как-то на работу одного
деятеля: повертелся маленько, вник и решил, что дело это нехитрое, ра-
ботать стал, особо не напрягаясь: то на какой-то недочет в работе при-
бора махнет рукой — а, дескать, мелочь! — то на смену опоздает, а из-за
его отсутствия какое-то дело срывается. Кашин попытался его вразумить
«душеспасительными» беседами — бесполезно. Пришлось расстаться.
Но с тех пор Николай Александрович взял себе за правило, прежде чем
дать «добро» на прием новичка в цех, поговорить с ним по душам, выяс-
нить, чем «дышит» кандидат в железнодорожники, можно ли ожидать от
него добросовестного и ответственного отношения к работе. К психоло-
гам он себя, конечно, не причисляет, а между тем все, кого он после та-
кого профотбора отправлял на курсы, обязательно возвращались потом
в дистанцию и работали успешно.

Но работали они успешно не только потому, что прилежно учились
на курсах. Не менее сказывалось на их работе то обстоятельство, что после



курсов попадали они под начало «Лучшего мастера Тюменского отделе-
ния» — такое почетное звание было присвоено Н. А. Кашину в 1993 году.
«Лучший мастер» оказался еще и прекрасным наставником молодежи (на-
верно, сказались отцовские уроки). Он был требователен и не таил от нович-
ков трудностей предстоящей работы: мол, на линию придется выходить
и в дождь, и в мороз, потому что поезда хорошей погоды ждать не должны;
он предсказывал, что первоначальных знаний не хватит, значит, придется
учиться, повышать профессиональный багаж. Предупреждал заранее, что не
допустит ни малейшей расхлябанности, потому что расхлябанность в дефек-
тоскопии чревата самыми серьезными последствиями. Ну, профессиональ-
но необходимые для дефектоскопии качества — собранность, самодисци-
плина, ответственность — не могут существовать в человеческом облике обо-
собленным островком. Поэтому в коллективе формировались и утверждались
самые здоровые отношения и между собой, и к жизни вообще. Даже куря-
щих среди операторов не было; пришли было несколько человек с этой дур-
ной привычкой, но, видя, что в цехе нет любителей сигарет, бросили.

А уж если новичок прикипал к делу, то сил и времени на его обу-
чение Николай Александрович не жалел. И даже когда тот переходил

на самостоятельную работу, продолжал следить за его действиями и тактично, ненавязчиво помогать. У него в натуре это было, но ведь и со стороны видно. Поэтому отметили и эту сторону его деятельности дипломом «Заслуженный наставник молодежи РСФСР». Но Николай Александрович гордится не столько почетным званием, сколько сознанием того, что среди его подопечных когда-то были нынешний заместитель начальника дистанции Дмитрий Васильевич Григорьев, мастер цеха дефектоскопии Андрей Владимирович Губарь. Ученики пошли дальше своего шефа, так ведь и тренеры чемпионов не всегда сами были прежде чемпионами. Есть талант к какому-то делу — и есть талант учить этому делу, он не менее важен.

В последние годы Николай Александрович занимается наладкой новых дефектоскопов. На смену старым, малоэффективным, пришли более современные средства неразрушающего контроля рельсов: «РДМ-3» — для проверки сварных стыков, «Авикон-01» — для сплошного дефектоскопирования. Кашин об этой технике говорит с уважением, если не сказать — с восторгом. Еще бы! Съемный двухниточный «Авикон-01» оснащен регистраторами сигналов. Это позволяет дефектоскопной тележке выполнять функции, присущие до недавнего времени только автоматизированным средствам контроля — вагонам и дефектоскопным автомотрисам. И еще: эффективность «Авиконов» в два-четыре раза выше мобильных средств дефектоскопирования. И главное, с их помощью можно проконтролировать состояние рельса не на четыре миллиметра, как прежде, а почти весь профиль.

Конечно, все это хорошо, но новые приборы требуют и другого подхода. Более грамотного, инженерного. Николай Александрович с особым пристрастием изучает техническую литературу, инструкции, схемы. Посещает курсы повышения квалификации. Только посмеивается: «Век живи — век учись. Скучать некогда!» Да уж, не заскучаешь. Ему ведь и в цехе не приходится засиживаться. Дефектоскопы трудятся на всем протяжении дистанции, а это, считай, почти двести километров. Там, на станциях, надо их проверить, настроить, отремонтировать. Поэтому приходится постоянно быть на линии.

Особенно любит бывать Кашин в Юшале — не упускает подходящей возможности. Не только потому, что здесь он приобщился когда-то к железной дороге; тамошний цех дефектоскопии — особая его забота. Ему нравится, что юшалинские операторы трудятся добросовестно и творчески, а это его стихия; он вместе с ними вникает в суть проблем и, случается, сам и подсказывает наиболее удачное решение.

Ломали головы, к примеру, над «РДМ-2». Дефектоскоп, что и говорить, производительный, но не устраивало операторов расположение центрирующего устройства. Оно находилось между колес и мешало снижать тележку в пути, да и процесс настройки был затруднен. А Николай Александрович предложил вынести это устройство за тележку. В результате «улучшились условия выявления дефектов рельсов», как было записано в официальном документе.

Или случай с новыми «Авиконами». Поработали с ними всего несколько дней — и вышли из строя сегменты, фиксирующие регулировку электронного блока. Причина — конструкторская недоработка. Рационализатор Кашин нашел простое решение: нужно увеличить диаметр сегментов. В дорожных мастерских без проблем выточили по его эскизу новые детали — и теперь операторы работают на «Авиконе» без проблем.

Подобных случаев было немало.

...Сегодня в Камышловской дистанции
Еще недавно было трое, но старший
ду прочим, тоже обладатель по-ст
транспорта»), вышел на пенсию по и
няли на работу Андрея Николаевича
когда-то его отец, после службы в
Сразу пришел в «родную» дистанцию
всегда нужны. Да и сама фамилия
вили на учебу. Сегодня Андрей и
ниста машин тяжелого типа. Работа
двое детей — внуков Николая Алек
продолжат трудовую династию путе



должен был следить за его действиями и так-
то в натуре это было, но ведь и со сто-
эту сторону его деятельности дипло-
одежи РСФСР». Но Николай Алексан-
ным званием, сколько сознанием того,
о были нынешний заместитель началь-
вич Григорьев, мастер цеха дефекто-
барь. Ученики пошли дальше своего
нов не всегда сами были прежде чем-
делу — и есть талант учить этому делу,

Александрович занимается наладкой но-
ым, малоэффективным, пришли более
ющего контроля рельсов: «РДМ-3» —
викон-01» — для сплошного дефекто-
ике говорит с уважением, если не ска-
мный двухниточный «Авикон-01» осна-
о позволяет дефектоскопной тележке
недавнего времени только автоматизи-
агонам и дефектоскопным автотри-
нов» в два-четыре раза выше мобиль-
. И главное, с их помощью можно про-
не на четыре миллиметра, как прежде,

новые приборы требуют и другого под-
ого. Николай Александрович с особым
литературу, инструкции, схемы. Посе-
ии. Только посмеивается: «Век живи —
не заскучаешь. Ему ведь и в цехе не
оскопы трудятся на всем протяжении
сти километров. Там, на станциях, надо
нтировать. Поэтому приходится посто-

н в Юшале — не упускает подходящей
го здесь он приобщился когда-то к же-
ектоскопии — особая его забота. Ему
ры трудятся добросовестно и творче-
ними вникает в суть проблем и, случа-
е удачное решение.

ад «РДМ-2». Дефектоскоп, что и гово-
аивало операторов расположение цен-
илось между колес и мешало снижать
ройки был затруднен. А Николай Алек-
о устройство за тележку. В результате
фектов рельсов», как было записано

ми». Поработали с ними всего несколь-
нты, фиксирующие регулировку элект-
торская недоработка. Рационализатор
нужно увеличить диаметр сегментов.
ем выточили по его эскизу новые де-
ют на «Авиконе» без проблем.

ю.

...Сегодня в Камышловской дистанции пути трудятся двое Кашиных. Еще недавно было трое, но старший брат, Геннадий Александрович (между прочим, тоже обладатель почетного звания «Заслуженный работник транспорта»), вышел на пенсию по инвалидности. Но еще перед тем приняли на работу Андрея Николаевича Кашина, сына нашего героя. Он, как когда-то его отец, после службы в армии не долго думал, где работать. Сразу пришел в «родную» дистанцию. Ему были рады — молодые руки всегда нужны. Да и сама фамилия — прекрасная рекомендация. Направили на учебу. Сегодня Андрей имеет специальность помощника машиниста машин тяжелого типа. Работает на гайковерте. У него подрастают двое детей — внуков Николая Александровича. Кто знает, может, они и продолжат трудовую династию путейцев Кашиных?



са

ва

са

ли

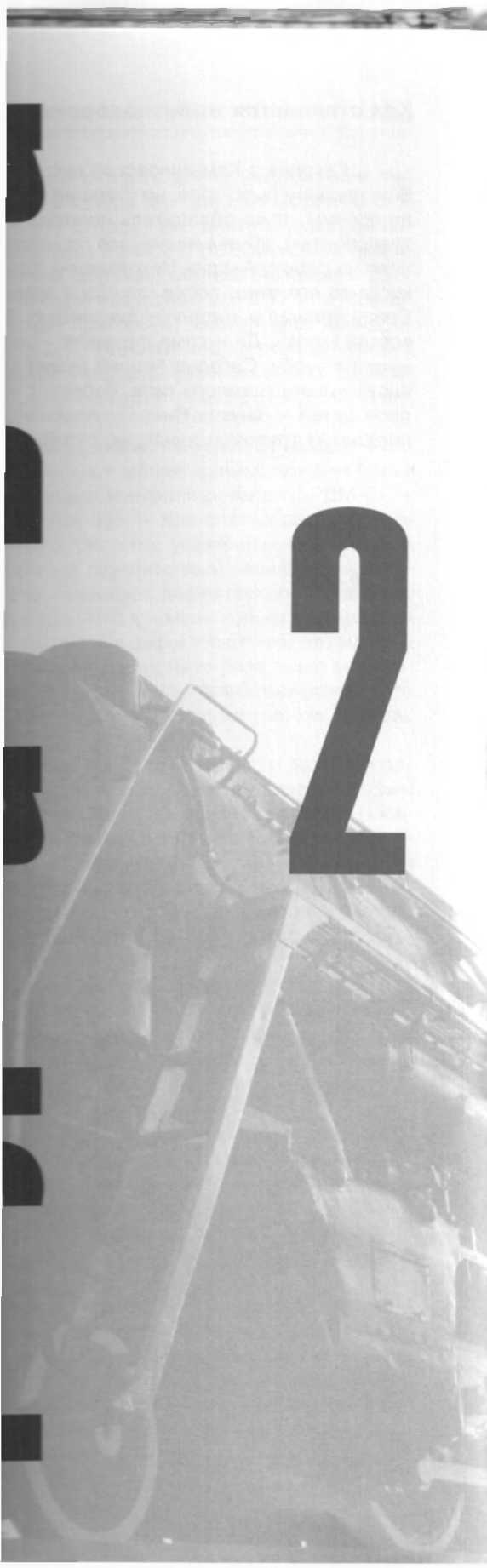
ли

2

1 8

Не только
царское
это дело

2 0



1 8 7 8

Не только царское это дело

2 0 0 3

Династия — слово греческое и очень древнее; изначально оно означало череду сменяющих друг друга поколений одной семьи. Конечно, такой семьи, которой имело смысл ревностно хранить память о предшествующих поколениях, поскольку это помогало каждому новому поколению отстаивать перед другими претендентами свои права на власть и собственность. Со временем это слово закрепилось в основном за семьями, из поколения в поколение наследующими верховную власть в государстве: королевская династия, царская династия, императорская династия... Другие семьи, даже богатые и титулованные, обходились понятиями «дом», «род». В старых словарях другого значения слова «династия» вы скорее всего не найдете.

С прекращением власти семьи Романовых слово «династия» в России стало малоупотребительным. А потом вдруг его снова ввела в оборот советская пропаганда, придав ему, однако, новое значение: теперь династией стали называть череду сменяющих друг друга поколений одной рабочей семьи, то есть речь теперь шла о рабочей (или трудовой) династии. Тут, конечно, имелось в виду наследование совсем иных ценностей — профессионального мастерства, трудовых традиций и трудовых же отношений с одним и тем же предприятием. И если возраст правящей династии отсчитывался по времени, прошедшему с момента утверждения во власти ее основателя, то возраст рабочей династии стали определять, просто суммируя трудовой стаж всех ее представителей. Поэтому хоть императорская династия Романовых правила в России с 1613 года, они незадолго до революции успели отметить всего лишь 300-летний свой юбилей, а для рабочих династий, история которых начиналась уже в XX веке (даже и не в самом его начале), 300, 400, а то и 500 лет — дело не то чтобы обыкновенное, но не такое уж и редкое.

Надо признать откровенно, что в переосмыслении агитпропом старого понятия содержалась изрядная доля непреднамеренной пародийности, а по существу — социальной демагогии, концентрированным выражением которой стала известная идеологема «Его величество рабочий класс». Но, как и многие другие изобретения советских идеологов, понятие «рабочая династия» несло в себе и серьезный положительный смысл, благодаря чему оно закрепилось в жизни и не ушло вместе с породившей его эпохой. Главное, что обеспечило ему долговечность: рабочие (трудовые) династии — не выдумка, а реальность. Они существуют повсеместно, династиями сами себя осознают и не без основания гордятся своими «династическими» традициями; к ним, именно как династиям, с уважением относятся и в трудовых коллективах. Это уважение отнюдь не навязано пропагандой: оно основано на вольном или невольном признании той роли — ощутимо положительной роли! — которую играют такие династии уже в силу самого факта своего присутствия на формирование морального климата и деловых качеств коллектива.

Железнодорожные династии — те же рабочие, с той лишь оговоркой, что когда к одному большому роду принадлежат и пресловутый стрелочник, и слесарь в депо, и начальник станции, и руководитель какого-нибудь крупного подразделения всего железнодорожного хозяйства, то назвать всех их рабочими (в смысле отношения к социальной группе) вроде бы не совсем корректно. Хотя, с другой стороны, железнодорожное «сословие» от других слоев общества отличается более размытыми границами между социальными группами. Даже те немногие судьбы, с которыми читатель познакомился в первой главе нашей книги, позволяют увидеть, как естественно совершается на железной дороге переход с простых «рабочих» должностей на руководящие

(а это уже, по классификациям социологии, а потом нередко и в области права рассматривать как

Ну, а если говорить о железной дороге, то вообще никаких оговорок не по-

Так вот, та разновидность династии, которая существует во всех отношениях удобней называть ее рабочей династией, представляет собою интереснейший объект исследования.

Прежде всего, бросается в глаза предпочтение представителями рабочей династии определенной профессии, специальности и т. п. (хотя такие мотивы, нередко присутствуют и здесь). Для рабочей династии не то важно, чтобы ее представитель был в семье, а важно закрепить при железной дороге, в каком-нибудь городе и на должности, к которой он из очерков этой главы выведен, в рабочей династии, который в семье остался в другой стране и был в семье, представьте себе, тоже стал железной династией в отдельном случае, а не в семье, давая ему значения. Мы уже говорили, что место работы, но образ жизни и судьба не простые, не легкие, но человеческих качеств, однако, которые однажды (а уж особенно) Так что само существование железной династии, царящей в железной династии, говоря схематично, большой работы. Но мало сказать, что наличие династии своим существованием они ее и не-

Имеет немаловажное значение для династии, что для авторитета части коллектива работа этого коллектива принимается как семейное дело, ответственность, а семейная ответственность, которые помещены в это, гла, принял решение посадить под арест, ный просчет дочь. Тоже, конечно, фамильную честь» для железной династии и это тоже оборачивается пользой.

Но, может быть, самое главное, что наличие династии на железной династии, на свой участок, да хотя бы и не своего сына, и тому уже не надо о сути и ответственности труда, а первых проблесков сознания: матери на железной дороге и сразу же и люди, и обстоятельства — он еще и так, что он к моменту поступления владеет в достаточной мере. чтобы

е и очень древнее; изначально оно означало связь поколений одной семьи. Конечно, имело смысл ревностно хранить память предков, поскольку это помогало каждому ориентироваться перед другими претендентами на власть. Со временем это слово закрепилось, из поколения в поколение наследуясь в государстве: королевская династия, царская династия... Другие семьи, даже боярские, понятиями «дом», «род». В старых документах «династия» вы скорее всего не найдете.

В XIX веке Романовых слово «династия» в России появилось. А потом вдруг его снова ввела в оборот революция, однако, новое значение: теперь речь шла о рабочих (или трудовой) династии. Видно наследование совсем иных ценностей, трудовых традиций и трудовых же обязанностей. И если возраст правящей династии прошел с момента утверждения власти рабочей династии стали определять, то и всех ее представителей. Поэтому хотя бы и в России с 1613 года, они отметили всего лишь 300-летний свой юбилей, история которых началась уже в XIX веке), 300, 400, а то и 500 лет — дело не редкое.

Но в переосмыслении агитпропом старая доля непреднамеренной пародийно-демагогии, концентрированным выражением идеолога «Его величество рабочий» и изобретения советских идеологов, понятия «рабочей династии» и серьезный положительный смысл, который к нему прилагался: рабочие (трудящиеся) существуют повсеместно и не без основания гордятся своими достижениями, именно как династиям, с уважением к ним. Это уважение отнюдь не навязано им сверху или невольным признанием той власти! — которую играют такие династии в присутствии на формирование морального облика коллектива.

Но те же рабочие, с той лишь оговоркой, что они принадлежат и пресловутый стрелочник, и начальник, и руководитель какого-нибудь крупного предприятия, то назвать всех их «рабочей династией» (или группой) вроде бы не совсем корректно. «Сословие» от других социальных групп, с которыми читатель познакомился, не увидит, как естественно совершаются «рабочие» должности на руководящие

(а это уже, по классификациям социологов, «служащие», «техническая интеллигенция»), а потом нередко и в обратном направлении (что далеко не всегда правомерно рассматривать как «понижение»).

Ну, а если говорить о железнодорожных династиях как трудовых — тут и вообще никаких оговорок не понадобится.

Так вот, та разновидность рабочих (трудовых) династий, которые во всех отношениях удобней называть здесь династиями железнодорожников, представляет собою интересный и важный социальный феномен.

Прежде всего, бросается в глаза, что складываются они на основе предпочтения представителями того или иного семейного «клана» не столько определенной профессии или конкретного предприятия — депо, станции и т. п. (хотя такие мотивировки, общие для всех рабочих династий, нередко присутствуют и здесь), сколько на основе предпочтения самой железнодорожной отрасли. Речь о том, что для выходца из железнодорожной семьи не то важно, чтоб профессию отца или матери унаследовать или же по стопам родителей прийти в родной для них коллектив, а важно закрепиться при железной дороге — может быть, в совсем другом городе и на должности, к которой родители не были причастны. В одном из очерков этой главы вы найдете сюжет о мальчишке из железнодорожной семьи, который в неразберихе военных лет оказался, да так и остался в другой стране и был воспитан чужими людьми, — так он ведь, представьте себе, тоже стал железнодорожником! Конечно, нельзя усматривать в отдельном случае общий закон, но было бы неверно и не придавать ему значения. Мы уже говорили, что железная дорога — это не просто место работы, но образ жизни и судьба. Надо к тому добавить: жизнь и судьба не простые, не легкие, но требующие целого комплекса достойных человеческих качеств, однако тем дорога и притягательна для людей, которые однажды (а уж особенно если в детстве) с ней соприкоснулись. Так что само существование железнодорожных династий говорит об особой атмосфере, царящей в железнодорожных коллективах. Это атмосфера, говоря схематично, большой, серьезной, дружной и ответственной работы. Но мало сказать, что наличие династий ее «проявляет» — самим своим существованием они ее и поддерживают и укрепляют.

Имеет немаловажное значение еще и то обстоятельство, связанное с династиями, что для авторитетной и, если можно так сказать, опорной части коллектива работа этого коллектива и всей железной дороги воспринимается как семейное дело. Имеется в виду не пресловутая семейственность, а семейная ответственность. Опять-таки в одном из тех очерков, которые помещены в этой главе, рассказывается, как начальник-отец принял решение посадить под арест любимую, но допустившую служебный просчет дочь. Тоже, конечно, крайность, но требование «не уронить фамильную честь» для железнодорожной династии — не последнее дело, и это тоже оборачивается пользой для общего дела.

Но, может быть, самое наглядное проявление, скажем так, эффективности присутствия династий на дороге — это когда отец приводит в свой цех, на свой участок, да хотя бы и просто на свое предприятие подростка своего сына, и тому уже не надо объяснять простых нравственных истин о сути и ответственности труда железнодорожника — они впитаны им с первых проблесков сознания; мало того, он знает весь распорядок жизни на железной дороге и сразу готов в него включиться; ему знакомы и люди, и обстоятельства — он еще новичок, но он уже и свой. Случается и так, что он к моменту поступления на работу и отцовской профессией владеет в достаточной мере, чтоб без отсрочки взяться за дело.

Много ли династий на Свердловской железной дороге? Думаем, что счет им может идти на многие сотни, хотя общественные организации, занимающиеся их учетом, вероятно, назовут меньшую цифру. Дело в том, что еще в советские времена внимание к династиям было продиктовано похвальным намерением поддержать достойных людей еще какими-то знаками общественного внимания. Но к кому-то внимание и так было привлечено в силу его высокого служебного положения, а кто-то, напротив, до повышенного внимания еще «не дослужился», да и «династический» стаж не очень впечатлял...

Ну, обо всех железнодорожных династиях все равно здесь не рассказать, но некоторые — наиболее характерные для нашей дороги — мы в этой главе покажем, надеясь при этом, что читатель не только познакомится с достойными людьми, но и узнает об особенностях жизни железнодорожных семейств несколько больше, чем мы смогли рассказать в короткой вступительной заметке.

В пять раз старше самой дороги

Династия Каменских

Не только любая королевская династия Европы позавидовала бы продолжительности срока пребывания Каменских при деле (которое имело в жизни каждого из них не меньшее значение, чем, скажем, для Хуана Карлоса I Бурбона его испанский трон), но и среди рабочих династий Урала мало кто может посостязаться с ними по сумме трудового стажа, накопленного совместно всеми представителями этой знаменитой семьи железнодорожников. Как-то директор музея пермского локомотивного депо Геннадий Семенович Нечаев уговорил одного из Каменских, Вячеслава Евгеньевича, который работает начальником вокзала Пермь-2, заняться определением возраста династии. Прилежно поработали они вдвоем, вычертили развесистое родословное древо, установили даты. И знаете, что оказалось? Общий стаж служения дороге династии Каменских составил 598 лет. Пока пишется да готовится к печати эта книга, он уже заметно перешагнет за 600-летнюю отметку. То есть в общий трудовой стаж этой семьи почти пять раз уложится возраст всей Свердловской железной дороги!

Корни этой замечательной династии уходят в рабочую среду, к железной дороге отношения не имеющую. Мало того, как бы даже и ушедшую от железной дороги. Или увиденную? — ибо их ведь никто не спрашивал. Стоит, пожалуй, напомнить о том, как это случилось: занятная получится иллюстрация на традиционную российскую тему о «дураках и дорогах».

С середины XVIII века примерно в 120 верстах к западу от Перми стоял небольшой строгановский железоделательный завод — Очерский — и поселок при нем. К концу XIX века завод и поселок прозябали, но тут им подфартило: правительство приняло решение протянуть железнодорожную линию Пермь—Котлас, которая должна была пройти через Очер.

Вот бы забурлила жизнь в этом Богом
лось. Дорогу прокладывали второпя
далась), почти по-советски, проекти
но. И когда проектировщики появи
просьбой: обеспечить их на время жи
кто Власов, управляющий заводом, ле
подам Строгановым железная дорога
тьев (даже имя история сохранила)
тимость на его месте?) и недрогнув
магистралей верст на 20 с лишним се
мую по условиям эксплуатации паров
звали ее, пожалуй даже с вызовом. О
новали, а потом переименовали еще
ино, который, кстати, и по количеств
развитию давно уже — и намного! —
го позже железнодорожную ветку все

Так вот, на том обойденном железобетонном столбе стоял Степан Герасимович Каменюк.

Сын его Михаил, войдя в возраст ре. Там и женился, даже двое детей у в Очере родилось. Но очень уж бесп старом заводе, и главу молодого сем юющееся Верещагино. Там нуждались в хаил Степанович поступил слесарем в

Был Михаил Каменских человеком расторопным, дело в его руках спорилось быстро, он накопил опыт ремонта автомобилей и потом стал мастером. Ударников и у него не было, но рабочий интересовался не менее азартно, чем позже в советское время боролась за сокращение времени ремонта. Война — еще та, первая «германская» война — еще та, первая пауза и гражданская. Война добавила к ремонту войсковых автомашин, в током пошли на ремонт покореженных машин марок, бывшие тогда в ходу... Кто-то боролся за химерические идеи, а Михаил

Между тем шло время, происходило в мире, но и дома тоже. К двум сыновьям Каменских прибавилось еще четверо представлений — огромная семья, а дом довольно обычным. Однако времени нужно кормить. Поэтому оба сына — сразу шли работать: сами

Старшим у Михаила Степановича и образованную при депо школу бригаду, он пошел в бригаду к отцу. Алексей проходил, но не сомневаться, все эти «Ов», «Э», «Балезино-Пермь», изучил досконально. И тем острее становилось у него желание грозно пышущую жаром и паром, но без понимающего ее человека машину на себя знал в том отцу. Михаилу Степановичу венца от себя, да и бригада теряла хо-

ловской железной дороге? Думаем, что отнюдь, хотя общественные организации, но, назовут меньшую цифру. Дело в том, внимание к династиям было продиктовано жать достойных людей еще какими-то. Но к кому-то внимание и так было при- жебного положения, а кто-то, напротив, «не дослужился», да и «династический»

ых династиях все равно здесь не расска- характерные для нашей дороги — мы и этом, что читатель не только познако- и узнает об особенностях жизни желез- больше, чем мы смогли рассказать в ко-

старше логи

кая династия Европы позавидовала бы пребывания Каменских при деле (кото- из них не меньшее значение, чем, ска- Бурбона его испанский трон), но и сре- а мало кто может посостязаться с ними и, накопленного совместно всеми пред- той семьи железнодорожников. Как-то локомотивного депо Геннадий Семено- каменских, Вячеслава Евгеньевича, кото- а Пермь-2, заняться определением воз- отали они вдвоем, вычертили развеси- вили даты. И знаете, что оказалось? астии Каменских составил 598 лет. Пока а книга, он уже заметно перешагнет за бщий трудовой стаж этой семьи почти вердловской железной дороги!

настии уходят в рабочую среду, к желез- юю. Мало того, как бы даже и ушедшую юю? — ибо их ведь никто не спрашивал. как это случилось: занятная получится ссийскую тему о «дураках и дорогах». но в 120 верстах к западу от Перми сто- елоделательный завод — Очерский — ека завод и поселок прозябали, но тут риняло решение протянуть железнодо- торая должна была пройти через Очер.

Вот бы забурлила жизнь в этом Богом забытом месте! Но вот что получи- лось. Дорогу прокладывали второпях (экономика страны в ней очень нуж- далась), почти по-советски, проектируя и строя практически одновремен- но. И когда проектировщики появились в заводской конторе с малой просьбой: обеспечить их на время жильем и рабочим помещением, то не- кто Власов, управляющий заводом, лениво ответил им, что, дескать, гос- подам Строгановым железная дорога ни к чему. И тогда инженер Мелен- тьев (даже имя история сохранила) вспылил (а кто бы сохранил невозму- тимость на его месте?) и недрогнувшей рукой провел на карте линию магистрали верст на 20 с лишним северней Очера. Станцию, необходи- мую по условиям эксплуатации паровозов, построили в чистом поле и на- звали ее, пожалуй даже с вызовом, Очерской. Скоро ее все же переиме- новали, а потом переименовали еще раз — и сейчас это город Вереща- гино, который, кстати, и по количеству населения, и по промышленному развитию давно уже — и намного! — обогнал старинный Очер (куда мно- го позже железнодорожную ветку все-таки подвели — тем и спасли).

Так вот, на том обойденном железной дорогой Очерском заводе и ра- ботал Степан Герасимович Каменских, отец родоначальника династии.

Сын его Михаил, войдя в возраст, сначала поработал с отцом в Оче- ре. Там и женился, даже двое детей у них с женой, Марией Федоровной, в Очере родилось. Но очень уж бесперспективной выглядела жизнь при старом заводе, и главу молодого семейства потянуло в быстро развива- ющееся Верещагино. Там нуждались в толковых кадрах, и в 1911 году Ми- хаил Степанович поступил слесарем в паровозное депо.

Был Михаил Каменских человеком энергичным, сообразительным, расторопным, дело в его руках спорилось. Новобранец верещагинского депо быстро накопил опыт ремонта арматуры, его назначили бригадиром, а потом и мастером. Ударников и уж тем более стахановцев тогда, есте- ственно, не было, но рабочий интерес к делу — он есть всегда. И ничуть не менее азартно, чем позже в советские времена, бригада Каменских боролась за сокращение времени ремонта локомотивов. А вскоре гряну- ла война — еще та, первая «германская», а вслед за ней практически без паузы и гражданская. Война добавила работы: с мест боевых действий по- током пошли на ремонт покореженные трудяги-«овечки» и паровозы дру- гих марок, бывшие тогда в ходу... Кто-то выяснял классовые отношения, боролся за химерические идеи, а Михаил Степанович Каменских работал.

Между тем шло время, происходили перемены в депо, в стране, в мире, но и дома тоже. К двум сыновьям, привезенным из Очера, в се- мье Каменских прибавилось еще четверо сыновей и дочь. По нынешним представлениям — огромная семья, а тогда «семеро по лавкам» было дел- ом довольно обычным. Однако времена были трудные, детей же во все времена нужно кормить. Поэтому обычно как только старшие из них под- растали — сразу шли работать: сами себя кормят и отцу подспорье.

Старшим у Михаила Степановича был Алексей. Окончив семилетку и образованную при депо школу бригадного ученичества, он в 1924 году при- шел в бригаду к отцу. Алексей проходил в ремонтниках четыре года и, мож- но не сомневаться, все эти «Ов», «Э», «Е» — паровозы, бегавшие по линии Балезино–Пермь, изучил досконально. Но чем он больше с ними сживал- ся, тем острее становилось у него желание самому вывести эту огромную, грозно пышущую жаром и паром, но беспрекословно повинующуюся воле понимающего ее человека машину на стальную магистраль. Однажды при- знался в том отцу. Михаилу Степановичу, конечно, было жаль отпускать пер- венца от себя, да и бригада теряла хорошего работника. И все ж перечить

желанию сына не стал. Так в семье Каменских (тогда еще никакой не династии) появился первый паровозный машинист.

Сразу скажем, что Алексей Михайлович Каменских оказался столь же способен к паровозному делу, как его отец к слесарному. Он сумел достигнуть в своей профессии самой высокой квалификации, водил пассажирские поезда, а после войны включился в движение машинистов-«тяжеловесников» и за высокие достижения в труде был удостоен в 1951 году ордена Ленина.

Вслед за Алексеем один за другим потянулись к паровозному реверсу все пятеро его братьев. (Только сестра Софья избрала педагогическое поприще.) Раньше других общей цели добился Владимир Михайлович — он по старшинству шел вслед за Алексеем и начал водить паровозы еще в 30-х годах. А следующим по возрасту братьям прямой путь к профессии, которая начинала восприниматься как семейная, перегородила война — теперь уже Великая Отечественная. В самом начале ее еще один из братьев,



М. С. Каменских с сыновьями-машинистами

Борис Михайлович, окончил железнодорожное училище и успел-таки немного поездить помощником машиниста. Но этим его паровозный стаж и завершился, потому что в августе 1942 года он был призван в армию, сумел и там не посрамить фамилию Каменских, поэтому был произведен в офицеры, да так и остался на всю трудовую жизнь кадровым военным.

Был на фронте и Герман Михайлович, но его еще во время войны демобилизовали по ранению. К счастью, ранение не сделало его инвалидом; подлечившись, он пошел в верещагинское — теперь уже, можно сказать, семейное — депо и проездил машинистом до самого конца «паровозной эры».

Самой продолжительной и богатой яркими достижениями оказалась служба на паровозе Николая Михайловича Каменских. Он тоже был из поколения фронтовиков и вернулся с войны с боевым орденом Красной Звезды. Но этот заслуженный итог ратной работы в данном случае вернее воспринимать как предпосылку, как знак того боевого, победительного настроя, с которым молодой машинист вернулся с войны. Уже в самые первые послевоенные годы фронтовик Каменских оказался в самом

центре событий, которые бурлили в паровозных мастерских, а следила за стальными магистралями Союза нарастающая нагрузка. Оказалось, последнее поколение паровозной бригады «ФД» (его выпускали еще до войны, но начали уже после Победы); в это же время страна нуждалась в резком увеличении скорости, эта легла на плечи поколения. Испытывая, что неразрешимых задач не было, за другим реанимировались еще раз «движения», так или иначе направленные на повышение скорости железнодорожного транспорта. Удлиняли «плечи» пробега локомотивов, работали техники между плановыми ремонтами паровозов перед выходом на маршрут.



Династия Каменских

Одной из таких инициатив было увеличение скорости до 500 километров (при норме 400) в течение всего движения машинистов — паровозов. Это носец Николай Михайлович Каменских. В то время от технического состояния локомотива зависела жизнь всех членов бригады, от их физической подготовки, от досконального знания всех факторов. Комсомольско-мордовская бригада Каменских все это учитывала и сама была готова к каждой поездке, поэтому заметно выдвинулась на рубежи. А 5 апреля 1949 года они установили рекорд суточного пробега — 1000 километров. Пробеги на всей сети дорог больше не повторялись.

Рекорды бригады Каменских были «штурма», который нередко оказывался в состоянии готовности к работе, но технико-экономическим

Каменских (тогда еще никакой не д...
...ый машинист.

Михайлович Каменских оказался столь же
... его отец к слесарному. Он сумел дос-
... высокой квалификации, водил пасса-
... включился в движение машинистов-
... достижения в труде был удостоен в 1951

другим потянулись к паровозному реверсу
... естра Софья избрала педагогическое по-
... цели добился Владимир Михайлович —
... Алексеем и начал водить паровозы еще
... возрасту братьям прямой путь к профессии,
... как семейная, перегородила война — те-
... В самом начале ее еще один из братьев,



...и-машинистами

...езнодорожное училище и успел-таки не-
... машиниста. Но этим его паровозный стаж
... 1942 года он был призван в армию, су-
... Каменских, поэтому был произведен
... трудовую жизнь кадровым военным.
... Михайлович, но его еще во время войны де-
... стью. ранение не сделало его инвалидом;
... личное — теперь уже, можно сказать, се-
... нистом до самого конца «паровозной эры».
... богатой яркими достижениями оказалась
... Михайловича Каменских. Он тоже был из по-
... с войны с боевым орденом Красной
... тор ратной работы в данном случае вер-
... вылку, как знак того боевого, победитель-
... ой машинист вернулся с войны. Уже в са-
... Фронтоник Каменских оказался в самом

центре событий, которые бурлили в профессиональном кругу верещагин-
ских паровозников, а следила за ними вся страна. Тогда совпало: на
стальные магистрали Союза нарастающим потоком выходило новое (и, как
оказалось, последнее) поколение паровозов — прежде всего, мощный
грузовой «ФД» (его выпускали еще до войны, но массовое производство
начали уже после Победы); в это же время выходящая из военной разру-
хи страна нуждалась в резком увеличении объема перевозок, и задача
эта легла на плечи поколения, испытанного войной и привыкшего к ощу-
щению, что неразрешимых задач не существует. В этой атмосфере один
за другим реанимировались еще довоенные и рождались новые «почины»
и «движения», так или иначе направленные на повышение производитель-
ности железнодорожного транспорта. Нарастивали вес грузовых составов,
удлиняли «плечи» пробега локомотивов, добивались удлинения сроков
работы техники между плановыми ремонтами, сокращали время обслужи-
вания паровозов перед выходом на маршрут и т. д.



Династия Каменских

Одной из таких инициатив было увеличение суточного пробега локомо-
тивов до 500 километров (при норме 400 километров). Среди инициаторов
всесоюзного движения машинистов-«пятисотников» был фронтовик-ордено-
носец Николай Михайлович Каменских. Величина суточного пробега зависела
от технического состояния локомотива, от мастерства и опыта машиниста
и всех членов бригады, от их физической подготовки и психологического
настроения, от досконального знания ими профиля маршрута и от ряда дру-
гих факторов. Комсомольско-молодежная бригада старшего машиниста
Каменских все это учитывала и самым тщательным образом готовилась
к каждой поездке, поэтому заметно перекрывала ими же установленные
рубежи. А 5 апреля 1949 года они на своем паровозе «ФД-2577» устано-
вили рекорд суточного пробега — 767 километров. Повторить это дости-
жение на всей сети дорог больше не удалось никому!

Рекорды бригады Каменских были результатом не «стахановского
штурма», который нередко оказывался просто демонстрацией физической
силы и выносливости, но технологическим прорывом на основе глубокого

и тщательного изучения всех компонентов, из которых складывается успешное вождение локомотива. Накопленный при этом опыт мог быть с успехом использован другими машинистами, поэтому он распространялся по сети дорог и принес реальную экономическую пользу. Поэтому Николай Михайлович Каменских был удостоен достаточно редкой для практика вождения локомотивов награды — Государственной премии.

Но мы не сказали еще о младшем из братьев Каменских — Евгении Михайловиче. Он лишь к концу войны окончил железнодорожное училище, пришел работать в «семейное» верещагинское депо на должность слесаря-ремонтника, то есть как бы принял эстафету от отца: как раз в это время основатель династии после 34 лет работы в депо (напомним, что до того он успел несколько лет проработать на Очерском железнодорожном заводе) решил уйти на пенсию. Но ремонтником Евгений, как когда-то его старший брат, оставался недолго: выросший среди машинистов, он тоже тянулся к локомотиву. Мало того, что он им стал — он обогатил семейный багаж славы новыми достижениями. В конце 50-х в числе других верещагинцев Евгений Михайлович начал водить до Перми на молодежном паровозе неслыханные прежде сдвоенные составы весом до 3000 тонн, за что поощрен был министром Б. П. Вещевым именными золотыми часами... А потом одним из первых на отделении он освоил электровоз.

Шесть братьев — шесть машинистов (не станем исключать из этого числа и офицера Бориса Михайловича — все-таки он тоже успел до армии поработать на паровозе); такое встретишь не часто — и семья Каменских была очень заметна в железнодорожном городе Верещагино, да и на всей дороге. Тем более что шесть (ну, ладно, пять) машинистов в одном «гнезде» — это уже количество, перерастающее в качество. Ведь братья, связанные не только родством, но и главным делом своей жизни — любимым делом! — жили дружно, много времени проводили вместе, и профессиональные заботы, конечно, занимали далеко не последнее место в их разговорах. Тем более что работа всегда давала для того повод. Надо сказать, что в предгорьях Урала, на участке от Перми до Балезино, профиль пути постоянно меняется: крутые затяжные подъемы чередуются с уклонами и спусками, перемежаются сложными кривыми. И не надо думать, что, сделав несколько поездок, можно выработать некий автоматизм действий: не бывает и двух одинаковых поездок! Всякий раз важные нюансы привносятся и нагруженностью состава, и качеством угля в топке, и погодой... Успешно провести поезд в подобных условиях — настоящее искусство. А при встрече после поездки — как не поделиться впечатлениями с братьями-коллегам? Но тем самым опыт каждого становился опытом всех. Ну и, конечно, от «посторонних» секретов не держали. Да и какие там посторонние — свои же товарищи по депо. А братья Каменских были людьми общительными, дома их были всегда открыты для друзей. Так что получилось нечто вроде домашней школы машинистов — неофициальной, но от того не менее полезной для тех, кому посчастливилось ее пройти.

Мы упомянули про дома — конечно же, не в одной квартире теснился этот уже широко разветвленный родовой клан. Жизнь шла своим чередом: братья женились, строили себе уютные шлакоблочные дома с палисадниками и огородами на 4 сотки в пристанционном поселке. Когда случались общие выходные (у паровозников — не частые), брали рыболовные снасти, мячи, гороховые снасти, а зимой лыжи, грузились всем семейным «колхозом» на машины (были у них «Москвич» и две «Победы»)

и отправлялись куда-нибудь на выходные дружно, весело, открыто.

Авторитет их в депо, — а дороге, в поездах, — был настолько высок, что старались их включить в различные комиссии, конкурсы, соревнования. Они не противились: — адо — так и было. Несколько раз избирали председателем профкома, членом руководства Дорожного движения, депутатом Пермского областного Совета.

А знаком высшего признания — орденом государственного авторитета замечательного человека — награждение в Перми в марте 1974 года — это уже династия Каменских.

Так замечательно начиналась эта династия.

А как же продолжилось традиционное дело? Не сомневаться: практически все остальные братья и для них оказалась профессией. Выросли сын Владимира Михайловича — Владимир — и Анатолий. С Владимиром — Вадим и Анатолий. С Анатолием — Вячеслав и Владимир Евгеньевич. Вячеслав Евгеньевич был удостоен ордена государственного авторитета замечательного человека в 1975 году у Знамени Победы, награжден орденом Ретарем парткома. Это все внуки Николая Михайловича.

Но уже и правнуки его внесли замечательный вклад в историю династии. Александр и Юрий Алексеевичи проработали в депо соответственно 32 года и 20 лет.

А вслед за правнуками на дороге появились и правнучки. Преемники — это не только Олесь Шешукова, преемница Николая Михайловича, на подходе другие преемники.

компонентов, из которых складывается успех. Накопленный при этом опыт мог быть использован машинистами, поэтому он распространялся на всю экономическую пользу. Поэтому Николай удостоен достаточно редкой для практики — Государственной премии.

Младшим из братьев Каменских — Евгению тоже пришлось окончить железнодорожное училище. Он переехал в верещагинское депо на должность машиниста. Он бы принял эстафету от отца: как раз после 34 лет работы в депо (напоминание о 34-х годах проработав на Очерском железнодорожном депо). Но ремонтником Евгений, как оказалось, недолго: выросший среди машинистов, он быстро освоился. Мало того, что он им стал — он обоим братьям достигал успеха. В конце 50-х в числе машинистов Николай Михайлович начал водить до Перми на паровозах прежде сдвоенные составы весом до 1000 тонн. Министром Б. П. Бещевым именными званием и орденом из первых на отделении он освоил электровозы.

Машинистов (не станем исключать из этого списка и Николая — все-таки он тоже успел до ареста встретиться не часто — и семья Каменских в железнодорожном городе Верещагино, да и на станции (ну, ладно, пять) машинистов в одном из вагонов перерастающее в качество. Ведь братья, Николай и главным делом своей жизни — любящим и главным делом проводили вместе, и проводили, занимали далеко не последнее место в жизни всегда давала для того повод. Надо было на участке от Перми до Балезино, пропускать затяжные подъемы чередуются с крутыми сложными кривыми. И не надо думать, можно выработать некий автоматизм управления паровозных поездов! Всякий раз важные нюансы состава, и качеством угля в топке, и скоростью в подобных условиях — настоящее искусство езды — как не поделиться впечатлениями? Самым опытом каждого становился обмен «секретами» секретов не держали. Да и как товарищи по депо. А братья Каменских Николай и были всегда открыты для друзей. Домашней школы машинистов — неофициальной для тех, кому посчастливилось

Конечно же, не в одной квартире теснился родовой клан. Жизнь шла своим чередом себе уютные шлакоблочные дома с паровозниками — не частые), брали рыболовные снасти, а зимой лыжи, грузились всем (были у них «Москвич» и две «Победы»)

и отправлялись куда-нибудь на живописный берег Лысьвы... Словом, жили дружно, весело, открыто.

Авторитет их в депо, на дороге, в поселке был безупречен. Естественно, что старались их включить и в работу разных общественных организаций. Они не противились: надо — так надо. Владимира Михайловича несколько раз избирали председателем деповского месткома, Николая Михайловича — членом руководства Дорпрофсожа, членом райкома партии, депутатом Пермского областного Совета, народным заседателем в суде.

А знаком высшего признания профессиональных достижений и общественного авторитета замечательного семейства машинистов стало учреждение в Перми в марте 1974 года областной премии имени рабочей династии Каменских.

Так замечательно начиналась эта династия.

А как же продолжило традицию старших новое поколение? Можете не сомневаться: практически все остались при дороге. Конечно, профессия машиниста и для них оказалась предпочтительной. Именно к ней обратились сын Владимира Михайловича Игорь, два сына Германа Михайловича — Вадим и Анатолий. С вождения локомотива начинал Эрнст Николаевич, но позднее стал заместителем начальника депо. Машинистами стали Вячеслав и Владимир Евгеньевичи. Причем ударник пятилетки Вячеслав Евгеньевич был удостоен своеобразного поощрения: был сфотографирован в 1975 году у Знамени Победы в Москве. Его же избирали секретарем парткома. Это все внуки Михаила Степановича.

Но уже и правнуки его внесли заметную долю в династический стаж: Александр и Юрий Алексеевичи проработали на железной дороге, соответственно, 32 года и 20 лет.

А вслед за правнуками на дорогу идут праправнуки: уже пошла по дороге предков Олеся Шешукова, продолжившая ветвь, идущую от Алексея Михайловича, на подходе другие представители пятого поколения...

Суворовское отделение дороги

Династия Суворовых

В отличие от Каменских, по преимуществу машинистов, тагильчане Суворовы не привязаны к какой-то одной железнодорожной профессии. Машинисты среди них есть, но есть и электромеханик (кажется, один), и путейцы, и движенцы, и проводники, и бухгалтеры, и... В общем, разнообразны их профессии, да, по правде говоря, даже и фамилии, мало того — еще и национальности у них разные! Но все равно они Суворовы, потому что все — близкая родня, а корень у них общий, о чем они знают. И все помнят и чтят основателя династии — тагильского машиниста Константина Агафоновича Суворова, проработавшего на паровозе 32 года.

Любопытно, что Константин Агафонович родился в тот же год, что и Свердловская (тогда, конечно же, Уральская горнозаводская) железная дорога. Ну, до того времени, как он вошел в возраст и пошел работать, дорога тоже набрала силу и размах: вышла на Транссиб, перешагнула Каму и дотянулась до Котласа и Вятки, разрослась многими ответвлениями. Нам точно не известно, чем занимались родители основоположника династии, но отец его жены, Гавриил Андреевич Охотников, — тот точно был помощником машиниста. Так что еще и в эту сторону можно было бы проследить корни этой железнодорожной династии. Но что касается Константина Агафоновича, то уж не за тестем ли он пришел в депо? Во всяком случае, приобщение к железной дороге не только по кровнородственным, но и по, так сказать, матримониальным (через мужа, жену) линиям — характерная особенность этой династии (оттого у них и фамилии, и национальности разные).

Так или иначе, Константин Агафонович пришел в тагильское локомотивное депо где-то еще в начале века, поработал некоторое время слесарем, а потом 32 года водил паровоз.

Профессия машиниста всегда была особо почитаема на транспорте, ну, а если машинист — глава семейства, то это всегда значило нечто большее, чем просто отец и просто муж. До сих пор жива младшая дочь Константина Агафоновича — Августа Константиновна (ей в 2004 году исполнится 80 лет). Она вспоминает, с каким нетерпением ожидали дети возвращения отца из поездки (он тогда водил грузовые составы до Перми). А он приходил усталым, замазученным, но с непременно подарком. Время было голодное, поэтому кусочек сахара и сухая рыбка с Камы вызывали у ребят настоящий восторг. Вкус отцовских гостинцев дети запомнили на всю жизнь.

Семейство машиниста Суворова, как многие семьи в то время, было многодетным. Степанида Гавриловна родила больше двадцати детей, но большинство их умерли в раннем возрасте. Выжили два сына и три дочери. Отец любил их и вообще, по воспоминаниям Августы Константиновны, отличался добрым нравом. Дети платили ему взаимностью.

Не только царское это дело

— Родительская кровать. — стояла за занавеской, и перед прекращали свои детские игры. в ответственная работа.

Конечно, «культ» отца в семье Константина Агафоновича уважает эту непреднамеренную педагогику работой завоевывает уважение го отца (особенно если он доброго и уважают и в семье, а в результате становятся естественными законами формула решения не такой уж «отцов и детей».

Но такая связь лежит и в иначе разве пошли бы дети по стопам

По стопам Константина Агафоновича Старший его сын — Дмитрий Константин сделал для формирования дающуюся традицию в несколько чешское древо выглядит таким... зался первым летописцем истории история и всего железнодорожного вил две скромные ученические чешский материал.

Дмитрий Константинович в детстве и едва ли не раньше отца бывал еще совсем маленьким тери: Гавриил Андреевич, человек в цехе устраивались молебны (было те). Однако рабочий путь его приняли еще тринадцатилетним лась беда: тяжело груженный состав, вич, потерпел крушение. Отец а время оставить паровоз. Тогда

Первая железнодорожная более чем скромной — ученик слесарное, так что в его автобиографии собственно железнодорожные дата а второй план: ну, был слесарем, ке — роли не слишком заметные. За что участвовал в субботниках — словом, б

«Время было тяжелое. — воспоминан руха, голод, болезни. В Граждан ревям, чтобы обменять соль, визию находили в Егоршино. Деево. Са отдать».

А потом активного комсомольца ли создавать рабоче-крестьян тийском и Северном флотах. В ка, который — помните? — не ния Кронштадтского мятежа», за что тагильчанин — принял. А как та за «светлое будущее» представ

кое е дороги

преимуществу машинистов, тагильчане какой-то одной железнодорожной профессии нет, но есть и электромеханик (какие-то движущие, и проводники, и бухгалтеры, и другие их профессии, да, по правде говоря, у них — еще и национальности у них разные! — потому что все — близкая родня, а кто знает. И все помнят и чтят основателя династии Константина Агафоновича Суворова — 32 года.

Агафонович родился в тот же год, что и Константин (Уральская горнозаводская) железная дорога — он вошел в возраст и пошел работать, а Константин: вышла на Транссиб, перешагнула Волгу, разрослась многими ответвлениями — занимались родители основоположника династии Гавриил Андреевич Охотников, — тот точно знает, что еще и в эту сторону можно было бы пойти железнодорожной династии. Но что касается Константина — тестем ли он пришел в депо? Во всяком случае, на дороге не только по кровнородственным, но и национальным (через мужа, жену) линиям — династии (оттого у них и фамилии, и на-

Агафонович пришел в тагильское локомотивное депо, поработал некоторое время слесарем.

А была особо почитаема на транспорте, а в семье, то это всегда значило нечто большее. До сих пор жива младшая дочь Константина Агафоновича (ей в 2004 году исполнится 80 лет). Родившись в ожидании детей возвращения отца из войны (составы до Перми). А он приходил домой с подарком. Время было голодное, а еда с Камы вызывала у ребят настоящий восторг. Дети запомнили на всю жизнь.

Агафонович, как многие семьи в то время, было много детей. Родила больше двадцати детей, но в семье выжили два сына и три дочери. Воспоминаниям Августы Константиновны платили ему взаимностью.

— Родительская кровать, — рассказывает Августа Константиновна, — стояла за занавеской, и перед поездками отец отдыхал там. Мы тут же прекращали свои детские игры, зная, что впереди главу семьи ждет ответственная работа.

Конечно, «культ» отца в семье поддерживался и сознанием того, что Константина Агафоновича уважают и ценят в депо. Обратите внимание на эту непреднамеренную педагогику: человек добросовестной и успешной работой завоевывает уважение и авторитет в своем коллективе, но такого отца (особенно если он «доброго нрава» и трезвого поведения) любят и уважают и в семье, а в результате его житейские убеждения и нормы становятся естественными законами жизни его детей. Вот вам простая формула решения не такой уж, оказывается, и заковыристой проблемы «отцов и детей».

Но такая связь лежит и в фундаменте любой трудовой династии — иначе разве пошли бы дети по стопам отца?

По стопам Константина Агафоновича — пошли.

Старший его сын — Дмитрий Константинович, — пожалуй, не менее отца сделал для формирования династии Суворовых. Он повернул нарождающуюся традицию в несколько необычное русло, и оттого-то династическое древо выглядит таким... развесистым, что ли. Кстати, он же оказался первым летописцем истории рода Суворовых, в которой отразилась история и всего железнодорожного узла станции Нижний Тагил. Он оставил две скромные ученические тетрадки, содержащих богатейший фактический материал.

Дмитрий Константинович соприкоснулся с железной дорогой еще в детстве и едва ли не раньше отца. Дело в том, что в депо он много раз бывал еще совсем маленьким вместе с упомянутым выше дедом по матери: Гавриил Андреевич, человек набожный, брал с собой внука, когда в цехе устраивались молебны (было и такое заведено на железной дороге). Однако рабочий путь его начался на демидовском заводе, куда его приняли еще тринадцатилетним мальчишкой. Но однажды с отцом случилась беда: тяжело груженный состав, который вел Константин Агафонович, потерпел крушение. Отец получил тяжелые травмы и вынужден был на время оставить паровоз. Тогда-то он и привел сына в депо.

Первая железнодорожная должность Дмитрия Константиновича была более чем скромной — ученик слесаря. А время в стране начиналось бурное, так что в его автобиографических тетрадках, написанных на склоне лет, собственно железнодорожные дела, относящиеся к тому времени, отходят на второй план: ну, был слесарем, потом смазчиком на вагонном участке — роли не слишком заметные. Зато вступил в комсомольскую ячейку, участвовал в субботниках — словом, был активным общественником.

«Время было тяжелое, — вспоминает Дмитрий Константинович, — разлука, голод, болезни. В Гражданскую войну многие семьи уходили по деревням, чтобы обменять соль, спички, мыло, соду на хлеб. Обычно провизию находили в Егоршино, Деево, Самоцвете. За калач готовы были все отдать».

А потом активного комсомольца Дмитрия Суворова откомандировали создавать рабоче-крестьянский флот. Послужить ему довелось на Балтийском и Северном флотах. В отличие от того кронштадтского работника, который — помните? — не принял «решительных мер против нарастания Кронштадтского мятежа», за что был исключен из партии, молодой тагильчанин — принял. А как иначе? Время было крутое, мир юному борцу за «светлое будущее» представлялся черно-белым (или лучше сказать —

красно-белым?), ему сказали: вот контрреволюция — и дали команду... Потом он служил кочегаром на линейном корабле «Марат».

А когда Дмитрий возвратился в Нижний Тагил, над жизненными планами долго голову не ломал: железная дорога — это уже семейная традиция, а каким делом при ней заниматься — не все ли равно, если в мире происходит революция? Быстренько выучился на проводника-истопника, позже возглавил одну из первых комсомольско-молодежных бригад проводников. Работал, надо отдать должное, хорошо, за что его однажды даже премировали путевкой в черноморскую здравницу.

Но революционные ожидания мало-помалу угасали, между тем как совсем рядом, на самой железной дороге, происходили поистине революционные изменения. Еще в 1933 году были пущены первые электропоезда от Чусовской до Кушвы, а в 1935 электрифицированная линия протянулась от Нижнего Тагила до Свердловска. В ближайшей перспективе просматривались еще более значительные перемены. Дороге позарез нужны были работники новых, невиданных здесь прежде специальностей, многие железнодорожники, почувствовав новые возможности профессионального роста, сели за учебу.

Дмитрий Суворов, конечно, тоже не хотел отстать от жизни, а тут однажды начальник кондукторского резерва Поморцев прямо-таки подтолкнул его к конкретному решению:

— Хватит тебе в проводниках ходить, пора продвигаться по службе. Пойдешь учиться на электромонтера?

Дмитрий Константинович предложение принял, а в результате первым на отделении освоил новую специальность — поездного электромеханика. И в этой должности трудился потом до самого выхода на заслуженный отдых, отдав Свердловской магистрали без малого тридцать лет.

Так что старший из сыновей Константина Агафоновича не унаследовал отцовской профессии. Зато он привел на железную дорогу многочисленную родню: ведь стальная колея давала престижную профессию и неплохо кормила, что и требовалось его нуждающимся братьям и сестрам. Надо полагать, «руки» в отделе кадров он не имел, но имя, унаследованное от отца и подкрепленное собственным, скажем так, революционным и трудовым авторитетом, делало весомыми его рекомендации.

Ну вот, к примеру, мы уже упомянули Августу Константиновну (кстати, ее фамилия по мужу — Ерощенко). Она поначалу работала в совсем другой сфере, но в сорок лет овдовела и осталась одна с тремя детьми на руках. Тогда старший брат Дмитрий и привел ее на транспорт. Долгие годы эту статную женщину можно было видеть на перроне тагильского вокзала, где она работала дежурной.

Поспособствовал он трудоустройству и другой сестры: Валентина Константиновна к паровозам и вагонам отношения не имела, но в отрасли работала — заведовала костюмерным цехом дома культуры железнодорожников им. Горького. Это она, тетя Валя, приучила младших Суворовых — уже следующее поколение — к культурным ценностям. Причастен к дороге и ее муж Сергей Бондин: он больше сорока лет состоит главным бухгалтером кондукторского резерва. Кстати, эта ветвь семейного древа наиболее ветвиста: все родственники Сергея Евстафьевича — путейцы.

Что касается брата Леонида — он еще до войны начинал свой железнодорожный стаж дежурным по станции Нижний Тагил, а потом ушел на фронт. Был тяжело ранен в бою, его спасла и выходила фронтовая медсестра Вера. Леонид Константинович уже не мог расстаться со своей

спасительницей: он привез ее на Урал, там удалились «от шума городского»: такая хорошая семейная традиция — машинное хозяйство, нарожали детей, ответственного производства и родственники.

Заговорив о домашних делах, стоит отметить, что отношения к профессии — а точнее к профессии — у них не имеют, но на укреплении оказывают огромное. Речь с тем, что растают дети. Интересные сведения о основателя династии (дочь Августа Константиновича Терпелец).

Тут нужно сказать несколько слов о Наталье, очевидно, помнит, что ее отец рано ушел из жизни, так что в юности она сама на самое себя. Но ей хватило упорства, чтобы найти свой путь. По семейной традиции она пошла по стопам отца — на железную дорогу. Начинать проводницей, а потом и дорожным институтом. Уже с дипломом и квалификацией работала на станциях Сан-Донато и Смычка. Ее персональный вклад в «династию» очевиден, что и мужа своего она к железной дороге привела. Вич по ее настоянию оставил профессию машиниста электропоезда. А в 1930-е годы получила «династическому» стажу Суворовых.

Так получилось, что Наталья Суворова прикоснулась к родовому корню — к династии. А когда Константин Агафонович умер, Наталья Суворова осталась одна. Но в этом же семейном кругу Дмитрий Константинович, проехавший по железной дороге, память о которой запечатлел в двух книгах, династия складывалась на ее плечи. Житейские процессы наблюдали и другие родственники, придали им особого значения. Наталья Николаевна оказалась достаточно активной в череде повседневных событий. Она думалась над тем сложным клубком, который составляет собою трудовая династия, и старалась распутывать все эти нити и узелки. Результаты ее изысканий, изложенные в книге «Династия Суворовых», интересными не только узкому кругу специалистов, но и для широкой публики. За это Наталья Суворова в 2002 году была удостоена премии «За заслуги перед династией».

Вот в этой-то рукописи Наталья Суворова рассказывает о матери и бабушке.

«Занятость не мешала маме много рассказывать. Наталья Николаевна — это человек, который и взгляд, угол и ремень, совет и дело, и плохому не научит». От нее мы переняли терпение. От бабушки — доброту, уважение к главе семьи, чуткость».

т контрреволюция — и дали команду...
нейном корабле «Марат».

а в Нижний Тагил, над жизненными пла-
езная дорога — это уже семейная тра-
иматься — не все ли равно, если в мире
ко выучился на проводника-истопника,
комсомольско-молодежных бригад про-
должное, хорошо, за что его однажды
номорскую здравницу.

я мало-помалу угасали, между тем как
й дороге, происходили поистине рево-
33 году были пущены первые электрово-
335 электрифицированная линия протя-
дловска. В ближайшей перспективе про-
льные перемены. Дороге позарез нужны
ых здесь прежде специальностей, мно-
вав новые возможности профессиональ-

же не хотел отстать от жизни, а тут од-
резерва Поморцев прямо-таки подтол-

к ходить, пора продвигаться по службе.
ера?

едложение принял, а в результате пер-
специальность — поездного электроме-
ился потом до самого выхода на заслу-
ой магистрали без малого тридцать лет.
Константина Агафоновича не унаследо-
н привел на железную дорогу многочис-
ея давала престижную профессию и не-
ь его нуждающимся братьям и сестрам.
дров он не имел, но имя, унаследован-
ственным, скажем так, революционным
весомыми его рекомендации.

юмянули Августу Константиновну (кста-
енко). Она поначалу работала в совсем
довела и осталась одна с тремя детьми
итрий и привел ее на транспорт. Долгие
о было видеть на перроне тагильского
ой.

стройству и другой сестры: Валентина
гонам отношения не имела, но в отрас-
мерным цехом дома культуры желез-
она, тетя Валя, приучила младших Суво-
ние — к культурным ценностям. Прича-
Бондин: он больше сорока лет состоит
кого резерва. Кстати, эта ветвь семей-
е родственники Сергея Евстафьевича —

— он еще до войны начинал свой же-
ю станции Нижний Тагил, а потом ушел
ую, его спасла и выходила фронтовая
тинович уже не мог расстаться со своей

спасительницей: он привез ее на Урал, здесь они сыграли свадьбу, а по-
том удалились «от шума городского» — устроились путевыми обходчика-
ми: такая хорошая семейная железнодорожная профессия. Завели до-
машнее хозяйство, нарожали четверых детишек. Кстати, продуктами соб-
ственного производства и родственников выручали в трудные времена...

Заговорив о домашних делах, стоит коснуться тех сторон жизни, ко-
торые вообще-то к профессиональной работе железнодорожников прямо-
го отношения не имеют, но на укрепление «династических» связей влия-
ние оказывают огромное. Речь о том, как в железнодорожных семьях под-
растают дети. Интересные сведения на этот счет сообщает внучка
основателя династии (дочь Августы Константиновны) Наталья Николаев-
на Терпелец.

Тут нужно сказать несколько слов о самой Наталье Николаевне. Чи-
татель, очевидно, помнит, что ее отец — муж Августы Константиновны —
рано ушел из жизни, так что в юности ей пришлось полагаться в основ-
ном на самое себя. Но ей хватило упорства и силы, чтоб добиться дос-
тойногo места в жизни. По семейной традиции пошла работать на железн-
ную дорогу. Начинала проводницей, однако вскоре поступила в железно-
дорожный институт. Уже с дипломом инженера руководила движением на
станциях Сан-Донато и Смычка, филиалом железнодорожной экспедиции.
Ее персональный вклад в «династический» стаж — 36 лет. Кстати, любо-
пытно, что и мужа своего она к железной дороге приобщила: Юрий Сав-
вич по ее настоянию оставил прежнюю профессию и переучился на по-
мощника машиниста электровоза. А в результате и он добавил свои 29 лет
к «династическому» стажу Суворовых.

Так получилось, что Наталья Николаевна с детства очень тесно со-
прикоснулась с родовым корнем — вместе с матерью жила в доме деда.
А когда Константин Агафонович умер, домом заправляла Степанида Гав-
риловна, а еще в этом же семейном гнезде жил тогда ее неумный дядя
Дмитрий Константинович, проживший достаточно неординарную жизнь,
память о которой запечатлел в двух ученических тетрадках. Можно ска-
зать, династия складывалась на ее глазах. Вообще-то говоря, подобные
житейские процессы наблюдали или наблюдают многие из нас, но не
придают им особого значения: дескать, рядовая повседневность. А На-
талья Николаевна оказалась достаточно наблюдательной, чтоб рассмот-
реть в череде повседневных событий ход самой истории. Она первой за-
думалась над тем сложным клубком характеров и судеб, который пред-
ставляет собою трудовая династия Суворовых, первой принялась
распутывать все эти нити и узелки, связавшие воедино несколько семей.
Результаты ее изысканий, изложенные в рукописном труде, оказались
интересными не только узкому кругу родственников и друзей — они по-
лучили общественное признание. За свои генеалогические изыскания
Н. Н. Терпелец стала лауреатом областного конкурса «Женщина года —
2002».

Вот в этой-то рукописи Натальи Николаевны и освещены нюансы жиз-
ни, которых не найти в архивных бумагах. Особенно любопытны воспоми-
нания о матери и бабушке.

«Занятость не мешала маме много заниматься нашим воспитанием,—
рассказывает Наталья Николаевна.— В дело шли все методы: молчание
и взгляд, угол и ремень, совет и ласка. Но мама всегда повторяла: «Мать
плохому не научит». От нее мы переняли выносливость, ответственность
и терпение. От бабушки — доброту, уважение к старшим, к мужчине как
главе семьи, чуткость».

И вот что еще запало в память с тех лет: «В доме бабушки, как в муравейнике, уживались русские, евреи и поляк. Это были добрые люди. Они ежедневно встречались за большим обеденным столом, где сахар выдавался очень маленькими кусочками вприкуску с чаем. А чай пили из блюда. Украшал стол пятиведерный самовар на красивом расписном подносе. Бабушка подавала горячие, прямо из русской печи пироги с картошкой, с молотой черникой и маком. Меж собой домочадцы не ругались, а разговаривали вполголоса и в уважительном тоне. Детей любили и играли с ними».

Бабушка Степанида была прирожденным воспитателем — а может, то была народная педагогическая традиция, которой она следовала особо не рассуждая, но неукоснительно. Через ее добрые и строгие руки прошли, как водилось в патриархальных семьях, три поколения: свои дети, потом внуки и правнуки. Во главу воспитания она ставила приучение к труду. Младшие мальчишки заготавливали дрова, носили уголь, ухаживали за огородом. Прежде чем пойти на улицу поиграть в «чижик», лапту, городки, им следовало обязательно закончить работу по хозяйству.

А для внуков у Степаниды Гавриловны была своя школа, девичья.

«Бывало соберет нас бабушка и обучает премудростям обращения с будущими детьми, — рассказывает Наталья Николаевна. — Пеленать, одевать мы учились на куклах, которые Степанида Гавриловна шить была мастерица. При этом наша воспитательница поучала нас при создании семьи не забывать три главных правила для прочности союза: понимать, прощать, любить — значит, женщиною быть».

Помня бабушкины наказы и наставления, и сама Наталья Николаевна создавала свой семейный дом любовью, пониманием, уютом и теплом.

Мы рассказали, опираясь на свидетельства очевидцев и «причастных», лишь о нескольких представителях династии Суворовых, общий трудовой стаж которой на Свердловской железной дороге составляет почти 500 лет. А всего их историограф рода Наталья Николаевна Терпелец насчитала около двадцати. Причем число их постоянно растет. Вот уже и правнучки Константина Агафоновича Суворова по прямой линии — Ольга Галкина и Ирина Суворова, бухгалтер отделения дороги и проводник — продолжают династическое древо. А сколько еще трудится на железной дороге неучтенных в генеалогической росписи дальних родственников старого паровозника! Постепенно разрастаясь, династическое древо этой семьи превращается в своеобразное Суворовское отделение дороги.

История с двумя пр

Династия

Белогуровых–Журавл

Назвав эту известную на дорож-
нем, мы отдали должное реал-
по числу своих представите-
гильском отделении, и по вы-
едва ли много уступают своим
вым. А все ж надо признать, что
ло в железнодорожную точку
Журавлев, давший начало не-

единился к ним десятилетиями позже.

Что же касается укоренения на-
тоже, как говорится, есть свои нюансы.
повествования начинаются с двух про-
нуждается в двух прологах: реальном

Что касается реальности — тут в-
ментировано. В 1944 году был отозван
станции Смычка под Нижним Тагил-
К нему из ярославской глубинки при-
цатилетняя — старшая — дочь Нина
С того и началась работа Белогуров-
ге. На Свердловской, но не на желез-

И вот тут-то нужен другой пролог.
мейные предания. Согласно этим пре-
первым железнодорожником в семей-
отец Михаил Васильевич. Был он буд-
Гражданской войны водил поезда, об-
которыми командовал его круглый тез-
местах страны это было, предания не-
дед командовал разными фронтами),
что рассказывают, будто Михаил Вас-
поручению своего командарма ездил

После окончания Гражданской в-
Белогуровых обосновался на Украин-
рожная карьера, в которой он достиг
дние годы работал в должности нача-
железной дороги. Но этот замечатель-
нередко бывало в те годы): в 1937
нили ему поездку в Китай — разве та-
обличить в шпионаже? — и примени-
ты», говоря проще, расстреляли.

Предание гласит, что Михаил Вас-
ства. Точными данными на этот счет

с тех лет: «В доме бабушки, как в му-
вре и поляк. Это были добрые люди.
льшим обеденным столом, где сахар вы-
ками вприкуску с чаем. А чай пили из
онный самовар на красивом расписном
ие, прямо из русской печи пироги с кар-
ом. Меж собой домочадцы не ругались,
важительном тоне. Детей любили и иг-

рожденным воспитателем — а может,
традиция, которой она следовала осо-
но. Через ее добрые и строгие руки про-
ных семьях, три поколения: свои дети,
оспитания она ставила приучение к тру-
вали дрова, носили уголь, ухаживали за
лицу поиграть в «чижик», лапту, город-
ончить работу по хозяйству.

риловны была своя школа, девичья.
та и обучает премудростям обращения
ает Наталья Николаевна. — Пеленать,
орые Степанида Гавриловна шить была
ательница поучала нас при создании се-
вила для прочности союза: понимать,
ною быть».

наставления, и сама Наталья Николаев-
любовью, пониманием, уютом и теплом.
свидетельства очевидцев и «причаст-
ителях династии Суворовых, общий тру-
ской железной дороге составляет почти
рода Наталья Николаевна Терпелец на-
число их постоянно растет. Вот уже и
ча Суворова по прямой линии — Ольга
лтер отделения дороги и проводник —
а. А сколько еще трудится на железной
еской росписи дальних родственников
разрастаясь, династическое древо этой
ное Суворовское отделение дороги.

История с двумя прологами

Династия Белогуровых—Журавлевых

Назвав эту известную на дороге трудовую династию двойным име-
нем, мы отдали должное реальному положению дел: Журавлевы и
по числу своих представителей, и по известности их в Нижнета-
гильском отделении, и по вкладу в общий трудовой стаж сегодня
едва ли много уступают своим близким родственникам Белогуро-
вым. А все ж надо признать, что родовое древо Белогуровых врос-
ло в железнодорожную почву намного раньше: Петр Антонович
Журавлев, давший начало новой «династической» ветви, присо-
единился к ним десятилетиями позже.

Что же касается укоренения на железной дороге Белогуровых — тут
тоже, как говорится, есть свои нюансы. Некоторые известные эпические
повествования начинаются с двух прологов; пожалуй, и эта наша история
нуждается в двух прологах: реальном и легендарном.

Что касается реальности — тут все вроде бы на виду и хорошо доку-
ментировано. В 1944 году был отозван с фронта и назначен начальником
станции Смычка под Нижним Тагилом Василий Михайлович Белогуров.
К нему из ярославской глубинки приехала жена с тремя детьми. Семнад-
цатилетняя — старшая — дочь Нина тоже поступила работать на станцию.
С того и началась работа Белогуровых на Свердловской железной доро-
ге. На Свердловской, но не на железной дороге вообще.

И вот тут-то нужен другой пролог, в основу которого будут положены се-
мейные предания. Согласно этим преданиям, Василий Михайлович не был
первым железнодорожником в семействе Белогуровых — первым был его
отец Михаил Васильевич. Был он будто бы паровозным машинистом и в годы
Гражданской войны водил поезда, обслуживающие воинские соединения,
которыми командовал его круглый тезка и будущий нарком Фрунзе. В каких
местах страны это было, предания не сообщают (большевистский полково-
дец командовал разными фронтами), но, видимо, где-то на востоке, потому
что рассказывают, будто Михаил Васильевич (не Фрунзе, а Белогуров) по
поручению своего командарма ездил аж в Китай за продовольствием.

После окончания Гражданской войны первый из железнодорожников
Белогуровых обосновался на Украине, где продолжилась его железнодо-
рожная карьера, в которой он достиг довольно большой высоты: в после-
дние годы работал в должности начальника локомотивной службы Южной
железнодорожной. Но этот замечательный разбег внезапно оборвался (как
нередко бывало в те годы): в 1937 году Белогурова арестовали, припом-
нили ему поездку в Китай — разве такого «аргумента» не достаточно, чтоб
обличить в шпионаже? — и применили «высшую меру социальной защи-
ты», говоря проще, расстреляли.

Предание гласит, что Михаил Васильевич был отцом большого семей-
ства. Точными данными на этот счет мы не располагаем, только известно,

что сын его Василий Михайлович — тот самый, что первым из Белогуровых появился на Урале, — к моменту ареста отца был уже и сам отцом троих детей.

О ранних годах Василия Михайловича известно немного, да и то, что известно, не очень согласуется с преданиями о статусе его отца. Дескать, с четырех лет он уже работал — пас коров, а в десять имел вполне официальную должность — подметал перрон на станции Лигачево (близ Харькова). А дочь его, Нина Васильевна, утверждает, что рабочий стаж отца был 70 лет.

Так или иначе, а к моменту ареста Белогурова-старшего Василий Михайлович жил не с ним. И не просто отдельно, но даже и в другом городе. Но тоже работал на железной дороге — возглавлял локомотивное депо Кременчуг. То, что НКВД доберется и до него, было всем близким очевидно, но, так сказать, географический фактор (отец работал в Харькове, там его и арестовали) предоставлял отсрочку, и ему надо было воспользоваться, чтоб исчезнуть из поля зрения украинской инквизиции. Товарищи по работе помогли ему с семьей тайно покинуть Кременчуг и уехать за полторы тысячи верст в Ивановскую область. Тамошние железнодорожники (а это уже была Ярославская железная дорога) встретили семейство Белогуровых по-доброму, но у себя оставить не решились: ненадежно. Посоветовали спрятаться подальше. Начальник дороги даже и подходящее место указал: тихое село Ермолино в ивановской глубинке.

Трудно сказать, как могли бы дальше повернуться события, но началась война. Государственная игра в «казаки-разбойники» на время притихла — было не до того, когда враг рвался к Москве. Тогда по всей стране шла мобилизация всех, кто был пригоден к воинской службе и не удерживался бронью в тылу. У «беглого» Белогурова никакой брони не было, да и от призыва на фронт он прятаться, конечно, не стал. Так Василий Михайлович оказался на фронте. Ну, а там ему таиться уже не имело смысла — ведь прямого распоряжения об его аресте не существовало, НКВД его не разыскивало.

Что было дальше, вы уже знаете: непродуманный тотальный призыв в армию в начале войны ослабил железную дорогу, поэтому, разобравшись в ситуации, уже с мая 1942 года по распоряжению ГКО представителей ведущих железнодорожных профессий начали отзывать с фронта; не в первом эшелоне, но по той же разумной логике и опытный железнодорожный руководитель Белогуров был откомандирован с фронта в уральский тыл, где, конечно, не рвались снаряды и бомбы, но степень напряжения и ответственности была никак не ниже фронтовой.

И, как уже сказано выше, в Нижний Тагил к нему приехала семья.

До этого времени жена и трое детей жили все там же, куда он их увез — в Ивановской области. Там же старшая дочь Нина, в сущности, еще подросток, поступила на работу, потому что матери одной прокормить себя и троих детей было трудно. Первое рабочее место Нины Васильевны было в ведомственном детском садике — в трех километрах от села, где они жили, на торфоразработках. Эту деталь запомните — она еще играет роль в нашем повествовании.

Но в Тагиле Нина Белогурова появилась уже семнадцатилетней, и работа здесь для нее нашлась... ну, скажем так, поответственной. На железной дороге. Ей доверили должность «наливного диспетчера» по Нижнетагильскому отделению (отвечала за бензин, отправляемый на фронт).

Тогда-то с ней и случился конфуз, запомнившийся на всю жизнь. И характер отца в той истории для нее раскрылся с неожиданной стороны.

А произошло вот что. Перед Новым годом савец летчик. Пригласил пригласившего на представление. А на следующий день своей боевой машины. Ну как откаже

Но как-то это дошло до отца. Т... разу не видела. Мало того, что он е... ее начальник (напомним, что поряд... были тогда армейские) он дал ей... усугублялась тем, что на эти пять... сий Михайлович, конечно, любил... превыше всего; право требовать соб... вал неизменной повышенной треб... была для него как бы частью его са... чение он не мог.

Вспоминая о том случае почти... евна безоговорочно принимает стор...

— Конечно, он был крут, но по... ства. Он сам все силы отдавал рабо... других.

В тот раз, однако, девушке не п... мере: о происшествии узнал старший... Нижний Тагил — и своей властью о... бы попустительством со стороны о... сердца и гуманности.

Пребывание Белогуровых в Ниж... мейным событием, на этот раз име... следствия. В первых числах мая 19... Победа еще не объявлена) к Нине пр... ся? О, тут особая история! Помните... сти, девушка работала в детском са... ботках? Так вот, там ее и присмотрел...

Родом он был из деревни Колан... большой крестьянской семьи. Их б... Когда война началась, старшие ср... Он ушел чуть позже — когда исполнил... выражение) — в битву под Сталингра... ле которых его в 1943 году комиссова... форазработках — там они с Ниной и...

Когда конец войны уже соверше... Петр решил отправиться за невестой... нен по достоинству. Тут проявились... ность характера, и пробивная сила, н... не из сельской глубинки. Вы только п... ило и отпуск на работе получить, и... (время-то было военное). Да и в пое... осуществимым. Всего добился, все г... данное препятствие — отец невесты... учиться надо, любовь никуда не убе... ча вы знаете. Но и Петр уже тем хар... чив с первого захода «от ворот пово... питься: без Нины не уеду — и баста!

Жили тогда открыто, тем более... никами (сейчас там находится железн...

— тот самый, что первым из Белогуров ареста отца был уже и сам отцом тро-

йловича известно немного, да и то, что преданиями о статусе его отца. Дескать, нас коров, а в десять имел вполне офицер на станции Лигачево (близ Харь- на, утверждает, что рабочий стаж отца

еста Белогурова-старшего Василий Ми- сто отдельно, но даже и в другом горо- дороге — возглавлял локомотивное депо тся и до него, было всем близким оче- ский фактор (отец работал в Харькове, ял отсрочку, и ею надо было воспользо- рения украинской инквизиции. Товари- ьей тайно покинуть Кременчуг и уехать скую область. Тамешние железнодорож- железная дорога) встретили семейство бя оставить не решились: ненадежно. же. Начальник дороги даже и подходя- юлино в ивановской глубинке.

дальше повернуться события, но нача- а в «казаки-разбойники» на время при- аг рвался к Москве. Тогда по всей стра- пригоден к воинской службе и не удер- го» Белогурова никакой брони не было, таться, конечно, не стал. Так Василий . Ну, а там ему таиться уже не имело жения об его аресте не существовало,

ете: непродуманный тотальный призыв железную дорогу, поэтому, разобрав- го по распоряжению ГКО представи- профессий начали отзывать с фронта; е разумной логике и опытный железно- в был откомандирован с фронта в ураль- ь снаряды и бомбы, но степень напря- как не ниже фронтовой.

жний Тагил к нему приехала семья. ое детей жили все там же, куда он их же старшая дочь Нина, в сущности, еще потому что матери одной прокормить Первое рабочее место Нины Васильев- м садике — в трех километрах от села, х. Эту деталь запомните — она еще сыг-

появилась уже семнадцатилетней, и ра- скажем так, поответственной. На желез- ь «наливного диспетчера» по Нижнета- а бензин, отправляемый на фронт). фуз, запомнившийся на всю жизнь. И ха- раскрылся с неожиданной стороны.

А произошло вот что. Перед Новым годом в Нижний Тагил приехал кра- савец летчик. Пригласил приглянувшуюся молоденькую диспетчершу в те- атр на представление. А на следующий день попросил отлить бензина для своей боевой машины. Ну как откажешь такому парню! Девчонка ведь!

Но как-то это дошло до отца. Таким разгневанным она его еще ни разу не видела. Мало того, что он ее очень жестко отругал — как прямой ее начальник (напомним, что порядок и дисциплина на железной дороге были тогда армейские) он дал ей пять суток ареста. Суровость наказания усугублялась тем, что на эти пять суток выпадала и новогодняя ночь. Ва- силий Михайлович, конечно, любил свою дочь, но для него порядок был превыше всего; право требовать соблюдения его от других он обеспечи- вал неизменной повышенной требовательностью к самому себе. А дочь была для него как бы частью его самого, так что сделать для нее исклю- чение он не мог.

Вспоминая о том случае почти шестьдесят лет спустя, Нина Василь- евна безоговорочно принимает сторону отца:

— Конечно, он был крут, но потому, что терпеть не мог разгильдяй- ства. Он сам все силы отдавал работе и вправе был требовать того и от других.

В тот раз, однако, девушке не пришлось встречать Новый год в ка- мере: о происшествии узнал старший по должности — начальник станции Нижний Тагил — и своей властью отменил наказание: то, что выглядело бы попустительством со стороны отца, с его стороны стало актом мило- сердия и гуманности.

Пребывание Белогуровых в Нижнем Тагиле отмечено еще одним се- мейным событием, на этот раз имевшим гораздо более серьезные по- следствия. В первых числах мая 1945 года (Берлин был повержен, но Победа еще не объявлена) к Нине приехал жених. Откуда он вдруг взялся? О, тут особая история! Помните, что, еще живя в Ивановской обла- сти, девушка работала в детском саду, а тот находился на торфоразра- ботках? Так вот, там ее и присмотрел Петр Журавлев.

Родом он был из деревни Колачево той же Ивановской области, из большой крестьянской семьи. Их было четыре брата, Петр — младший. Когда война началась, старшие сразу ушли на фронт и не вернулись... Он ушел чуть позже — когда исполнилось 18 лет. И сразу попал «в ад» (его выражение) — в битву под Сталинградом. Получил там два ранения, по- сле которых его в 1943 году комиссовали с фронта. Начал работать на тор- фоработках — там они с Ниной и познакомились, подружились.

Когда конец войны уже совершенно явственно обозначился впереди, Петр решил отправиться за невестой, и этот поступок должен быть оце- нен по достоинству. Тут проявились и серьезность чувства, и решитель- ность характера, и пробивная сила, неожиданная в двадцатилетнем пар- не из сельской глубинки. Вы только представьте себе, чего в ту пору сто- ило и отпуск на работе получить, и пропуск в милиции для поездки (время-то было военное). Да и в поезд пробыться было делом почти не- осуществимым. Всего добился, все преодолел — приехал. А тут не ожи- данное препятствие — отец невесты категорически против: «Молода еще, учиться надо, любовь никуда не убежит!» А характер Василия Михайлови- ча вы знаете. Но и Петр уже тем характер свой явил, что приехал. И полу- чив с первого захода «от ворот поворот», он вовсе и не подумал отсту- питься: без Нины не уеду — и basta!

Жили тогда открыто, тем более в доме, заселенном железнодорож- никами (сейчас там находится железнодорожная больница). Весть о том,

что к Ниночке Белогуровой приехал жених, мгновенно стала общим достоянием. Все приняли сторону влюбленных. На различных уровнях начали «обрабатывать» Василия Михайловича. Подключился даже тогдашний начальник Нижнетагильского отделения Артюхов! Отец был непреклонен. Четыре дня длилось это противостояние, и трудно сказать, чем бы закончилось это столкновение двух кремневых характеров, если бы пятый день не пришелся на 9 мая.

В тот день по радио пришло сообщение о Победе.

— Трудно выразить словами, что тут началось, — вспоминает Нина Васильевна. — Совершенно стихийно, не сговариваясь, соседи вынесли во двор столы и все, что было у них на тот момент съестного и спиртного.

В этой обстановке дрогнуло непреклонное сердце Василия Михайловича. Празднование Победы обернулось свадьбой.

— Для нас с Петей это был как сказочный сон, из которого ничего не запомнили, кроме криков: «С Победой!» и «Горько!»

Когда при первом появлении в тагильском доме Белогуровых жених получил отказ, он, как вы помните, решил: «Без Нины не уеду!» Но вышло так, что не уехал он и с Ниной. Вот тогда-то и приросла к укоренившейся на Тагильском отделении династии Белогуровых ветвь Журавлевых.

Впрочем, прошло не так уж много времени, и «дислокация» обновленной династии переменялась. В 1949 году Василия Михайловича перевели на станцию Серов. Здесь прошел едва ли не самый плодотворный, творческий период его работы. Он внес немало ценных рационализаторских предложений, которые помогали Серовскому отделению добиваться высоких показателей. А когда ушел на пенсию, то еще некоторое время работал на станции Серов-Сортировочный, а затем заведовал музеем истории Серовского отделения дороги.

А дочь его с мужем тоже переехали вслед за ним в Серов. Нина Васильевна устроилась работать дежурным по станции Углежжение, а Петр Антонович — в локомотивное депо.

Некоторое время спустя Нина Васильевна окончила железнодорожный техникум (так что напрасно отец волновался насчет продолжения ее образования), ее назначили начальником станции. Это была небольшая станция близ Серова, но сложностей там было немало. Нине Васильевне удалось сделать ее образцовой. Пять раз здесь проводились школы передового опыта. Начальники станций более крупных — 3-го, 4-го, даже 2-го класса — приезжали к Нине Васильевне Журавлевой, чтобы поучиться организации техники безопасности, грузовой работы, движения поездов. Более двадцати лет занимала она эту должность, и бывшие ее сослуживцы до сих пор добрым словом вспоминают то время и свою начальницу, которую отличали бескомпромиссная требовательность, но и честность, отзывчивость, внимательность — качества, унаследованные ею от отца.

Что касается Петра Антоновича, то и он от жены не отставал: более четверти века — до выхода на пенсию — водил поезда и считался в локомотивном депо Серов отличным машинистом электровоза.

Дети Журавлевых тоже пошли по стопам родителей: сын Юрий работает в отделе перевозок Нижнетагильского отделения, дочь Эльвира — фармацевтом в аптеке отделенческой больницы на станции Серов. Старший внук заканчивает УрГУПС, другой туда собирается после школы. А еще подрастает правнук. Значит, династия продолжается...

Мы рассказали практически только об одной линии династии Белогуровых-Журавлевых, а ведь у Василия Михайловича, кроме дочери, есть еще и сын-железнодорожник. Михаил Васильевич, круглый тезка того,

из семейных преданий, до сих пор машинистом электровоза в Серовском депо — главный бухгалтер в ПМС-169.

Разрослось семейное древо. Оно в живых, но род железнодорожников прервется никогда.

— Сейчас трудно собраться вместе, но уж 9 мая — дело святое... На семейных свадьбах съедутся все — это уже традиция.

«Машинист ЭТО СОСТОЯНИЕ»

Потомственные
электровозники
Боярских

Помните у Толстого — «Все счастливые семьи похожи друг на друга, каждая несчастливая семья несчастлива по своим особенностям». Вспомнили эти слова классика, чтобы поговорить о счастье-несчастье, а что такое счастье, и не для всех очевидно. Но и семьи могут быть похожи. В семье Боярских свое узнаваемое лицо. Чусовская семья Боярских представлена разными специальностями: тут и машинисты, и дежурные по станции, и ведущий домом отдыха, и дежурный по поезду. Именно так о семье — непременно о машинистах. Отчего бы так? Мы выслушали восприятие семьи, задавая не стесняясь Сергея Васильевича Боярских, который династии даже и не был, но на формирование имиджа — именно он. Сергей Васильевич был машинистом. И он о состоянии души», — пояснив свои слова, требует от человека повышенного чувства ответственности и нестандартного мышления при исполнении инструкций. По этой же причине называют человека, который воплотил семейные традиции, семейного духа Боярских, а все же они в некотором смысле это и есть вторая причина отмеченного общественным мнением узнаваемого лица.

А «естественным», так сказать, основателем династии Боярских — бригадир ремонтной бригады машинистов депо Чусовская. Давно это было, но интересные подробности о его работе и о семье...

ал жених, мгновенно стала общим достоянием. На различных уровнях начинались разговоры. Подключился даже тогдашний начальник отделения Артюхов! Отец был непреклонен. Положение, и трудно сказать, чем бы закончилось, если бы пятый день

сообщение о Победе.

что тут началось,— вспоминает Нина Васильевна, не сговариваясь, соседи вынесли во двор на тот момент съестного и спиртного. На непреклонное сердце Василия Михайловича свадбой.

как сказочный сон, из которого ничего не выйдет!» и «Горько!»

в тагильском доме Белогуровых жених решил: «Без Нины не уеду!» Но вышло так, что тогда-то и приросла к укоренившейся ветви Белогуровых ветвь Журавлевых.

дого времени, и «дислокация» обновлена. В 1949 году Василия Михайловича перевели. Он ездил едва ли не самый плодотворный, и внес немало ценных рационализаторских предложений. Он ушел на пенсию, то еще некоторое время работал в музее, а затем заведовал музеем дороги.

ееехали вслед за ним в Серов. Нина Васильевна по станции Углежжение, а Петр по станции.

на Васильевна окончила железнодорожную школу. Отец волновался насчет продолжения ее образования. Это была небольшая станция. Там было немало. Нине Васильевне пять раз здесь проводились школы педучастий более крупных — 3-го, 4-го, даже 5-го. Васильевне Журавлевой, чтобы поучиться, чтобы, грузовой работы, движения поездов. Этой должности, и бывшие ее сослуживцы вспоминают то время и свою начальницу, ее требовательность, но и честность, ее качества, унаследованные ею от отца.

на, то и он от жены не отставал: более всего — водил поезда и считался в локомотивном депо машинистом электровоза.

и по стопам родителей: сын Юрий работал в тагильском отделении, дочь Эльвира — работала в больнице на станции Серов. Старшей туда собирается после школы. А еще история продолжается...

только об одной линии династии Белогуровых. Василия Михайловича, кроме дочери, у него еще был сын Михаил Васильевич, круглый тезка того,

из семейных преданий, до сих пор работает — уже около 40 лет — машинистом электровоза в Серовском депо. А жена его Галина Михайловна — главный бухгалтер в ПМС-169.

Разрослось семейное древо. Основателей династии уже давно нет в живых, но род железнодорожников Белогуровых, судя по всему, не исчезнет никогда.

— Сейчас трудно собраться вместе,— вздыхает Нина Васильевна,— но уж 9 мая — дело святое... На семейное торжество — 58-летие со дня свадьбы съедутся все — это уже наша традиция...

«Машинист — это состояние души»

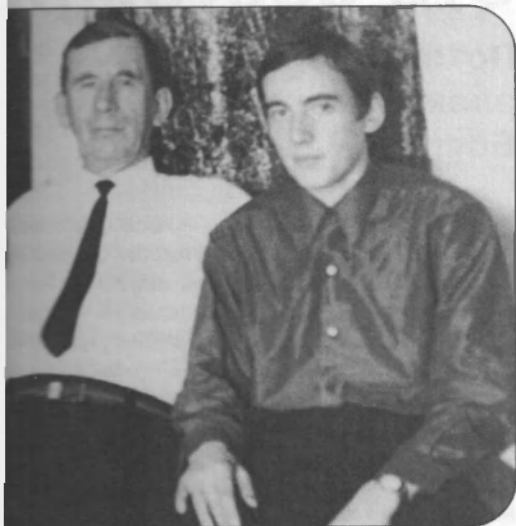
Потомственные электровозники Боярских

Помните у Толстого — «Все счастливые семьи похожи друг на друга, каждая несчастная семья несчастлива по-своему»? Мы вспомнили эти слова классика не потому, что собираемся говорить о счастье-несчастье, а чтобы подкрепить простую, но, возможно, и не для всех очевидную мысль: не только отдельные люди, но и семьи могут быть похожи или непохожи между собой; каждая семья имеет свое узнаваемое лицо.

Чусовская семья Боярских представлена на железной дороге работниками разных специальностей: тут есть и слесари, и ревизоры, и заведующий домом отдыха, и дежурный по депо... Когда же о них вспоминают именно как о семье — непременно говорят как об электровозниках, о машинистах. Отчего бы так? Мы видим две тому причины. Во-первых, тон восприятия семьи задает не стершийся в общественной памяти образ Сергея Васильевича Боярских, который, строго говоря, основателем династии даже и не был, но на формирование ее узнаваемого лица, — как говорят сегодня, имиджа — именно он оказал решающее влияние. А Сергей Васильевич был машинистом. И он же как-то сказал: «Машинист — это состояние души», — пояснив свои слова тем, что профессия машиниста требует от человека повышенного чувства ответственности, огромной работоспособности и нестандартного мышления, а при этом еще и точного исполнения инструкций. По этой же, между прочим, логике нередко по-этому называют человека, который вовсе не пишет стихи. Вот и носители семейных традиций, семейного духа Боярских могут не работать машинистами, а все же они в некотором высоком смысле — машинисты. Вот это и есть вторая причина отмеченной выше особенности восприятия общественным мнением узнаваемого лица семейства Боярских.

А «естественным», так сказать, основателем династии был Василий Сергеевич Боярских — бригадир ремонтников, а потом паровозный машинист депо Чусовская. Давно это было, еще до революции, и каких-то интересных подробностей о его работе и жизни сегодня уже никто не помнит.

...сть известна хорошо: именно в его семье
...анный в честь деда, которому и суждено
...себе прочную память.
...м мире происходили большие изменения.
...лось без его участия, но к самым важным
...з закончил семилетку, когда начались ра-
...усовская-Кизел с целью перевода его на
...возного машиниста с дореволюционным
...строителя в дистанцию силовых токов.
...ль прилежным и толковым, что вскоре сыг-
... Дело в том, что как раз в то время в Свер-
...-дорожный техникум. Заботясь заранее
...делении его выпускников да еще и учи-
...кий уровень образовательной подготовки воз-
...вление, набор учащихся решили провести



...тре — Сергей Васильевич

...ективов. Путевки распределили по разным
...прислали и в профсоюзный комитет чувств-
...там к нему отнеслись ответственно, созва-
...со всем пристрастием обсудили, кто имен-
...стоин эту путевку получить. Решили, что
...был горд таким решением и учился так,
...му доверие коллектив.
...бсал с оглядкой на перспективу родной
...электрификацией дороги. Поэтому на прак-
...по учебе приезжал домой. Там уже вовсе
...так, контактной сети. Как выразилась впо-
...са, «индустриальные методы строительства
...не применялись». Если перевести эту дели-
...ных осин» — ребята из техникума, наряду
...кими, вооружившись кирками да ломиками,
...дт, чтоб опять-таки с помощью «египетской»

подъемной техники установить в отрытых ямах чугунной тяжести деревян-
...ные столбы, пропитанные креозотом... Насколько такая работа помогала
...углубить электротехнические познания будущих дипломированных специ-
...алистов среднего звена — вопрос открытый, но можно не сомневаться в
...том, что способность без робости приниматься за работу любой степени
...тяжести закладывалась в них на всю жизнь. Такая закалка впоследствии
...всем им очень даже пригодилась.

Пока Сергей учился, работа по электрификации подвигалась. 23 ав-
...густа 1933 года по первому электрифицированному участку машинист
...Михаил Костромин впервые провел электровоз. После того все практиче-
...ские занятия учащихся техникума были связаны уже с ремонтом и эксп-
...луатацией электроподвижного состава.

Получив техникумовский диплом, Сергей Боярских возвратился в род-
...ное депо. Начальник депо В. А. Самохвалов — впоследствии крупный же-
...лезнодорожный деятель (начальник дороги, работник МПС) — встретил



Василий (в центре) и Геннадий (справа) Боярских во Франции

молодого специалиста радушно, но ключевых постов не предложил: дес-
...кать, учеба учебой, а производственную карьеру надо начинать с азов.
(Между прочим, совершенно правильная установка: мы уже говорили о
...том, сколь многое на железной дороге зависит от слаженности работы
...всех звеньев ее многосложного организма, поэтому так важно не просто
...знать — шестым чувством ощущать биение ее пульса в любой клетке. Вот
...для того и необходимо железнодорожнику, продвигаясь даже к самым
...верхним ступеням служебной иерархии, имея в кармане самые авторитет-
...ные свидетельства о прохождении курса наук, попробовать все же на пути
...своими руками «вещество» простых железнодорожных профессий.)

Так вот, определил В. А. Самохвалов Сергея Боярских в слесаря. Но
...уже через год тот уверенно сдал экзамены на помощника машиниста элек-
...тровоза. Так завершилась предыстория «электровозников Боярских» и на-
...чалась ее подлинная история.

К этому времени пропускная способность единственного энергоуча-
...стка магистрали возросла до 19 пар поездов в сутки. Это было много по

сравнению со временем паровозов, но все равно — мало. Чусовляне приспособились водить составы двумя электровозами, увеличили вес поезда до 2000 тонн и значительно снизили себестоимость перевозок. Боярских и его товарищи из локомотивных бригад на своем примере доказали прогрессивность новой техники и технологии движенческой работы.

Еще в 30-е годы Сергей отслужил в армии и снова возвратился в родное депо. Он уже тогда почувствовал уверенность в своих силах, с большой заинтересованностью усваивал профессиональные тонкости, перенимал передовой опыт, прочно завоевал место в ряду самых уважаемых мастеров вождения локомотивов — тогда уже «стахановцев» и «кривоносовцев».

Дома дела у него тоже складывались как нельзя лучше: женился, уже двое детей у них с Ниной Исмаиловной появилось... И вот в эту мирную жизнь ворвалась война...

Сергей Боярских отвоевал в артиллерии, как говорится, от звонка до звонка — был наводчиком, старшиной артдивизиона — и только осенью 1945 года был отпущен из армии домой. Дома ждало его несчастье: оказывается, сынишка его Толя в военное лихолетье скончался от менингита, мальчику было только четыре годика...

От тяжких переживаний лечился работой. Поначалу он был в депо машинистом-инструктором — «ставил на крыло, по его выражению, неоперившуюся еще молодежь». На это ушло полтора десятка лет жизни. Потом назначили заместителем начальника депо по эксплуатации. Избирали его партийным секретарем, делегатом разных конференций, занимался другими общественными делами. Разнообразные труды его в послевоенные десятилетия были оценены: к боевым наградам добавились ордена Ленина, «Знак Почета», медали.

Росла и семья: уже после войны Нина Исмаиловна родила ему троих мальчишек и дочь. Для подрастающих мальчиков не было большей радости, чем побывать на отцовском локомотиве. С детства они, в том числе и из бесед в семье, были в курсе жизни депо. Им импонировали занятия и профессиональный авторитет отца. Подрастая, они не видели для себя иного будущего, как в кабине электровоза.

Между прочим, депо шефствовало над школой, где учились его ребята. Сергей Васильевич частенько и охотно туда наведывался не только как «родитель», но и как шеф. Школа была железнодорожная, и представители депо — такие же родители учеников, как и Боярских, — работали с ней не для галочки. Младшие дети привыкали к мысли о своей родовой связи с железной дорогой, а старшеклассники практиковались на производстве. Многим из них это потом помогло определить свою судьбу. Вот и средний сын Сергея Васильевича Викторин, получив аттестат зрелости, сразу устроился в депо слесарем-ремонтником. Правда, скоро настало время армейской службы, но после армии он снова возвратился в депо и начал учиться водить электровоз. Со временем он вырос в классного машиниста, добился права водить пассажирские поезда, поступил на заочное отделение Пермского железнодорожного техникума.

Братья Боярских разные по характеру. Более сдержан, степенен старший — Василий. Окончив, как и отец, Свердловский железнодорожный техникум, он познавал с азов на собственном опыте науку движенца, был машинистом-инструктором и возглавлял колонну электровозников, а ныне трудится заместителем начальника депо Чусовская по эксплуатации. Когда ему предложили занять этот пост, он посоветовался с отцом. Глава семейства ответил коротко:

— Сможешь — берись.

Василий взялся и смог. За самое недаря его стараниям количество машинистов с одного до десяти человек...

Гордился Сергей Васильевич и своим нувшим в своем карьерном росте все время в УЭМИИТа, он работал мастером в Сортировочный, помощником и машинистом локомотивного депо Сургут. Старший службы локомотивного хозяйства дошел до партаментом вагонного хозяйства.

В то время, когда Геннадий Сергеев составил на Тюменском Севере. Он в «Все мне тут нравится: и край необычный. И хотя машинистам приходится здесь ощущать за своей спиной такую маюну!

Сложнейшее локомотивное хозяйство, кризисное время 90-х. Запасы талантом, профессионализмом и работ с живым оперативным умом, он владеет

Поэтом надо родиться. А машинистное воспитание не дают человеку, того контроллер локомотива: безупречное филы дороги, умение выбрать в каденения... Но все эти премудрости нельзя информации в память компьютера: необходимая потребность, нужно, чтоб для человека ственней и желанней, чем стремительное ющемуся пространству, чувству за стивинующуюся твоей воле. Такой человек преподавать нельзя, вот он-то и заложил. Он-то и составляет главную примету, какников Боярских.

По продолжительности своего дела династия Боярских на первые места стаж пока что даже меньше, чем стаж. Однако же не менее четверти этого стажа долю патриарха: Сергей Васильевич, тращей сложности 55 лет! Конечно, возраст да старейшему из семьи машинистов. Вить кабину электровоза. Тогда он возмудной трудовой путь: в 80-е годы Сергей Васильевич слесарем-ремонтником цеха периодического ремонта

ов, но все равно — мало. Чусовляне при-
 ума электровозами, увеличили вес поез-
 низили себестоимость перевозок. Бояр-
 ивных бригад на своем примере доказа-
 ки и технологии движенческой работы.
 ужил в армии и снова возвратился в род-
 вал уверенность в своих силах, с большой
 профессиональные тонкости, перенимал
 место в ряду самых уважаемых масте-
 да уже «стахановцев» и «кривоносовцев».
 дывались как нельзя лучше: женился, уже
 ловой появилось... И вот в эту мирную

артиллерии, как говорится, от звонка до
 шиной артдивизиона — и только осенью
 и домой. Дома ждало его несчастье: ока-
 ренное лихолетье скончался от менинги-
 годика...

лся работой. Поначалу он был в депо ма-
 мил на крыло, по его выражению, неопе-
 то ушло полтора десятка лет жизни. По-
 чальника депо по эксплуатации. Избира-
 легатом разных конференций, занимался
 . Разнообразные труды его в послевоен-
 к боевым наградам добавились ордена

ойны Нина Исмаиловна родила ему троих
 ющих мальчиков не было большей радо-
 локомотиве. С детства они, в том числе
 е жизни депо. Им импонировали занятия
 отца. Подрастая, они не видели для себя
 электровоза.
 твовало над школой, где учились его ре-
 ько и охотно туда наведывался не только
 школа была железнодорожная, и предста-
 ли учеников, как и Боярских, — работали
 дети привыкали к мысли о своей родовой
 археклассники практиковались на произ-
 ом помогло определить свою судьбу. Вот
 ича Викторин, получив аттестат зрелос-
 арем-ремонтником. Правда, скоро наста-
 после армии он снова возвратился в депо
 воз. Со временем он вырос в классного
 ь пассажирские поезда, поступил на за-
 железнодорожного техникума.

характеру. Более сдержан, степенен стар-
 отец, Свердловский железнодорожный
 собственном опыте науку движенца, был
 главлял колонну электровозников, а ныне
 ка депо Чусовская по эксплуатации. Ког-
 юсть, он посоветовался с отцом. Глава се-

Василий взялся и смог. За самое непродолжительное время благо-
 даря его стараниям количество машинистов 1 класса в колонне возросло
 с одного до десяти человек...

Гордился Сергей Васильевич и младшим сыном — Геннадием, шаг-
 нувшим в своем карьерном росте всех дальше. Получив диплом выпуск-
 ника УЭМИИТа, он работал мастером в локомотивном депо Свердловск-
 Сортировочный, помощником и машинистом-инструктором, замначальни-
 ка локомотивного депо Сургут, старшим инженером и начальником
 службы локомотивного хозяйства дороги, а теперь руководит на сети де-
 партаментом вагонного хозяйства.

В то время, когда Геннадий Сергеевич осваивал вождение грузовых
 составов на Тюменском Севере, он в одном из писем домой сообщал:
 «Все мне тут нравится: и край необычный, и люди. Просторы гигантские.
 И хотя машинистам приходится здесь нелегко, зато как приятно, отец,
 ощущать за своей спиной такую махину!»

Сложнейшее локомотивное хозяйство дороги он возглавлял в тяже-
 лое, кризисное время 90-х. Запомнился всем своим организационным
 талантом, профессионализмом и работоспособностью. Очень моторный,
 с живым оперативным умом, он, кажется, успевал везде...

Поэтом надо родиться. А машинистом? Конечно, ни гены, ни семей-
 ное воспитание не дают человеку того, чем он должен владеть, садясь за
 контроллер локомотива: безупречное знание техники, особенностей про-
 филя дороги, умение выбрать в каждый момент оптимальный режим вож-
 дения... Но все эти премудрости нельзя просто «загрузить» в человека, как
 информацию в память компьютера: нужно, чтоб в них ощущалась внутрен-
 няя потребность, нужно, чтоб для человека не было в мире занятия есте-
 ственней и желанней, чем стремительно мчаться навстречу разворачи-
 вающемуся пространству, чувствуя за спиной «такую махину», послушно по-
 винующуюся твоей воле. Такой душевный настрой ни в какой школе
 преподать нельзя, вот он-то и заложен в генах и семейных традициях.
 Он-то и составляет главную примету узнаваемого лица семьи электровоз-
 ников Боярских.

По продолжительности своего пребывания при главном фамильном
 деле династия Боярских на первые места не претендует: их коллективный
 стаж пока что даже меньше, чем стаж Романовых на российском троне.
 Однако же не менее четверти этого тоже немалого срока приходится на
 долю патриарха: Сергей Васильевич трудился на железной дороге в об-
 щей сложности 55 лет! Конечно, возраст брал свое и настал момент, ког-
 да старейшему из семьи машинистов Боярских пришлось навсегда оста-
 вить кабину электровоза. Тогда он возвратился туда, откуда начинал свой
 трудовой путь: в 80-е годы Сергей Васильевич снова работал в депо ма-
 стером цеха периодического ремонта.

Семейные радости и заботы

Вашляевы с Сортировки

Прав будет читатель, если усомнится в существовании семей, где все помыслы сосредоточены на работе и продвижении сыновей по дорогам, проложенным отцами. Да нет же, если б не было в железнодорожных семьях нормальных, обычных человеческих забот, увлечений, привязанностей, радостей, никаких «трудовых династий» и не возникало бы.

Ну вот возьмите, к примеру, Павла Ивановича Вашляева, давшего начало одной из самых уважаемых на свердловской Сортировке династий. Ну да, основоположник, первостроитель, большой мастер своего дела, заслуженный, всеми уважаемый человек... Но ведь далеко не в последнюю очередь, как говорят о таких людях в обиходе, «отличный был мужик»: азартный, компанейский, участливый, надежный, семейственный...

Страстно любил, рассказывают, зимнюю рыбалку. Рядом с Сортировкой — Верх-Исетский пруд, полтора десятка квадратных километров водного пространства. Лед там держится добрую половину года — с конца октября и по меньшей мере до начала мая. Не беремся судить, какие уж там ходят под ним рыбные косяки, а только едешь по берегу на электричке — в любую погоду, хоть в лютый мороз, хоть уже вовсе в весенний бокогрей, в глазах рябит от черных точек на белом просторе. Это все они, любители подледного лова. Наверно, все-таки не ради промысла просиживают они там часами. Так вот, и Павел Иванович принадлежал к их загадочному племени. Чуть ли не каждый выходной — на Визовский пруд, на Шарташ, а то и на Таватуй. Что-то, конечно, в садке приносил. И главную радость для него составляло, конечно, не богатство улова, а повод душевно пообщаться по этому случаю с близкими людьми.

— Хлебосольным был — страсть! — вспоминает его невестка Эльза Константиновна, жена старшего сына. — Бывало, приедет с рыбалки, и вскоре звонят с Таисьей Гавриловной: приезжайте, мол, на уху, иначе рыба прокиснет. Нам с мужем Алешей, когда еще Андрюши не было, долго ли собраться? Возьмем по дороге бутылочку «Московской» и — к родителям. Уху прихлебываем, рюмашками чокаемся, а главное-то — разговор.

Любили Вашляевы-старшие зазывать к себе родственников и друзей и на пельмени, которые готовили по какому-то своему особенному, с их уходом, к сожалению, утраченному рецепту. Дивные были те пельмешки; рассказывают, сам Виталий Федорович Соснин любил их отведать — заходил к Вашляевым. Сам-то он был потомственный железнодорожник, в прошлом машинист, впоследствии начальник дороги, а потом и замминистра, а у Вашляевых он бывал, когда работал начальником Свердловского отделения дороги.

Под пельмени разговор тоже шел хорошо...

О чем же говорили за вашляевым столом? Конечно, не семинар — тему заранее никто не задавал. В таких случаях, ее подсказывала текущая жизнь. Кто участвовал в этих семейных посиделках, тот был дорожной, так что с чего бы они ни начинали, но производственные дела. Дискуссии были, конечно, оценки нелицеприятными, но зато тут все было по делу. Тут прислушивались и за пределами этой Сортировки были людьми известными и уважаемыми.

Павла Ивановича все знали особенно хорошо. Он был на виду, а работал он здесь. Конечно, трудно было на станции найти человека, который бы знал все о Вашляеве: он прибыл на Сортировку в 1933 году. Здесь тогда действовала первая железная дорога. И он был в числе тех, кто начал работать. Шаг за шагом дослужился до должности начальника. Как он работал, еще и сегодня можно увидеть. Профессионал высочайшего класса. И оттого, что он сделал свой поступок — того же уровня, что и у других. Со всеми правительственными наградами, орденами, медалями. Что касается ордена Ленина, то, конечно, партиновник высокого уровня мог получить его. Но Вашляев не работник, делающий реальное дело. Он был мую высокую правительственную награду. Ну, а боевой орден Красной Звезды — это может показаться кому-то и лишним. Но в вительного тут нет: железная дорога в режиме, и чего стоило станционному делу. Горловину сортировочной станции держит в значения, свидетельствует... ну, хотя бы...

И чтоб вы могли более или менее ясно представить себе натуру основателя этой славной династии, скажем, Павел Иванович и Таисья Гавриловна — это были сыновья: крепкие, жилистые, выносливые. Нельзя сказать, что все они изначально были за родителем пойти на железную дорогу. Но Павел Иванович, поначалу выбрав себе военную службу, в Группе советских войск в Германии, а потом демобилизовался — и место для него в Сортировке приняли в управление сигнализации и связи. А Таисья Гавриловна устроилась на станции контролера.

Но братья помоложе — Алексей и Николай — тоже были в Сортировке. Алексей начал свою судьбу с построенной отцом станцией.

Алексей начал свою железнодорожную карьеру на сортировочной горке шестнадцатилетним мальчиком. Он уже был оператором — призвали его в армию. Из армии на прежнюю должность, потом в Дортехшколе Свердловской магистральной железной дороги (отцовского!) парка формирования и до отцовской должности маневрового бригадиром. А потом — инженером. Алексей Павлович инженерной должности в 1993 году на заслуженный отдых. Двадцать лет...

е радости

и усомниться в существовании семей, где
жены на работе и продвижении сыновей по
отцами. Да нет же, если б не было в же-
нормальных, обычных человеческих забот,
стей, радостей, никаких «трудовых дина-

меру, Павла Ивановича Вашляева, давшие-
х уважаемых на свердловской Сортиров-
ожник, первостроитель, большой мастер
ми уважаемый человек... Но ведь далеко
говорят о таких людях в обиходе, «отлич-
мпанейский, участливый, надежный, се-

ают, зимнюю рыбалку. Рядом с Сортиров-
тора десятка квадратных километров вод-
ржится добрую половину года — с конца
начала мая. Не беремся судить, какие уж
яски, а только едешь по берегу на элект-
лютый мороз, хоть уже вовсе в весенний
ных точек на белом просторе. Это все они,
верно, все-таки не ради промысла проси-
ют, и Павел Иванович принадлежал к их
е каждый выходной — на Визовский пруд,
то-то, конечно, в садке приносил. И глав-
ло, конечно, не богатство улова, а повод
случаю с близкими людьми.

расть! — вспоминает его невестка Эльза
сына. — Бывало, придет с рыбалки, и вско-
к: приезжайте, мол, на уху, иначе рыба про-
гда еще Андриюши не было, долго ли со-
ылочку «Московской» и — к родителям. Уху
емся, а главное-то — разговор.

е зазывать к себе родственников и друзей
ли по какому-то своему особенному, с их
ому рецепту. Дивные были те пельмешки;
дорович Соснин любил их отведавать — за-
он был потомственный железнодорожник,
твии начальник дороги, а потом и замми-
л, когда работал начальником Свердлов-

е шел хорошо...

О чем же говорили за вашляевским столом? Ну, это ж не симпозиум был, не семинар — тему заранее никто не задавал. Как и всегда в подоб-
ных случаях, ее подсказывала текущая жизнь. Но жизнь-то каждого из тех,
кто участвовал в этих семейных посиделках, протекала рядом с железной
дорогой, так что с чего бы они ни начинали, а в итоге все равно выходи-
ли на производственные дела. Дискуссии, надо сказать, бывали острыми,
оценки нелюбимыми, но зато тут формировалось мнение, к которо-
му прислушивались и за пределами этого дома, потому что Вашляевы на
Сортировке были людьми известными и уважаемыми.

Павла Ивановича все знали особенно хорошо, потому что работа его
была на виду, а работал он здесь, казалось, всегда. Во всяком случае,
трудно было на станции найти человека, который появился бы здесь рань-
ше Вашляева: он прибыл на Сортировку из Верхневинского района
в 1933 году. Здесь тогда действовала только нечетная система форми-
рования поездов. И он был в числе тех, кто начинал строить четную систему,
как говорится, с первого колышка. А когда построили — тут же остался
работать. Шаг за шагом дослужился до станционного диспетчера. О том,
как он работал, еще и сегодня можно услышать мнения очевидцев: «И про-
фессионал высочайшего класса, и ответственность за свое дело, за каж-
дый свой поступок — того же уровня». Труд его не раз был отмечен вы-
сокими правительственными наградами: орденами Ленина, Красной Звез-
ды, медалями. Что касается ордена Ленина, то, конечно, какой-нибудь
партийный работник высокого уровня мог получить его и незаслуженно, но только
не работник, делающий реальное дело: этому для того, чтоб получить са-
мую высокую правительственную награду, надо было здорово потрудить-
ся. Ну, а боевой орден Красной Звезды на лацкане гражданского челове-
ка — это может показаться кому-то и вовсе удивительным. Но ничего уди-
вительного тут нет: железная дорога в годы войны работала в армейском
режиме, и чего стоило станционному диспетчеру протолкнуть через узкую
горловину сортировочной станции девятый вал эшелонов оборонного на-
значения, свидетельствует... ну, хотя бы вот этот боевой орден.

И чтоб вы могли более или менее полно представить себе широту
натуры основателя этой славной династии, мы должны еще сообщить, что
Павел Иванович и Таисья Гавриловна вырастили шестерых детей — и все
сыновья: крепкие, жилистые, выносливые, ответственные. И опять-таки
нельзя сказать, что все они изначально были нацелены на то, чтоб вслед
за родителем пойти на железную дорогу. Старший, например, Сергей Пав-
лович, поначалу выбрал себе военную специальность, служил офицером
в Группе советских войск в Германии. Но началось сокращение армии, он
демооблизовался — и место для него нашлось на родной Сортировке:
приняли в управление сигнализации и связи. И жена его Валентина Ми-
хайловна устроилась на станции конторщицей.

Но братья помоложе — Алексей, Николай и Борис — те сразу связа-
ли свою судьбу с построенной отцом станцией.

Алексей начал свою железнодорожную карьеру учеником оператора
сортировочной горки шестнадцатилетним, в 1949 году. Через три года —
он уже был оператором — призвали его на «срочную» службу. Возвратился
из армии на прежнюю должность, потом прошел курсы дежурных по стан-
ции в Дортехшколе Свердловской магистрали и был назначен дежурным
четного (отцовского!) парка формирования, а в конце концов дослужился
и до отцовской должности маневрового диспетчера. Завершилась карье-
ра Алексея Павловича инженерной должностью, с которой он и отправился
в 1993 году на заслуженный отдых. Две трети страниц в его трудовой

книжке занимают записи о награждениях и поощрениях. Был он многократно отмечен за свой труд премиями, благодарностями, почетными грамотами и подарками от имени руководства разных уровней, в том числе (и даже не раз) именными часами от министра путей сообщения СССР. А два года назад Алексея Павловича не стало...

А жена его тоже работала (впрочем, работает еще и сейчас) на Сортировке, продолжая тем самым фамильное дело Вашляевых. Но в своем роду Эльза Константиновна первой попала в железнодорожники, и путь ее на дорогу был непрост. Родилась она в Польше — в той ее части, которая в результате сговора могущественных соседей в 1939 году отошла к СССР. Оказавшись в стране, «где так вольно дышит человек», семья тут же была выслана на Урал, а вскоре отца арестовали и расстреляли; теперь его имя можно прочесть на мемориале, посвященном жертвам сталинских репрессий, рядом с трассой Екатеринбург–Пермь. А девочка с матерью жила близ пригородной станции Хрустальной, там она с детства



Павел
Иванович
Вашляев

наблюдала сложную жизнь железной дороги и заразилась ее атмосферой. Когда подросла, нашлось и для нее место на самой нижней ступеньке железнодорожной иерархии. Поработать ей пришлось в разных местах: закрывала наряды в локомотивном депо Свердловск-Пассажирский, окончив краткосрочные курсы, стала бригадиром проводников на пригородном поезде «Свердловск–Кузино». Потом поступила в свердловскую Дортехшколу на курсы дежурных по станции. Именно там произошло знаменательное для нее и для нашей истории событие: Эля познакомилась с Алешей Вашляевым. Они довольно быстро поняли, что созданы друг для друга...

Но если «браки заключаются на небесах», то распределением специалистов занимаются в инстанциях, расположенных несколько ниже, возможно потому их решения не всегда бывают столь же удачными. Алексея отправили на родную Сортировку, а Эльзу — на станцию Бойцы. Потом перевели на станцию Подволошная.

— Свидания с милым, — вспоминает сегодня Эльза Константиновна, — были, как солдатские увольнительные: не успеешь оглянуться, как уже пора в часть возвращаться.

В конце концов начальство согласно родных протоколах, на воссоединение парочку перевели на свердловскую станцию. Двадцать один год проработала ушла на пенсию — все-таки возвращаться не было.

Времена меняются, и семьи, созданные в те годы, не столь многодетны, как семьи из предшествующих поколений. Эльза Константиновна родила двоих детей (старшего зовут), подобно старшему из своих братьев, вначале не собиравшись. Намеченный им карьерный путь — редкостное: поваром хотел стать. Но «технический» техникум — вопреки шуткам — к этому делу и шло: военную службу он не начал, был помощником кока на камбузе подводной лодки, мобилизовался, послушался матери, выбрав профессию более привычную в семье. Вырос из диспетчера — включился в «семейную» станцию командует мать, формирует бригады — сам Андрей. «Экипаж» работает, вести никак нельзя.

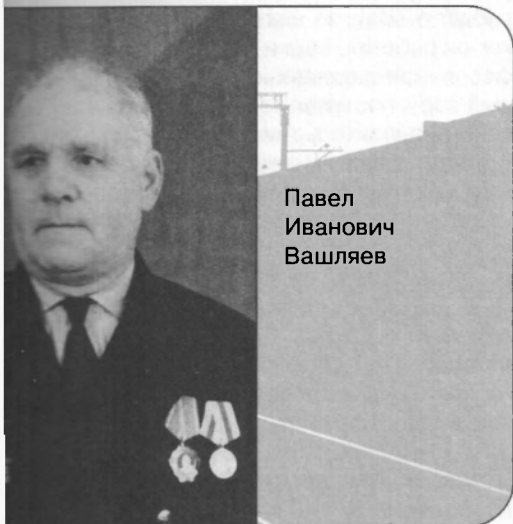
К сожалению, отец умер. Но Валя остался: там ведь работает еще и жена, диспетчером технологического центра. Казалось бы, в жизни железнодорожные династии не так-то так получается, что берут в железнодорожного «сословия». Существует еще взаимопонимание, значит и соглашались, пример Андрея и Рафили подтверждает, семейного счастья стоило помощнику (хотел ли вернуться?) на железную дорогу. Хотелось — теперь в виде хобби. И это хорошо.

— Бывает, закрутишься на работе, забываешь поесть, мени, чтоб приготовить супы-котлеты, а дома уж обед готов. Такие арты.

И растет у них сын Данилка — сын любимый, нормы человеческих отношений. Пока что учится в школе, а куда пойдет — пример и этот выбор подскажет. Вовсе не должность. Тем более что и Андрей профессионального роста. В семье уже не для него. А что, очень даже может быть.

граждениях и поощрениях. Был он много-
ремиями, благодарностями, почетными гра-
рководства разных уровней, в том числе
сами от министра путей сообщения СССР.
овича не стало...

впрочем, работает еще и сейчас) на Сор-
ам семейное дело Вашляевых. Но в своем
ервой попала в железнодорожники, и путь
илась она в Польше — в той ее части, ко-
огических соседей в 1939 году отошла
где так вольно дышит человек», семья тут
скоре отца арестовали и расстреляли; те-
на мемориале, посвященном жертвам ста-
ассой Екатеринбург–Пермь. А девочка с ма-
станции Хрустальной, там она с детства



Павел
Иванович
Вашляев

лезной дороги и заразилась ее атмосфе-
для нее место на самой нижней ступень-
и. Поработать ей пришлось в разных мес-
отивном депо Свердловск-Пассажирский,
стала бригадиром проводников на приго-
узино». Потом поступила в свердловскую
ых по станции. Именно там произошло
нашей истории событие: Эля познакоми-
и довольно быстро поняли, что созданы

на небесах», то распределением специ-
циях, расположенных несколько ниже, воз-
всегда бывают столь же удачными. Алексея
заку. а Эльзу — на станцию Бойцы. Потом
шная.

томинает сегодня Эльза Константиновна, —
тельные: не успеешь оглянуться, как уже

В конце концов начальство согласилось, как выражаются в междуна-
родных протоколах, на воссоединение семьи: в 1970 году Эльзу Констан-
тиновну перевели на свердловскую Сортировку — определили дежурной
по станции. Двадцать один год проработала она в этой должности, а ког-
да ушла на пенсию — все-таки возвратилась туда, теперь уже, правда, тех-
нической.

Времена меняются, и семьи, создающиеся новыми поколениями, уже
не столь многодетны, как семьи их родителей. Так что у Алексея Павло-
вича с Эльзой Константиновной родился только один сын. Андрей (так его
зовут), подобно старшему из своих дядьев, становится железнодорож-
ником поначалу не собиравшись. Намерение у него с детства было доволь-
но редкостное: поваром хотел стать, собиравшись даже поступить в «кали-
нарный» техникум — вопреки шуточкам популярного юмориста. Казалось,
к этому дело и шло: военную службу проходил на Тихоокеанском флоте —
был помощником кока на камбузе подводной лодки. Но все же, когда де-
мобилизовался, послушался матери — она посоветовала получить про-
фессию более привычную в семье. Выучился в железнодорожном училище
на диспетчера — включился в «семейный экипаж»: прибытием состава на
станцию командует мать, формированием — отец Андрея, а отправлени-
ем — сам Андрей. «Экипаж» работал четко, без сбоев: уж своих-то под-
вести никак нельзя.

К сожалению, отец умер. Но Вашляевых в четном парке меньше не
стало: там ведь работает еще и жена Андрея Рафиля Рафитовна — опе-
ратором технологического центра. Кстати, в отношении выбора спутника
жизни железнодорожные династии напоминают династии венценосные:
как-то так получается, что берут в жены или мужья людей своего железн-
нодорожного «сословия». Существует мнение, что при таком союзе боль-
ше взаимопонимания, значит и согласия; прочнее семья. Во всяком слу-
чае, пример Андрея и Рафили подтверждает это предположение. Ради
семейного счастья стоило помощнику корабельного кока уходить (или воз-
вращаться?) на железную дорогу. Хотя и прежнее его увлечение сохрани-
лось — теперь в виде хобби. И это хобби тоже служит укреплению семьи.

— Бывает, закрутишься на работе, опоздаешь домой к обычному вре-
мени, чтоб приготовить супы-котлеты, — рассказывает Рафиля Рафитов-
на. — а дома уж обед готов. Такие ароматы гуляют по квартире!..

И растет у них сын Данилка — сытый да ухоженный, матерью и отцом
любимый, нормы человеческих отношений постигающий на примере роди-
телей. Пока что учится в школе, а куда потом? Скорее всего, родительский
пример и этот выбор подскажет. Вовсе не обязательно на то же место и ту
же должность. Тем более что и Андрей еще не достиг своей высшей точки
профессионального роста. В семье уже поговаривают о вузовском дипло-
ме для него. А что, очень даже может быть, — какие его годы?

«Я не хотела, чтоб сын стал машинистом»

Династия Филимоновых

Слова, вынесенные в заголовок, произнесла однажды в доверительном разговоре Зинаида Петровна Филимонова — железнодорожница с более чем сорокалетним стажем, давняя выпускница УЭМИ-ИТа, прошедшая путь от дежурной тяговой подстанции Смычка до главного инженера дистанции, возглавляющая и сейчас техотдел, обладательница знака «Почетному железнодорожнику» и ко всему прочему жена человека, проработавшего машинистом электровоза 37 лет! Уж она-то знала, что говорила.

И тем не менее сын пошел в машинисты. Вопреки воле матери? Нет, тут дело обстоит сложнее. Отношение родителей к выбору профессии их чадами довольно резко распадается на два альтернативных варианта: одни хотят, чтоб дети продолжили их дело, усматривая в том косвенное подтверждение состоятельности их собственной жизни; другие, напротив, испытав полной мерой трудности и опасности своей профессии, не хотят, чтоб дети так же напрягались и рисковали. Но удивительное дело: дети «состоявшихся» родителей чаще выбирают другой путь, а дети тех, кому хлеб достается так нелегко, почему-то предпочитают идти вслед за родителями.

Существует некий психологический закон: пройдя трудные жизненные испытания, победив обстоятельства и тем самым выявив новый уровень своих возможностей, человек потом постоянно живет с ощущением этого уровня, а жизнь, лишенная серьезных напряжений, кажется ему пресной и неинтересной. По этому закону фронтовики, которым довелось, быть может, только месяц или неделю провести на передовой, до конца жизни — десятилетиями! — остаются фронтовиками, а северяне, поработавшие в Заполярье, не торопятся уезжать на «большую землю» даже если для того им представляется хорошая возможность.

Вот и машинисты свой первый рейс помнят долго. Он для них как боевое крещение, как точка отсчета на всю оставшуюся жизнь. Хотя, впрочем, только ли первый рейс? Даже очень знакомый участок пути для очень опытного водителя локомотива чреват неожиданностями — такая уж это профессия. Поэтому для Зинаиды Петровны Филимоновой 37 лет поездок ее мужа стали чередой тревожных ожиданий — растянувшимся на десятилетия стрессом, а для самого Игоря Николаевича — десятилетиями настоящей мужской работы, поменять которую на другую — более спокойную — он просто бы не смог. И можно себе представить, какой образ отца складывался у подрастающего Саши, когда из разговора родителей он узнавал о деталях очередной поездки. Не о каких-нибудь приключениях для суперменов, а о рядовых, можно сказать, дорожных буднях.

Ну вот такая, к примеру, поездка.

Не только царское это дело

По техническим причинам поезд за то, как на выходном загорелся, — ем встала задача — ввести рейс в тра- бавь немного скорости — техника сам уголь в топку не надо подбрасывать. состав — полный веса, а вперед: по сигналам, приходится часто гасить: лует: дождь, изморось. К тому же про- ку экономить электроэнергию.

По радиосвязи вызвал дежурного п

— Соедините меня с диспетчером.

Тот ответил быстро: дескать, до с электричкой не отставая, а там мо- до с

Легко сказать: уйти. Но на 393-м ю- кой — скорость ограничена. Но если на- чалам до самого Свердловска. А это у- сти, и перерасход электроэнергии. Ма- тал перегонный ход, учел ограниче- с

— Принимается!

До Анатольской ехали по жел- о пригородного. Потом, увидев на вы- с- поставил двигатель на максималь- на- то под колеса песка предотвратила б- стрелка спидометра приблизилась к с- неплохо: подъем можно взять... В общ- раньше назначенного времени. опере- с- яли показания счетчиков, то выс- э- ргии составила 300 киловатт- часов.

Но то был, скажем так, орди- ас- э- экстраординарные.

Вышли однажды из Ясашной. и с- абрали, машинист заметил застряв- и заблокированную с обеих стор- ш- Отреагировал мгновенно: применил э- езда 6 тысяч тонн — как остановишь та- верком из-под колес, считанные метр- трузовика, когда состав остановился. с- ет: не виноват, мол, я, мотор заглох... I- -ый как полотно, только зубами с- р- го-то разгильдяйства, головотяпства в б-

А еще случилось как-то: на 113-м в- зались» один вагон на бок: шейка оси- жении 500 метров шпал «собрал». По- ре- визором по безопасности дви- е- с-

— Подтянуть до входного сможе- -овительного поезда? — спрашивает

— Постараюсь, — ответил Игорь

Но тут прибежали путейцы. Ш-м п- нас и так шпал в наличии больше нет, соорещь». На рельсы грозятся ле- из- падают, за дорогу. Снова связался с ре- -а обстановку. Помолчав, тот согла- сте до прибытия восстановительного по-

овок, произнесла однажды в доверитель-
Петровна Филимонова — железнодорож-
етним стажем, давняя выпускница УЭМИ-
дежурной тяговой подстанции Смычка до
нции, возглавляющая и сейчас техотдел,
четному железнодорожнику» и ко всему
проработавшего машинистом электрово-
а, что говорила.

машинисты. Вопреки воле матери? Нет, тут
ие родителей к выбору профессии их ча-
ся на два альтернативных варианта: одни
ело, усматривая в том косвенное подтвер-
ственной жизни; другие, напротив, испытав
ости своей профессии, не хотят, чтоб дети
Но удивительное дело: дети «состоявших-
ругой путь, а дети тех, кому хлеб достает-
читают идти вслед за родителями.

ический закон: пройдя трудные жизненные
ства и тем самым выявив новый уровень
том постоянно живет с ощущением это-
ьезных напряжений, кажется ему пресной
ну фронтовика, которым довелось, быть
провести на передовой, до конца жизни —
онтовиками, а северяне, поработавшие
ать на «большую землю» даже если для
и возможность.

ый рейс помнят долго. Он для них как бо-
а на всю оставшуюся жизнь. Хотя, впро-
е очень знакомый участок пути для очень
ревает неожиданностями — такая уж это
ды Петровны Филимоновой 37 лет поез-
жных ожиданий — растянувшимся на де-
го Игоря Николаевича — десятилетиями
менять которую на другую — более спо-
И можно себе представить, какой образ
его Саши, когда из разговора родителей
поездки. Не о каких-нибудь приключени-
можно сказать, дорожных буднях.
ездка.

По техническим причинам поезд задержался на десять минут. И по-
сле того, как на выходном загорелся зеленый, перед Игорем Николаеви-
чем встала задача — ввести рейс в график. Казалось бы, что проще? При-
бавь немного скорости — техника сама и сделает дело, тут ведь даже
уголь в топку не надо подбрасывать, как когда-то на паровозах. Однако
состав — полного веса, а впереди пригородная электричка. Следуя за ней
по сигналам, приходится часто гасить живую силу поезда. И погода не ба-
лует: дождь, изморось. К тому же приняли обязательство каждую поезд-
ку экономить электроэнергию.

По радиосвязи вызвал дежурного по станции Старатель.

— Соедините меня с диспетчером.

Тот ответил быстро: дескать, до станции Анатольской следуйте за
электричкой не отставая, а там можно будет ее обогнать и уйти вперед.

Легко сказать: уйти. Но на 393-м километре — как раз после Анатоль-
ской — скорость ограничена. Но если не обогнать, придется ехать по сиг-
налам до самого Свердловска. А это уже и снижение технической скоро-
сти, и перерасход электроэнергии. Игорь Николаевич за секунды рассчи-
тал перегонный ход, учел ограничения скорости и ответил диспетчеру:

— Принимается!

До Анатольской ехали по желтым огням светофоров, не отставая от
пригородного. Потом, увидев на выходном светофоре зеленый, машинист
поставил двигатель на максимальную нагрузку. Порция вовремя поданно-
го под колеса песка предотвратила буксовку. Скорость нарастала, и вот
стрелка скоростемера приблизилась к отметке 65 километров. А это уже
неплохо: подъем можно взять... В общем, в Свердловск прибыли даже
раньше назначенного времени, опередив график на 22 минуты. А когда
сняли показания счетчиков, то выяснилось, что экономия электрической
энергии составила 300 киловатт-часов.

Но то был, скажем так, ординарный случай. А ведь нередко бывали и
экстраординарные.

Вышли однажды из Ясашной, и сразу же за станцией, едва скорость
набрали, машинист заметил застрявшую на переезде, прямо на путях,
и заблокированную с обеих сторон шлагбаумами грузовую автомашину.
Отреагировал мгновенно: применил экстренное торможение. Но вес по-
езда 6 тысяч тонн — как остановишь такую махину разом? Искры фейер-
верком из-под колес, считанные метры уже оставались до злополучного
грузовика, когда состав остановился. А шофер уже бежит навстречу, пла-
чет: не виноват, мол, я, мотор заглох... Игорь Николаевич, сам еще блед-
ный как полотно, только зубами скрипнул: «Ну почему, почему из-за чье-
го-то разгильдяйства, головотяпства в беду попадаем?»

А еще случилось как-то: на 113-м километре, под Алапаевском, «за-
валился» один вагон на бок: шейка оси сломалась. При экстренном тор-
можении 500 метров шпал «собрал». По радиосвязи связался с главным
ревизором по безопасности движения отделения.

— Подтянуть до входного сможешь, чтоб освободить путь для восста-
новительного поезда? — спрашивает тот.

— Постараюсь, — ответил Игорь Николаевич.

Но тут прибежали путейцы. Шум, гам подняли: «Не пустим дальше.
У нас и так шпал в наличии больше нет, а ты еще километр в «гармошку»
соберешь». На рельсы грозятся лечь. Их понять тоже можно — не за себя
радеют, за дорогу. Снова связался с ревизором по безопасности, доло-
жил обстановку. Помолчав, тот согласился, чтобы состав оставался на ме-
сте до прибытия восстановительного поезда — уже с другой стороны.

— Вот из-за таких случаев я и не хотела, чтобы Саша машинистом стал,— повторяет Зинаида Петровна.— Видела же, как отец сердце над-рывает каждый раз...

Саша видел, конечно, другую сторону дела, а потому с детства в отце души не чаял. Любимей всех занятий было отцу в рейс «шарманку» собирать. Кабина отцовского электровоза была ему знакома как дом родной. Так что профессии машиниста ему было не избежать. Так оно, конечно, и вышло; еще и сам Игорь Николаевич его в первый рейс провожал. Не потому, что отец, а потому что был он не просто машинистом, но и лучшим наставником молодежи в депо, и общественным инспектором по безопасности движения. К тому времени, когда сын получил доступ к контроллеру электровоза, Игорь Николаевич «обкатал» уже не один десяток молодых машинистов. Саша был очередным. Теперь-то Александр Игоревич сам дока, еще и отца подначивает: дескать, теперь-то ты не сможешь повести такой электровоз, который веду я. Что правда, то правда: Игорь



Филимонов Николай Петрович, основатель династии

Николаевич работал на ВЛ19, СС, СК-4, ВЛ-22 — словом, практически на всех сериях, которые эксплуатировались на нашей дороге, а вот ВЛ11, который нынче водит все поезда, при нем еще не появился.

Что же касается самого Игоря Николаевича, то он, когда жена говорит о трудностях работы машиниста, только усмехается:

— А когда на железной дороге было легко? Ведь и у самой-то всю жизнь работа далеко не кабинетной была. Сотни километров вдоль колеи пешком исходила. Сутками дежурила во время стихийных бедствий.

Что тут скажешь — они люди одной породы, железнодорожной. По-знакомились еще студентами, в УЭМИИТе. Смешливому, ясноглазому пареньку очень глянулась эта не по годам серьезная девушка. Где-то бойкий, остро слов, тут словно язык проглотил, так и не осмелился в любви признаться.

По воле обстоятельств пришлось Игорю оставить студенческую скамью и сесть за правое крыло локомотива. Вроде пути их и вовсе разошлись. Но, видно, и правда браки заключаются на небесах.

— Иду как-то в сад наш, что в ЧО Петровна,— мимо груженный состав бины не вываливается. «Привет,—

Ну, дальше уж все покатилось. ние первенца Саши, а теперь уж и на три года моложе «тети Оли». Поздненько решились завести второго сорок было, но девочка получилась ста ца. Племянничка строжит на правах ст стут, время покажет, но похоже. что

Сама Зинаида Петровна — желез но отец у нее был фронтовик. коман Звезды, так что от него она унасле чества, тоже стала неплохим коман дома»,— посмеивается муж).



Филимонов Александр Игоревич

А вот Игорь Николаевич — тот на стию основал его отец — Николай тьянской семьи. Случилось так, что ротами шестерых детей. Николаю в Горя помыкал, но в достопамятном гу и проработал машинистом 33 года страны год вспоминается и добром.

Два сына Николая Петровича отцом. С Игорем Николаевичем млдший, всю жизнь проработал по сыну-машинисту: Александр Игоревич.

Да ведь, почитай, и вся родня в лась или трудится до сих пор.

Елизавета Михайловна Ермаова. Николаевич, водила в годы Великой ла два свидетельства на право управ

и не хотела, чтобы Саша машинистом
зна. — Видела же, как отец сердце над-

сторону дела, а потому с детства в отце
тий было отцу в рейс «шарманку» соби-
воза была ему знакома как дом родной.
му было не избежать. Так оно, конечно,
лаевич его в первый рейс провожал. Не
ыл он не просто машинистом, но и луч-
ю, и общественным инспектором по бе-
емени, когда сын получил доступ к кон-
олаевич «обкатал» уже не один десяток
очередным. Теперь-то Александр Игоре-
ваает: дескать, теперь-то ты не сможешь
ый веду я. Что правда, то правда: Игорь



ч, основатель династии

СК-4, ВЛ-22 — словом, практически на
вались на нашей дороге, а вот ВЛ11, ко-
ни нем еще не появился.

я Николаевича, то он, когда жена гово-
ста, только усмехается:

е было легко? Ведь и у самой-то всю
ой была. Сотни километров вдоль колеи
ила во время стихийных бедствий.

и одной породы, железнодорожной. По-
ЭМИИТе. Смешливому, ясноглазому па-
годам серьезная девушка. Где-то бой-
проглотил, так и не осмелился в любви

лось Игорю оставить студенческую ска-
комотива. Вроде пути их и вовсе разо-
заканчиваются на небесах.

— Иду как-то в сад наш, что в Монзино, — рассказывает Зинаида Петровна, — мимо груженный состав гудит вовсю. Машинист чуть из кабины не вываливается. «Привет, — кричит, — землячка!»

Ну, дальше уж все покатилось, как вагон с горки: свадьба, рождение первенца Саши, а теперь уж и внук Максим есть. Кстати, он только на три года моложе «тети Оли», но самой-то «тете» всего тринадцать лет. Поздненько решились завести второго ребенка, Зинаиде Петровне уже за сорок было, но девочка получилась славная: умница, мамина помощница. Племянничка строжит на правах старшей. Кем они будут, когда вырастут, время покажет, но похоже, что дорога притянет к себе их тоже.

Сама Зинаида Петровна — железнодорожница в первом поколении, но отец у нее был фронтовик, командир взвода, кавалер ордена Красной Звезды, так что от него она унаследовала самые «железнодорожные» качества, тоже стала неплохим командиром («и на работе, и особенно дома», — посмеивается муж).



Филимонов Александр Игоревич

А вот Игорь Николаевич — тот железнодорожник потомственный. Династию основал его отец — Николай Петрович. Был он из большой крестьянской семьи. Случилось так, что мать и отец его умерли, оставив сиротами шестерых детей. Николаю в тот момент было только двенадцать. Горю помыкал, но в достопамятном 1937 году пришел на железную дорогу и проработал машинистом 33 года. Так что кому-то тот страшный для страны год вспоминается и добром.

Два сына Николая Петровича стали железнодорожниками вслед за отцом. С Игорем Николаевичем вы уже знакомы, а Борис Николаевич, младший, всю жизнь проработал слесарем в депо Смычка. У обоих теперь по сыну-машинисту: Александр Игоревич и Денис Борисович.

Да ведь, почитай, и вся родня в локомотивном депо Смычка трудилась или трудится до сих пор.

Елизавета Михайловна Ермакова, тетя Лиза, как ее называет Игорь Николаевич, водила в годы Великой Отечественной войны поезд. Имела два свидетельства на право управления локомотивами (паровоза

и электровоза). Ох и боевая тетка, говорят, была. Кондукторы в хвостовом вагоне побаивались с ней ездить. Такую скорость набирала, что состав, как корабль в штормовом море, плыл... И не было ни одного брака в работе!

35 лет проработал машинистом электровоза дядя, Леонид Яковлевич Карпов. 25 лет стажа работы на железнодорожном транспорте у машиниста пескосушилки Марии Петровны Карповой...

А вообще их, прямых потомков и близких родственников машиниста Николая Петровича Филимонова, на Свердловской железной дороге насчитывают 14 человек, а общий их трудовой стаж уже более 350 лет, и он продолжает расти. Большая семья собирается по праздникам в родительском доме Филимоновых в Сан-Донато, где хозяин сейчас — Борис Николаевич.

Таковыми семьями сильна дорога.

Дом с окнами на дорогу

Тагильская династия Головенькиных

Сорок лет проработал осмотрщиком вагонов на станции Смычка Федор Владимирович Головенькин. Осмотрщик вагонов — должность небольшая и «не героическая», и если он за свой труд получил орден Ленина, значит — хорошо работал. И жена его Мария Константиновна наработала на железной дороге (регенераторщиком отработанных масел) стаж не намного меньший, но правительственной наградой был отмечен ее труд в другом направлении: она родила и воспитала четверых сыновей и четверых дочерей, за что получила звание «Мать-героиня». Правда, с одним сыном приключилась необычная история, о которой расскажем чуть позже, а остальные выросли, женились или вышли замуж, и всех их, вместе с женами и мужьями, — кого сразу, кого позже — дорога к себе потянула.

Так что хоть Федора Владимировича и Марии Константиновны уже нет в живых, железнодорожники Головенькины (впрочем, под разными фамилиями, что не отменяет самых близких родственных отношений) и сейчас в Нижнем Тагиле на виду. Это прежде всего сыновья Федора Владимировича. Виктор Федорович много лет проработал осмотрщиком вагонов, как отец. Сейчас по состоянию здоровья от «железнок» ушел — работает столяром. Владимир Федорович — освобожденный старший осмотрщик ПТО Смычка. Александр Федорович — бригадир на текущем отцепочном ремонте. Это дочери: Людмила Федоровна — слесарь КИП, Ираида Федоровна — обмотчик элементов. Среди снох есть инженер (Ангелина Федоровна, жена Володи), бригадир (Вера Ивановна, жена Виктора), осмотрщик вагонов (Нина Ивановна, жена Саши). Это уже и внуки: Андрей Александрович Камаев — осмотрщик-ремонтник, Виктор Владимирович Береговых — слесарь тележечного цеха, Светлана Викторовна — машинист мочной установки. Сейчас их семейный клан насчитывает 12 человек,

Не только царское это дело

а еще и молодежь подрастает. А об- роге уже более 270 лет.

— У нас окна выходили на желез- Федоровна Береговых, одна из до- товая деталь непроизвольно превра- жизнь в этой семье, что все события происходили, для них так или иначе бы-

Людмила Федоровна вспоминает: мье в коммуналке, ютились в комнате

Зимний морозный вечер. Мама то дол юбки увешан мазутными сосуль на открытом воздухе, почитай. кругл гонами «масленку» весом 16 килогра не повышала голос, одного взгляда бы не в меру расшалившихся малышей



— Она у нас очень строгая была — вторая представительница этой много-

Зато папа баловал детей. Уходя на дит, поцелует. А уж из поездки когда подарков. Самый памятный из них — железнодорожники обеспечивались бес димирович приберегал, отрывая от себя лории детям.

— Папа был настоящий мужик. из те ся, — скажет мне потом Владимир Фе-

Запомнившаяся картинка из детст По комнате, где и ступить-то вроде велосипед Витька. К красной мае- и мамина медаль «Мать-героиня». Эч п ночком, да родители после сме-аградами, пока старшая Раиска не

Запах пирогов, папина гармо- белоснежная с хитрющими и напыми

етка, говорят, была. Кондукторы в хвостомое, такую скорость набирала, что со море, плыл... И не было ни одного брака

стом электровоза дядя, Леонид Яковлевич в железнодорожном транспорте у машинистов Карповой...

и близких родственников машиниста на Свердловской железной дороге на их трудовой стаж уже более 350 лет, и она собирается по праздникам в родительском доме в Донато, где хозяин сейчас — Борис Никитин.

нами

ия

осмотрщиком вагонов на станции Смычка Федорович. Осмотрщик вагонов — должность важная, и если он за свой труд получил орден, то хорошо работал. И жена его Мария Константиновна на железной дороге (регенераторщиком отработала немало лет, но правительственной службы не труд в другом направлении: она родила пятерых детей и четверых дочерей, за что получила орден, с одним сыном приключилась необычная история: он умер в раннем возрасте, а остальные выросли, женились и живут вместе с женами и мужьями, — кого сразу, кого позже.

Владимир и Марии Константиновны уже нет в живых (впрочем, под разными фамилиями, но близкими родственными отношениями) и сейчас в семье прежде всего сыновья Федора Владимировича: он проработал осмотрщиком вагонов, а потом, когда здоровье от «железнок» ушел — работает сейчас — освобожденный старший осмотрщик вагонов — бригадир на текущем отцепочном пункте. Федоровна — слесарь КИП, Ираида Федоровна — слесарь КИП, Ираида Федоровна. Среди сестер есть инженер (Ангелина Федоровна, жена Виктора), осмотрщик вагонов (Вера Ивановна, жена Виктора), осмотрщик вагонов (Вера Ивановна, жена Виктора), осмотрщик вагонов (Вера Ивановна, жена Виктора). Это уже и внуки: Андрей Александрович — ремонтник, Виктор Владимирович — слесарь цеха, Светлана Викторовна — машинист. Семейный клан насчитывает 12 человек,

а еще и молодежь подрастает. А общий их трудовой стаж на железной дороге уже более 270 лет.

— У нас окна выходили на железную дорогу, — рассказывает Людмила Федоровна Береговых, одна из дочерей Головенькиных-старших, и эта бытовая деталь непроизвольно превращается в символ. Так уж устроилась жизнь в этой семье, что все события, которые с ними или со всей страной происходили, для них так или иначе были связаны с железной дорогой.

Людмила Федоровна вспоминает, как жили они в родительской семье в коммуналке, ютились в комнате площадью 18 квадратных метров.

Зимний морозный вечер. Мама только что вернулась с работы, под юбку увешан мазутными сосульками, отогревается у печки. Легко ли на открытом воздухе, почитай, круглый день таскать по путям, между вагонами «масленку» весом 16 килограммов. А она не жаловалась, никогда не повышала голос, одного взгляда было достаточно, чтобы утихомирить не в меру расшалившихся малышей.



Людмила
Федоровна
Головенькина
(Береговых)

— Она у нас очень строгая была, — добавляет Ираида Федоровна, вторая представительница этой многодетной семьи.

Зато папа баловал детей. Уходя на смену, каждого по головке погладит, поцелует. А уж из поездки когда возвращался, непременно с кучей подарков. Самый памятный из них — бидончики с супом. В годы войны железнодорожники обеспечивались бесплатным питанием, и Федор Владимирович приберегал, отрывая от себя, поистине тогда драгоценные калории детям.

— Папа был настоящий мужик, из тех, на ком земля русская держится, — скажет мне потом Владимир Федорович Головенькин.

Запомнившаяся картинка из детства. Какое-то праздничное утро. По комнате, где и ступить-то вроде негде, раскатывает на трехколесном велосипеде Витька. К красной маечке пришили папин орден Ленина и мамина медаль «Мать-героиня». Эх, позвонить бы велосипедным звонком, да родители после смены отдыхают. А тогда мы так — «звяк-звяк» наградами, пока старшая Раиска не цикнет.

Запах пирогов, папина гармонь, во дворе вовсю бушует весна. И только белоснежная с хитрющими и наглыми глазами коза Марта все норовит

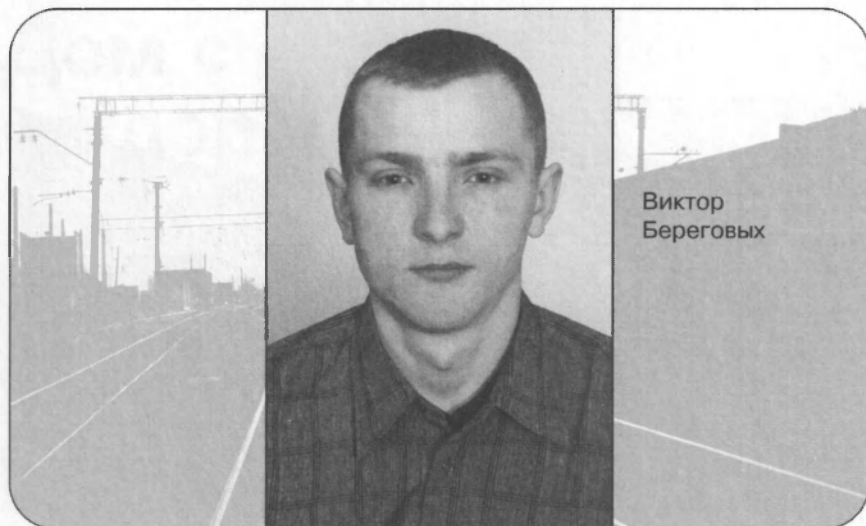
испортить праздничное настроение, удрать из закутка. Поди потом до полуночи ищи ее, кормилицу, в придорожных зарослях.

Незаметно летит время. Один за другим подрастали дети. Людмила выучилась на кулинара, Ираида — на швею. И Виктору уже подходила пора определяться, когда неожиданно заболел папа. Как-то сидя у окна и глядя на громыхающие мимо вагоны, сказал с тоской:

— Были бы сыновья постарше, им бы оставил дело. А вы что, девочки...

Старший-то сын на самом деле был, да вот что с ним?

Николай бесследно исчез во время войны. Родители тогда жили в Башкирии — это уж после они переехали на Урал. Так вот, сыну было всего-то двенадцать лет, когда решил, что хватит ему уже отсиживаться в тылу, когда все настоящие мужчины воюют. И сбежал на фронт. Не так уж мало подростков пускались тогда в эти смертельно опасные приключения. Многих по пути отлавливала транспортная милиция и возвращала



Виктор
Береговых

родителям, кому-то удавалось пристроиться в «сыны полка». А Николай сгинул без следа. Много лет спустя он таки нашелся — эту историю мы еще расскажем, — но тогда, в пятидесятых, настроение отца («были бы сыновья постарше...») было домашним очень даже понятно. А потому Людмила и Ираида, оставив неплохо — по тем временам — оплачиваемую работу, без спроса родителей уехали в Камышлов поступать в железнодорожное училище, чтобы получить профессию осмотрщика вагонов. Позднее к ним присоединился Владимир...

В училище Головенькины были на хорошем счету. Дружные, работающие, они сразу прижились ко двору и в вагонном депо Смычка.

Ираида и Володя продолжили затем учебу в Пермском железнодорожном техникуме. Вот там-то и познакомился Владимир со своей будущей женой Ангелиной.

— Ты Федоровна, я Федорович — чем не брат и сестра?

Но стали мужем и женой. Ангелина Федоровна вошла в семью как родная. Тем более что тоже — железнодорожница.

Сказать, что жизнь катилась словно по гладкой и ровной колее, — значило бы солгать. Всякое бывало. Подорвал здоровье Виктор — он был

одним из первых десантников-нижестационных при аварии на Чернобыльской АЭС. В шло повоевать в Афганистане. Вальм но, слава богу, он вернулся живой и де

— Мужики у нас хорошие, — с по жена Александра Головенькина. по. в

А чтоб картина получилась более о судьбе старшего сына Федора Влад ны, который мальчишкой сбежал на фр оншелся десятилетия спустя.

Всех его приключений мы не знае лось добраться аж до Польши. Там в был тяжело контужен. На него. беспом полька Мария Белецкая. А у нее у сам лось страшное несчастье, которое и



на глазах у матери фашисты сожгли в зу два сына. Трудно даже представ пережить, тем не менее она нашла в добрать и спасти русского подростка ла. Представьте себе, и он стал маш на железной дороге в Польше более железнодорожник».

Четверть века разыскивал Никос польская — фамилия Морозовский) о лей. Он не там их искал — не знал, то связь у него с сестрами установила к сожалению, уже со здоровьем проба в гости на польскую станцию Малаше на железную дорогу...

ие, удрать из закутка. Поди потом до по-
дорожных зарослях.

ин за другим подрастали дети. Людмила
на швею. И Виктору уже подходила пора
заболел папа. Как-то сидя у окна и гля-
и, сказал с тоской:

ше, им бы оставил дело. А вы что, дев-

еле был, да вот что с ним?

во время войны. Родители тогда жили
переехали на Урал. Так вот, сыну было
решил, что хватит ему уже отсиживаться
чины воюют. И сбежал на фронт. Не так
огда в эти смертельно опасные приклю-
ла транспортная милиция и возвращала



Виктор
Береговых

ристроиться в «сыны полка». А Николай
стя он таки нашелся — эту историю мы
десятых, настроение отца («были бы сы-
ним очень даже понятно. А потому Люд-
— по тем временам — оплачиваемую ра-
пи в Камышлов поступать в железнодо-
ить профессию осмотрщика вагонов.
адимир...

ли на хорошем счету. Дружные, работа-
у и в вагонном депо Смычка.

и затем учебу в Пермском железнодо-
познакомился Владимир со своей буду-

ич — чем не брат и сестра?

гелина Федоровна вошла в семью как
железнодорожница.

словно по гладкой и ровной колее, —
ю. Подорвал здоровье Виктор — он был

одним из первых десантников-нижнетагильцев, участвовавших в ликвида-
ции аварии на Чернобыльской АЭС. Вот почему он ушел в столяры. При-
шлось повоевать в Афганистане Вадиму — сыну старшей сестры Раисы, —
но, слава богу, он вернулся живой и даже с наградами.

— Мужики у нас хорошие, — с гордостью отмечает Нина Ивановна,
жена Александра Головенькина. Но, видно по всему, и жены — тоже. И дети.

А чтоб картина получилась более законченной, пора уже рассказать
о судьбе старшего сына Федора Владимировича и Марии Константинов-
ны, который мальчишкой сбежал на фронт и сгинул, а потом все-таки на-
шелся десятилетия спустя.

Всех его приключений мы не знаем, но точно известно, что ему уда-
лось добраться аж до Польши. Там он даже участвовал в каком-то бою и
был тяжело контужен. На него, беспомощного и беспамятного, наткнулась
полька Мария Белецкая. А у нее у самой как раз в тот самый день случи-
лось страшное несчастье, которое и словами-то выразить невозможно:



Николай
Федорович
Морозовский

на глазах у матери фашисты сожгли в стогу сена дочь. И еще погибли сра-
зу два сына. Трудно даже представить себе, как пани Мария могла все это
пережить, тем не менее она нашла в себе силу и самообладание, чтоб по-
добрать и спасти русского подростка. Она же его вырастила и воспита-
ла. Представьте себе, и он стал машинистом локомотива! Он отработал
на железной дороге в Польше более 35 лет, удостоен звания «Почетный
железнодорожник».

Четверть века разыскивал Николай Федорович (его теперешняя —
польская — фамилия Морозовский) своих, скажем так, кровных родите-
лей. Он не там их искал — не знал, что они из Башкирии уехали. Теперь-
то связь у него с сестрами установилась, письма пишут друг другу. У него,
к сожалению, уже со здоровьем проблемы, а сестры даже съездили к нему
в гости на польскую станцию Малашевичи. Так что и у него дом с окнами
на железную дорогу...

Будни и праздники на Подъеме

Династия

Трубицыных-Павловых

От зачинателя династии, бригадира Тюменской дистанции пути Василия Ильича Трубицына, разошлись две крепкие семейные ветви. Одна плодоносит в родовом отцовском гнезде, на тюменской земле. Другой побег укоренился на станции Лангур в Нижнетагильском отделении, куда подался сын Трубицына дорожный мастер Николай Васильевич. Его жена и двое детей тоже работают на железной дороге.

На тюменской земле отцовский род продолжает дочь Тамара, по мужу она — Павлова, сын их Сергей, конечно, тоже Павлов. Так что тут уже больше знают Павловых. А все же по справедливости надо признать, что «железнодорожные гены» тут трубицынские: и место первым осваивал Василий Ильич, и мужа своего Василия Павловича Тамара Васильевна переманила сюда из других мест и от других занятий.

Но давайте начнем все-таки сначала. В 1920 году из небольшого вятского села приехали в Тюмень в поисках работы два брата Трубицыных — Василий и Анатолий. Устроились они оба на железную дорогу: Василий — в путевое хозяйство, Анатолий — в движение.

Нынешние Трубицыны и Павловы ведут свой род от Василия Ильича, который, освоив тонкости путевой профессии, стал бригадиром и уже до конца своих дней занимался поддержанием и ремонтом стальной колеи в Тюменской дистанции. К сожалению, прожил он не так долго: в сороковом году его не стало. Тут и закончилось беззаботное отрочество его детей — Николая и Тамары. Теперь предстояло зарабатывать себе на хлеб самим. А куда сразу-то пойти — без профессиональной подготовки? Решили, что лучше всего — в отцовскую бригаду: там знали их нужду, знали их самих. Да и ребята имели достаточно ясное представление о работе путейцев.

Тамара Васильевна вспоминает:

— Устроилась монтером пути временно, а получилось — на всю жизнь. Но я не каюсь. Да разве, если б дело оказалось не по душе, проработала бы там целых сорок лет?

Давайте, однако, уточним. Если б шпалы перетаскивать да костыли вколачивать (помните этих людей в оранжевых жилетах возле колеи?), то на сорок лет просто сил бы у нее не хватило. Но дочь бригадира довольно скоро сама выучилась на техника. Во-первых, у нее было свидетельство об окончании семилетки — по тем временам приличная образовательная база. Во-вторых, с первых дней на работе явила завидную хватку (вятские корни, что ни говори). А в результате путевские начальники разглядели в шестнадцатилетней девчонке хорошие задатки и вначале откомандировали ее на курсы бригадиров пути в Свердловск, а вслед за тем в Москву — на два года. И пусть в военной столице жилось несладко, хлеба

курсантам-техникам по крохам доставало. Это были счастливые годы ее жизни.

Впрочем, в ее воспоминаниях вообще, такая уж, видно, натура. Путевское дело житейское, что об этом рассказывать не приходится, как году в сорок втором два года до войны. Слет открыли в управлении железной дороги. Слет делегатов пригласили в драматический театр.

— Ой, как я была довольна! — вспоминает Тамара. Меня, девчушку, все восхищало: и постановка: «Осада мельницы»), и игра актеров. Я была руководителем дороги.

А самым памятным для нее событием стал торжественный акт вручения знамени Государственного Комитета.



Династия Трубицыных-Павловых

было — в бывшем клубе Ильича. Коллектив и частичка труда Тамары Трубицыной — значок «Отличник труда в Великой Отечественной войне 1941-1945».

Откуда он взялся в ее жизни — в то время войны заканчивал он здесь. Там был парень, статный. Не баловался и порядок. Ну и под стать себе девушке.

Но потом ему пришлось еще поехать в части, расквартированной в Германии. Там он и сманил свою сибирячку, там у них и родился сын. Но судьба кадрового офицера не позволяла сменить свою военную профессию на мирную. Что не под влиянием жены-железнодорожницы. После этого они и появились в

Праздники в семье

Павловых

бригадира Тюменской дистанции пути Василий Павлович разошлись две крепкие семейные ветви в родовом отцовском гнезде, на тюменской станции Лангур в Нижнетагильском подполз сын Трубицына дорожный мастер и жена и двое детей тоже работают на же-

Трубицынский род продолжает дочь Тамара, по материнской линии, конечно, тоже Павлов. Так что тут уже не по справедливости надо признать, что Трубицынские: и место первым осваивал Василий Павлович Тамара Васильевна перешла к другим занятиям.

И сначала. В 1920 году из небольшого вятского в поисках работы два брата Трубицыных — Василий и Сергей — уехали на железную дорогу: Василий — в движение.

Павловы ведут свой род от Василия Ильича, который в своей профессии, стал бригадиром и уже до поддержания и ремонтом стальной колеи и вальцованию, прожил он не так долго: в сорок лет скончался. Это было беззаботное отрочество его детства — предстояло зарабатывать себе на хлеб — без профессиональной подготовки? Революционная бригада: там знали их нужду, знали достаточно ясное представление о работе

знает:

и временно, а получилось — на всю жизнь. Если бы дело оказалось не по душе, прощай?

Если бы шпалы перетаскивать да костыли (или в оранжевых жилетах возле колеи?), то денег не хватало. Но дочь бригадира довольна. И так. Во-первых, у нее было свидетельство о рождении — по тем временам приличная образованность. И в результате путевые начальники разглядели в девочке хорошие задатки и вначале откомандировали ее в Свердловск, а вслед за тем в военную столицу жилось несладко, хлеба

курсантам-техникам по крохам доставалось, запомнилось только хорошее. Это были счастливые годы ее жизни.

Впрочем, в ее воспоминаниях вообще преобладают радужные краски, такая уж, видно, натура. Путевская страда до седьмого пота — это дело житейское, что об этом рассказывать? Зато с удовольствием вспоминает, как году в сорок втором довелось ей участвовать в слете передовиков. Слет открыли в управлении дороги, а после официального приезда делегатов пригласили в драматический театр.

— Ой, как я была довольна! — восторгается Тамара Васильевна. — Меня, девчушку, все восхищало: и постановка (даже запомнила ее название: «Осада мельницы»), и игра актеров. Такой славный подарок сделали нам руководители дороги.

А самым памятным для нее событием первого послевоенного времени стал торжественный акт вручения тюменским железнодорожникам на вечное хранение знамени Государственного Комитета Оборона. Помнит и где это



Династия Трубицыных-Павловых

было — в бывшем клубе Ильича. Коллективной наградой была отмечена и частичка труда Тамары Трубицыной. Несколько позже она получила и награды персональные — значок «Отличный путеец», медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и «За трудовую доблесть», но в наградных книжках значилась уже Тамара Васильевна Павлова.

Откуда он взялся в ее жизни — Василий Павлов? А все просто: еще во время войны заканчивал он здесь Тюменское пехотное училище. Видный был парень, статный. Не баловался выпивкой, любил дисциплину и порядок. Ну и под стать себе девушку присмотрел.

Но потом ему пришлось еще повоевать, послужить некоторое время в части, расквартированной в Германии, потом перевели его в Выборг. Туда он и сманил свою сибирячку, там у них с Тамарой и сын родился, Сергей. Но судьба кадрового офицера не прельстила Василия Павлова, он решил сменить свою военную профессию на мирную и поступил (трудно допустить, что не под влиянием жены-железнодорожницы) в ленинградскую школу машинистов. После этого они и появились снова в Тюмени.

Начинал свою карьеру машиниста бывший фронтовик с паровоза, затем пересел на тепловоз. Безукоризненно знал свое дело и был по-военному дисциплинирован и в профессиональном плане безотказен. Другие машинисты, бывало, старались отвертеться от поездок в праздничные дни, а у Василия никаких отговорок: надо ехать — всегда готов! Начальство на него всегда могло положиться, все ответственные поездки руководители поручали Павлову.

Однажды доверили ему даже вести спецпоезд с генсеком Брежневым «на борту». Пожелал Леонид Ильич на излете своей карьеры посмотреть поближе страну, которой бесконфликтно правил так много лет. Для того он решил пересечь ее всю из конца в конец в железнодорожном вагоне. Павлову предстояло отстоять вахту от Аксарихи до Вагая. Помимо прочих требований, машинист должен был выглядеть, как на светском приеме в Кремле, — в белой рубашке и непременно с черным галстуком.

— Мы вверх дном перевернули гардероб мужа в поисках галстука нужной расцветки, — сегодня Тамара Васильевна смеется, а тогда ей было не до смеха, — но нам попадались то в крапинку, то в полоску, синие да серые.

У сына свои подробности того брежневского рейса:

— По условиям протокола в кабине машиниста полагалось присутствие представителей охраны и спецслужб. Они непрерывно отвлекали отца вопросами: зачем тумблер, как действует контроллер? А отец всегда отличался принципиальностью и строгостью. И на этот раз, невзирая на лица и ранги, он осадил своих любознательных пассажиров.

За «исторический» рейс машиниста первого класса Василия Павлова поощрили неплохой по тем временам премией в 60 рублей.

Непростая задача встала перед Сергеем Павловым — представителем династии Трубицыных в третьем поколении, — когда настала пора ему определяться в жизни. Что железная дорога — тут сомнений не возникало. Но в каком качестве? Казалось бы, сами обстоятельства подталкивали Сергея пойти по пути отца-машиниста: престижная профессия, аванс доверия со стороны начальства и старших коллег. Но он рассудил по-своему: «Машинист — это же не только адский труд для мужчины, но и тяжелое испытание для его семьи». На другой чаше весов были семейное предание о деде-путейце и опыт матери. Отец все время был в поездках, а мать работала на виду, так что путевое хозяйство оказалось для него ближе: в этой среде он вырос, знал всех работников — от монтеров до руководителей, которые ласково называли его сыном полка. Так Сергей Павлов стал путейцем.

И вот уже пятый год «сын полка» возглавляет цех дефектоскопии Тюменской дистанции. По уверенному и спокойному тону, каким мастер Павлов дает указания рабочим, чувствуется, что он на своем месте. Во введенном ему хозяйстве завидный порядок и стопроцентное выявление дефектов рельсов. Мы думаем, что успешно руководить цехом ему помогает не только высокий профессионализм, но и особый, «железнодорожный», склад ума и характера, унаследованный им равно и от машиниста-отца, и от деда и матери — путейцев. Суть его, если говорить совсем коротко, заключается в том, чтобы, с одной стороны, ясно и конкретно ощущать работу каждой клетки производственного «организма», с другой стороны, неукоснительно поддерживать функционирование этого «организма» в оптимальном и четком режиме. Что это значит на деле? Прежде всего то, что «командир» цеха очень хорошо знает каждого из более чем сорока своих подчиненных. Знает не только с производственной стороны (что именно он может и как относится к делу), но и чем он живет и что его заботит

во вне рабочее время. Скажем, заметив, что дефектоскопной тележки пришел тарелке. В чем дело? А у того семейная забота: на руках у жены, она привязана к дому, в детский сад, а это тогда было непростой задачей в острую производственную. Что делать? Поступился, прошел вместе с молодым человеком, чтобы решить ситуацию. Этот случай характерен. Вот такое владение ситуацией, вот такое руководство своим подразделением.

Играет свою роль, конечно, и то, что Сергей прошагал десятки километров с дефектоскопной тележкой. Здесь, на путях, он привык к нелегкой работе по станции. Такую же неравнодушную к нему и к своему делу и к своему мужу. Поэтому она хорошо вписалась в его жизнь.

А спустя годы то же училище № 1 в Тюмени, где училась их дочь Аннушка. Теперь мать и дочь вместе работают на станции. Подъем. Семейная станция Павловых, любит пошутить: «Наши дети выросли в железной дороге».

Работа и дом. Дом и работа. Вот что для дружной семьи все живут общими интересами. Они понимают производственные проблемы, знают о безопасности, которое дает им работа на железной дороге.

Собираясь вместе после трудового дня, они делятся впечатлениями. Не всегда положительными. Иногда волнует нынешнее отношение к работе, «достаёт» ревизорский аппарат. Делать что-то, драть, все равно проверяющий должен замечаний. Иначе, дескать, плохо проведутся работы, придется расплачиваться своими рублем.

Слушает Тамара Васильевна, и ей так было в наше время. Порядок, дисциплина, уважение друг к другу, а уж тем более к работе.

— Дело в том, что раньше отношения были проще и теплее, — считает Сергей.

Наверно, не каждый читатель с этим согласен. Но судят не по статьям либеральных журналов, а по своему опыту. Собирались, бывало, в Новосибирске, не все работавшие там железнодорожники, наряжали обычно Сергея Павлова, чтобы он устроил. Разве сейчас такое возможно? Разделились, закрылись за железными дверями.

— Нас с Аннушкой тоже решили «переехать». Любовь Ефимовна, — даже окна завешивали. Ну не могу я в таких условиях работать. «Белый свет». Знаете, сразу легче стало работать, мир впустить солнце, а не прятать его за шторы.

Свой профессиональный праздник машинисты отмечают в первое воскресенье августа — в это

...иста бывший фронтовик с паровоза, за-
...горизонно знал свое дело и был по-воен-
...профессиональным плане безотказен. Другие
...отвертеться от поездок в праздничные
...ворок: надо ехать — всегда готов! Началь-
...ложиться, все ответственные поездки руко-

...е вести спецпоезд с генсеком Брежневым
...льич на излете своей карьеры посмотреть
...о-фликтно правил так много лет. Для того
...конца в конец в железнодорожном вагоне.
...вахту от Аксарихи до Вагая. Помимо прочих
...был выглядеть, как на светском приеме
...непременно с черным галстуком.
...ли гардероб мужа в поисках галстука нуж-
...ра Васильевна смеется, а тогда ей было не
...то в крапинку, то в полоску, синие да серые.
...того брежневского рейса:

...в кабине машиниста полагалось присут-
...и спецслужб. Они беспрерывно отвлекали
...ер, как действует контроллер? А отец все-
...то и строгостью. И на этот раз, невзирая
...их любознательных пассажиров.

...машиниста первого класса Василия Павло-
...временам премией в 60 рублей.

...перед Сергеем Павловым — представите-
...етем поколения, — когда настала пора ему
...лезная дорога — тут сомнений не возника-
...лось бы, сами обстоятельства подталкива-
...машиниста: престижная профессия, аванс
...а и старших коллег. Но он рассудил по-сво-
...олько адский труд для мужчины, но и тяже-
...а. На другой чаше весов были семейное
...т матери. Отец все время был в поезд-
...что путевое хозяйство оказалось для него
...знал всех работников — от монтеров до
...зо называли его сыном полка. Так Сергей

...олка» возглавляет цех дефектоскопии Тю-
...ему и спокойному тону, каким мастер Пав-
...ствует, что он на своем месте. Во вве-
...й порядок и стопроцентное выявление де-
...то успешно руководить цехом ему помогает
...ализм, но и особый, «железнодорожный»,
...дованный им равно и от машиниста-отца,
...а. Суть его, если говорить совсем коротко,
...дой стороны, ясно и конкретно ощущать
...ственного «организма», с другой стороны,
...функционирование этого «организма»
...е. Что это значит на деле? Прежде всего
...рошо знает каждого из более чем сорока
...ко с производственной стороны (что имен-
...делу), но и чем он живет и что его заботит

во внерабочее время. Скажем, заметил он однажды, что молодой опера-
тор дефектоскопной тележки пришел на смену, как говорится, не в своей
тарелке. В чем дело? А у того семейные проблемы: маленький ребенок
на руках у жены, она привязана к дому. Словом, нужно устроить малыша
в детский сад, а это тогда было непросто. Бытовая проблема преврати-
лась в острую производственную. Что ж, Сергей Васильевич от нее не от-
ступился, прошел вместе с молодым папашей все инстанции и помог раз-
решить ситуацию. Этот случай характерный, но, конечно, далеко не еди-
ничный. Вот такое владение ситуацией и позволяет Сергею Павлову
руководить своим подразделением эффективно.

Играет свою роль, конечно, и то обстоятельство, что, прежде чем стать
во главе цеха, Сергей прошагал десятки километров путей со своей дефек-
тоскопной тележкой. Здесь, на путях, и повстречал свою Любашу, дежур-
ную по станции. Такую же равнодушную и честную, как все в роду ее
мужа. Поэтому она хорошо вписалась в «семейный клан» Павловых.

А спустя годы то же училище № 1 в Войновке, что и мама, окончила
их дочь Аннушка. Теперь мать и дочь управляют движением по станции
Подъем. Семейная станция Павловых, одна на двоих. Любовь Ефимовна
любит пошутить: «Наши дети выросли на посту ЭЦ, как их отец — в пу-
тейской конторе».

Работа и дом. Дом и работа. Все переплелось в их судьбе. В этой
дружной семье все живут общими интересами, говорят на одном языке,
понимают производственные проблемы друг друга и ценят то ощущение
защищенности, которое дает им работа в такой мощной корпорации, ка-
кой является железная дорога.

Собираясь вместе после трудового дня, Павловы обмениваются впе-
чатлениями. Не всегда положительными. Более всего младших членов се-
мейства волнует нынешнее отношение к человеку труда. Особенно, гово-
рят, «достаёт» ревизорский аппарат. Даже если на участке не к чему при-
даться, все равно проверяющий должен занести в протокол пару-тройку
замечаний. Иначе, дескать, плохо проверяешь, ревизор. А за те липовые
недочеты приходится расплачиваться мастеру Павлову, наказывая рабо-
чих рублем.

Слушает Тамара Васильевна сына с невесткой и удивляется: нет, не
так было в наше время. Порядок, дисциплина — да, но непременно и ува-
жение друг к другу, а уж тем более к подчиненным.

— Дело в том, что раньше отношения между людьми были все-таки
проще и теплее, — считает Сергей.

Наверно, не каждый читатель с этим мнением согласится, но Павло-
вы-то судят не по статьям либеральных журналистов — им самим есть что
вспомнить. Собирались, бывало, в Новый год на станции Подъем чуть ли
не все работавшие там железнодорожники — десятка два семей. Ставили
елку, наряжали обычно Сергея Павлова Дедом Морозом, такой праздник
устраивали... Разве сейчас такое возможно? С начала 90-х — каждый сам
по себе: разделились, закрылись за железными дверями и решетками.

— Нас с Аннушкой тоже решили «замуровать» на станции, — горячит-
ся Любовь Ефимовна, — даже окна заварили, чтобы уберечь от хулиганов.
Ну не могу я в таких условиях работать. Взяли мы с дочкой и распечатали
«белый свет». Знаете, сразу легче стало дышать. Вот так бы и в наш об-
щий мир впустить солнце, а не прятать его за железными ставнями...

Свой профессиональный праздник День железнодорожника тюмен-
ские потомки Василия Ильича Трубицына особо почитают. Отмечается он
в первое воскресенье августа — в это время перезрелое сибирское лето

только-только начинает катиться под уклон. Собираются Павловы со всеми своими внуками и правнуками на зеленой поляне дачи в Подъеме. Конечно, «дача» — громко сказано. Это старинный дом у путей, ровесник Свердловской магистрали, где живут Сергей Васильевич с Любовью Ефимовной. Несмотря на то, что жилье лишено всяческих благ цивилизации (в нем даже отсутствует радиоточка), домочадцы невероятно им дорожат. Они так расписывают достоинства своей загородной резиденции в получасе езды от Тюмени, с такой любовью и гордостью говорят о вольности своей жизни, что им начинаешь верить. «У нас растут такие цветы!», «Без стука вагонных колес мы не можем заснуть!» К тому же огородные грядки на «даче» объединяют все поколения рода Трубицыных — на них рядом с бабушкой и дедом трудятся трое их правнуков. Скорее всего — тоже будущих железнодорожников.

«...По праву родства и наследования»

Династия Ежовых

Таких семей, как Ежовы, в России было и есть немало. И совершенно справедливо утверждение, что в истории семьи отражается история страны. Так было и с Ежовыми.

Они появились на Урале в конце 20-х годов. Как вспоминают сегодняшние Ежовы, все началось с деда Корнея, который вместе с сыном Михаилом приехал сюда из Татарии, где воевсю в то время шла коллективизация, которую их крестьянские души не приняли. Михаил начал работать стрелочником в Буланаше, потом дежурным по станции в Егоршино и Усть-Березове.

А вскоре к ним перебрались и остальные Ежовы.

Бывший парторг егоршинского локомотивного депо, а впоследствии увлеченный его летописец Николай Никонов так описывает то время:

«Хотя в 20-х годах жизнь постепенно налаживалась, но все еще остро стоял вопрос снабжения рабочих продуктами питания. При депо был организован сельскохозяйственный кооператив, имелась своя мельница для размолва зерна, армейская полевая кухня. Острейшей была и жилищная проблема. Большая часть рабочих жила в землянках, вагонных кузовах, снятых с колес, и бараках временного типа. Царили страшная скученность и антисанитария.

В феврале 1926 года в планы работы партийной организации на первый план были вынесены вопросы участия в электрификации сел и деревень района и борьба с беспризорностью. Один из подшефных наших коммунистов — Иван Архипов: бывший беспризорник стал машинистом, членом партии, воспитал большую семью.

Шаг за шагом коллектив депо продвигался вместе со всей страной вперед, восстанавливал деповское хозяйство, налаживая нормальную жизнь. Первая пятилетка, индустриализация приносили первые плоды. В 1933 году в депо начали поступать первые паровозы серии «Э» всех индексов. Характерно, что поступали они новые или после заводского ремонта, то есть

готовые к надежной эксплуатации. В
вания пассажирского движения посту
В эти годы в депо сложился крепкий и

Через все это прошла и семья Еж в одной комнатухе, которая служила. Да, собственно, подраставшие дети да если прямо за забором — депо, где т дали целыми днями, потому и особые бора профессии не было.

Основатель династии Сергей Иванович начал с завода-депо литейщиком, а потом, когда паровозы стали вагонные — в последнем. Отсюда и начался

Но до этого была война. Как же? Лишайся, Сергей Иванович имел броню от войны. Но в 1941 году совсем разладились у него отношения с семьей. Так в январе 1942 года попал в плен в Ленинград, на Волховский фронт.

Потом ранение, госпиталь, а после
Так рядовым минометчиком и закончи

Но не все так просто было... В юности, пришла в семью похоронка на мурзилку Петровна, всю жизнь посвятившая, которое время поработавшая банщицей.

В общем, в семье уж смирились. И спустя полгода после победы Сергей Иванович Гусев, где он был и что делал — до сих пор по-прежнему не знает. И о том, что он делал после войны, тоже не знает. И переживания Ежовы до сих пор спорят. Чего и падал. Но, видимо, стыдиться причин нечего. «За отвагу», «За победу над Германией» — Сергей Иванович носил с гордостью.

Вскоре в депо один за другим с Сергея Ивановича — Виктор, Николай ли машинистами, а их сестра Валентина делению. Правда, потом за мужем пошину проработала недолго. А все брат Сергей Сергеевич работает до сих пор в конце прошлого года вышел на пенсию до сих пор гоняет тепловозы на ремонт в Астрахань...

А ведь было время, когда он уходил из квартиры. Почти полтора десятка лет работал на электродивизионе, но в депо тянуло постоянно. И вот, наконец, настала пора. Здесь... Так в 1982 году и вернулся. Он

Стал помощником машиниста уже поработав слесарем здесь же, в депо. Парень твердо намерен рабо-

И, пожалуй, самый младший из окончивший университет путей сообщения — станет машинистом. Сейчас аттестации локомотивного депо, но твердо

Мы уже упомянули Сергея Сергеевича. Как отмечают его братья

я под уклон. Собираются Павловы со всеми на зеленой поляне дачи в Подъеме. Кою. Это старинный дом у путей, ровесник живут Сергей Васильевич с Любовью Ефимовичем, лишено всяческих благ цивилизации (очка), домочадцы невероятно им дорожат. тва своей загородной резиденции в полу-любовью и гордостью говорят о вольности верить. «У нас растут такие цветы!», «Без кем заснуть!» К тому же огородные грядки ления рода Трубицыных — на них рядом ое их правнуков. Скорее всего — тоже бу-

ву родства ования»

России было и есть немало. И совершен-ние, что в истории семьи отражается ис-с Ежовыми.

конце 20-х годов. Как вспоминают сегод-сь с деда Корнея, который вместе с сы-да из Татарии, где вовсю в то время шла их крестьянские души не приняли. Миха-ником в Буланаше, потом дежурным по зове.

и остальные Ежовы.

ого локомотивного депо, а впоследствии иай Никонов так описывает то время:

степенно налаживалась, но все еще ост-рих продуктами питания. При депо был кооператив, имелась своя мельница для вая кухня. Острейшей была и жилищная их жила в землянках, вагонных кузовах, ного типа. Царили страшная скученность

и работы партийной организации на пер-ы участия в электрификации сел и дере-нностью. Один из подшефных наших ком-ий беспризорник стал машинистом, чле-емью.

продвигался вместе со всей страной впе-зайство, налаживая нормальную жизнь. ия приносили первые плоды. В 1933 году паровозы серии «Э» всех индексов. Ха-е или после заводского ремонта, то есть

готовые к надежной эксплуатации. В 1939 году для улучшения обслужи-вания пассажирского движения поступили первые паровозы серии «С». В эти годы в депо сложился крепкий и работоспособный коллектив...»

Через все это прошла и семья Ежовых. Жили в бараке рядом с депо, в одной комнатухе, которая служила и кухней, и спальней, и гостиной. Да, собственно, подраставшие дети дома почти и не сидели: как усидишь, если прямо за забором — депо, где так много интересного! Там и пропа-дали целыми днями, потому и особых сомнений и терзаний по поводу вы-бора профессии не было...

Основатель династии Сергей Иванович работал сначала в паровозном депо литейщиком, а потом, когда паровозное разделили на локомотивное и вагонное — в последнем. Отсюда и на пенсию ушел в конце 50-х...

Но до этого была война. Как железнодорожник и классный специа-лист, Сергей Иванович имел броню от призыва в армию. Но к концу 1941 года совсем разладились у него отношения с начальством и брони он ли-шился. Так в январе 1942 года попал он рядовым матушки-пехоты под Ле-нинград, на Волховский фронт.

Потом ранение, госпиталь, а после лечения стал Ежов минометчиком. Так рядовым минометчиком и закончил войну.

Но не все так просто было... В конце войны, как рассказывают Ежо-вы, пришла в семью похоронка на мужа и отца. Что пережила тогда Евдо-кия Петровна, всю жизнь посвятившая семье и детям и лишь в войну не-которое время поработавшая банщицей, думаю, рассказывать не надо...

В общем, в семье уж смирились с потерей кормильца, как вдруг спу-стя полгода после победы Сергей Иванович вновь появился в Егоршино. Где он был и что делал — до сих пор полной ясности нет. Сам же он о фрон-те и о том, что он делал после войны, рассказывал крайне неохотно, и те-перешние Ежовы до сих пор спорят, что же тогда случилось и где он про-падал. Но, видимо, стыдиться причин не было, потому что медали свои — «За отвагу», «За победу над Германией» и «За оборону Ленинграда» Сер-гей Иванович носил с гордостью...

Вскоре в депо один за другим стали приходить на работу сыновья Сергея Ивановича — Виктор, Николай, Юрий, Александр, Сергей. Все ста-ли машинистами, а их сестра Валентина — помощником дежурного по от-делению. Правда, потом за мужем поехала в Прибалтику, так что в Егор-шино проработала недолго. А все братья — здесь, в одном депо. Причем Сергей Сергеевич работает до сих пор, а Александр Сергеевич только в конце прошлого года вышел на пенсию. Но, как он с гордостью говорит, до сих пор гоняет тепловозы на ремонт то в Воронеж, то в Уссурийск, то в Астрахань...

А ведь было время, когда он уходил из депо. Как сам объясняет, из-за квартиры. Почти полтора десятка лет проработал токарем на местном ра-дио заводе, но в депо тянуло постоянно: и работа любимая, и все братья здесь... Так в 1982 году и вернулся, снова стал помощником машиниста...

Стал помощником машиниста уже и Денис, его сын. Какое-то время поработал слесарем здесь же, в депо, но, видимо, гены семейные сказы-ваются. Парень твердо намерен работать на локомотиве.

И, пожалуй, самый младший из Ежовых, Антон Сергеевич, недавно окончивший университет путей сообщения, тоже со временем добьется своего — станет машинистом. Сейчас он работает инженером цеха эксплу-атации локомотивного депо, но твердо намерен осуществить свою мечту.

Мы уже упомянули Сергея Сергеевича — пожалуй, неформального ли-дера семьи. Как отмечают его братья и племянники, он в семье — самый

продвинутой. Единственный в свое время выступал на встрече первого секретаря династиями, один из всех имеет титул, только у него — первый класс ма-
нашей встречи он, пока не пришла ему
хотел в разговоре. Остальные внима-
ности дополняли.

а железной дороге, что сделало для се-
ной традицией. Вот и Олег Александро-
став несколько лет ведущим конструктора
ишел на дорогу, стал электромехаником

роль и материальные соображения: ра-
воде всего около двух тысяч, а сейчас
есть. Но не только в деньгах дело. При
которых не может не быть на железной
го из них все не просто знакомо и при-
е многолетним трудом предков и ныне
а. Это — фамильное, ежовское дело. Не
и, говоря о своей династии, в которой
оговаривались, говоря о своем клане,—
ого негативного подтекста, просто так
в Егоршино.

го и других Ежовых, не принадлежащих
гие Ежовы, держатся все же в стороне,
нофамильцами — «ежовщиной». Они не
е... Так что фамилия эта славна не толь-
предтечей которого был дед Корней...

жовым... Как они живут сегодня, что их
Как относятся в депо и на Егоршинском
проблемы тревожат их в начале нового

ить об этом в праздничные для дороги
ится, из песни слова не выкинешь... Ока-
много лет проводят отпуска дома, в ого-
каждое лето брать семью — и отпра-
и, работающий сейчас председателем
мщиком локомотивов, с тоской вспоми-
риморские курортные места — Одессу,
начала 90-х годов все кончилось. «Те-
яют,— говорит он.— В отпуске и на от-
ремонтируем...»

е, у кого они есть. А вот Антону Серге-
ральский государственный университет
олько месяцев просидеть у родителей
ец с работой и жильем. Только в август-
тьего разряда — раньше вакансий не
... Подъемные молодым специалистам
тусом теперь какие-то неясности. Квар-
ходил Антон, посмотрел эту квартиру —
однокомнатную квартиру в общей слож-
тысяч. И это в Егоршино-то, где нор-
двое дешевле! Правда, выложив всю

сумму сразу, а не внеся лишь первый взнос. А сколько справок надо со-
брать, сколько инстанций пройти, сколько виз получить, прежде чем зак-
лючишь договор об ипотечном кредитовании...

Хорошо, что Ежовых много и есть кому помочь молодому родствен-
нику встать на ноги...

А как относятся к ним в депо... Ну, вот вам пример. Павел Викторо-
вич два с половиной года назад избран председателем профкома депо.
Кстати, он тоже мечтал в детстве и юности стать машинистом, но зре-
ние подвело... Так вот, пока мы с ним разговаривали, в профком загля-
дывали несколько человек, чтобы решить свои проблемы. Например,
зашла женщина с просьбой оказать материальную помощь. Сын ее за-
кончил учебный год, а за это с учетом успеваемости положено вспомо-
ществование.

А недавно ему пришлось идти на конфликт с руководством депо. Па-
вел Викторович отказался визировать приказ о лишении премий машини-
стов за то, что отказались они посещать техническую учебу и производ-
ственные совещания в свое свободное время, а тем более в выходные
дни. Сели с начальником депо, обо всем спокойно поговорили, и приказ
был отменен, а премия машинистам выплачена. Могу и другие примеры
приводить того, что профком в депо не карманный, а место свое и роль
прекрасно осознающий и права свои — и каждого члена профсоюза —
твердо отстаивающий.

Это я к тому, что не везде такие деловые и взаимоуважительные от-
ношения сложились у хозяйственных руководителей и профсоюзных ли-
деров. Кое-где народ и дороги в профком не знает, а где знает — там не
ходит. К Ежовым же идут, и не только в профком...

Вообще мне нравится, какие взаимоотношения существуют в динас-
тиях, какие традиции там складываются. Речь не только о Ежовых, но преж-
де всего — о них. К примеру, они называют братьев и сестер обязательно
по имени-отчеству. Ну, это понятно: все носят одну фамилию, да еще и те-
зок много, так не долго и запутаться. Основателя же династии зовут не дед
или прадед, а уважительно — Сергей Иванович. И в этом — уважение к себе
и своим родственникам, сегодняшним и тем, кого уже нет.

Именно это как фамильную черту Ежовых отметил и главный инже-
нер депо Сергей Брылин.

— Есть в них это — ответственность за семью,— говорил он в бесе-
де со мной.— Сколько работаю в депо, всегда эта фамилия на слуху и все-
гда только в хорошем смысле. Конечно, сейчас их в депо меньше рабо-
тает, может, потому фамилия звучит реже. Но отношение к ним неизмен-
ное. Может, потому, что все они работают собственно в коллективе, на
рабочих должностях, в начальство не рвутся. Быть машинистами — это
у них фамильное, это ежовский характер. Инженеров в этой семье, по-
моему, всего двое — Олег да Антон, причем уже из третьего поколе-
ния. А «ежовщина»?.. Ну так это они о себе сами так говорят. А вот чтобы
кто-то со стороны так говорил об этой семье — такого нет.

В одном из современных словарей я нашел, что с греческого слово
«династия» переводится как «господство» и означает «ряд правящих мо-
нархов из одного и того же рода, сменяющих друг друга по праву род-
ства и наследования». Но разве только монархов? По-моему, это опре-
деление должно звучать несколько иначе: «ряд монархов и работников
из одного и того же рода, сменяющих друг друга по праву родства и на-
следования».

Сотни лет династии Климович

Интересуюсь у хозяина: откуда такая «несибирская» фамилия?

Там-то, в Хабаровске, и услышал Сергей Ефремович о капитуляции гитлеровской Германии. Посетовал, как бы извиняясь: дескать, не довелось на фронте, в действующей армии, воевать по причине молодых лет... Всего-то, мол, две медали домой привез — «За победу над Германией в 1941–1945 гг.» да «За победу над Японией», не считая юбилейных. Юбилейный орден Отечественной войны ветеран воспринимает, подобно большинству фронтовиков, как «железяку»: «В войну орден этот давали за кровь пролитую, за подвиг... А потом его девальвировали, вручая каждому, кто просто пережил остальных...»

— Я навел на матушку, но в деревне не остался,— рассказывает мой собеседник.— Поехал в Омск, к дядьке, который работал на 56-м разъезде. Он-то и пристроил меня стрелочником службы движения. Как раз в то время, кстати, началась реконструкция полотна тогда еще Омской железной дороги.

После того, как началась про-
вер области, Сергей Ефремов — Кле-
Впрочем, тогда, в 1968-м, ста-
в голом поле — и только. Да и се-
валочных пунктов строительства. по-
атации.

Приехал сюда Сергей Ефремович -
тьевной, уроженкой Татарска - эвосте
лезнодорожницей...

В 1969-м на Туринской был построен дом, и переехали, став тем самым переселенцами.

В 1973-м железную дорогу пере-
таци в ведение Министерства путе-
вич работал тогда бригадиром путе-
чинении. «Женское ли дело — путе-



Лаврентьевну.— Тяжело ведь. — аведо-
пола возиться со шпалами да с рельса-

— Какое там — слабый пол? — ~~сказала~~
о чем вы говорите? Мы еще ~~появились~~
нехитрое: бери, как говорится. ~~большим~~
дыхай... Шпалы ведь как разгружали? —
неподъемную, за «шкварняк», и — ~~вперед~~
ко, а все ж четвертых родила...

У четы Климович, Нины Лавсе- сына и дочь. Старший сын, Юр- он начальник станции. Второй занят ший служит в ФСБ. Все рядышком Лишь младшая дочь живет в Ялу-

— Старший сын пошел по ва^жны^м |
выходит, уже династия складывается |

— У нас и невестка, жена Юрия, сына
внука, 27 и 23 лет, трудятся состав-те-
л
ворит Сергей Ефремович.— Так что, ес-

тот дом, подивился доверчивости здешних — открывают сразу после звонка. Не премию. Время-то вон какое, мало ли что... «А мы его прятаться, — ответил хозяин. — На пружинно, не запираем, однако людям доверять человек для нас гость желанный...» Он кивнул в сторону стола, одновременно вынул пузырьки с лекарствами. — Болячки эти пилюльки...

— Такая «несибирская» фамилия? — Так я ж с Белоруссии родом, деревня родилась в 1927-м году, 18-го августа... парни, я — младшой... Отца не помню, мамой как спецпереселенцы переехали Новосибирской области. С четырнадцати — чего только не приходилось делать! — был уже 1944-й год, шла война, — меня посылал в Бердске, в запасном полку. Подали в спецвойска МВД и отправили в 310-й полк правительственной связи... — Шел Сергей Ефремович о капитуляции... — как бы извиняясь: дескать, не доверили, воевать по причине молодых лет... — привез — «За победу над Германией и Японией», не считая юбилейных. Юбилейны ветеран воспринимает, подобно «лезяку»: «В войну орден этот давали за то, что его девальвировали, вручая каждо-»

...ей Сергея Климовича перебросили на Амурско-на-Амуре, а затем в Хабаровск, где была безопасность государственной границе два корабля...»). В 1947-м пограничной флотилии, а затем — заставе Хабаровской. Демобилизовался Сергей Климович

...деревне не остался, — рассказывает мой дядька, который работал на 56-м разъезде железнодорожником службы движения. Как раз в то время полотна тогда еще Омской железной

После того, как началась прокладка железнодорожных путей на север области, Сергей Ефремович Климович приехал на станцию Туринская. Впрочем, тогда, в 1968-м, станции как таковой не было: два вагончика в голом поле — и только. Да и не станция это еще была, а один из перевалочных пунктов строительства, подчиненных отделу временной эксплуатации.

Приехал сюда Сергей Ефремович не один — с женой, Ниной Лаврентьевной, уроженкой Татарска Новосибирской области, потомственной железнодорожницей...

В 1969-м на Туринской был построен первый дом, куда Климовичи и переехали, став тем самым первыми новоселами.

В 1973-м железную дорогу передали из отдела временной эксплуатации в ведение Министерства путей сообщения (МПС). Сергей Ефремович работал тогда бригадиром путейцев, и супруга его была у него в подчинении. «Женское ли дело — путеец? — не преминул я спросить Нину



Лаврентьевну. — Тяжело ведь, наверное, представительницам слабого пола возиться со шпалами да с рельсами?»

— Какое там — слабый пол? — рассмеялась Нина Лаврентьевна. — Да о чем вы говорите? Мы еще повыносливее мужиков были! Правило было нехитрое: бери, как говорится, больше, кидай дальше, пока летит — отдыхай... Шпалы ведь как разгружали? Лезешь в вагон, берешь ее, такую неподъемную, за «шкварняк», и — вперед! Конечно, надсаживалась я крепко, а все ж четверых родила...

У четы Климович, Нины Лаврентьевны и Сергея Ефремовича, — три сына и дочь. Старший сын, Юрий, пошел по стопам родителей: сегодня он начальник станции. Второй занят на гражданском строительстве, младший служит в ФСБ. Все рядышком, «под боком», помогают родителям. Лишь младшая дочь живет в Ялуторовске.

— Старший сын пошел по вашим стопам, стал железнодорожником: выходит, уже династия складывается? — спрашиваю у супругов.

— У нас и невестка, жена Юрия, работает на станции кассиром, и два внука, 27 и 23 лет, трудятся составителями, — есть такая профессия, — говорит Сергей Ефремович. — Так что, если посчитать, наш общий семейный

стаж работы составит... сколько, Нина? Ой, много... На сотни лет счет пойдет... Во многом, конечно, это дело случая: скажем, тому же Юрию, начинавшему работать вагонником, ничего другого не оставалось, как пойти учиться в техническую школу, а затем в железнодорожный техникум, по окончании которого он и стал начальником. Вот уже десять лет на этой должности, до этого какое-то время работал дежурным по станции.

Не преминул я задать Сергею Ефремовичу и вопрос насчет известной идиомы: во всем-де виноват стрелочник, он — всегда крайний...

— Э-э, нет! — возразил мой собеседник. — Стрелочник — профессия очень ответственная, очень! Помню, однажды мне удалось предотвратить аварию на линии, за что я получил премию аж в тыщу рублей!

В день своего визита я встретил Климовичей, возвращающихся с дачного участка.

— У нас около двадцати соток земли, — говорит Нина Лаврентьевна. — Что выращиваем? Да все, что растет: от редиски до картошки. Яблоки есть... Но погорбатиться надо, чтобы все это вырастить. Раньше, кстати, мы и скотину держали: корова была, куры... Потом необходимость их содержать отпала: тех же кур, благодаря соседству птицефабрики, держать стало невыгодно...

— Как сейчас живем? — переспрашивает Сергей Ефремович. — Спасибо, хорошо. Квартира устраивает: хорошая квартира, жаловаться не на что. Единственная проблема — отсутствие телефонной связи. Такой вот парадокс: по линии МПС мы можем, допустим, дозвониться до Тобольска, а вот до Тюмени — нет... Городской связью нас обеспечить не могут, общаемся только по железнодорожной связи...

Трудности только закалили семью

Мостовики Касьяновы

Любой, кто приезжает в Сургут по железной дороге, не минует этот мост. Двухкилометровая переправа через Обь — одна из достопримечательностей города да и всего Ханты-Мансийского автономного округа. Не будет преувеличением сказать, что это инженерное сооружение — одно из крупнейших в стране в своем роде: 19 опор, в том числе 13 русловых. И все это ажурное сооружение из стали и бетона должно выдерживать сумасшедшие нагрузки: тысячи тонн пролетных строений, динамические нагрузки тяжелых грузовых составов, никогда не ослабевающий напор воды, бешеный натиск весеннего обского ледохода. Да и северный ветер давит на поверхность мостовых ферм с силой в сотни тонн...

Вот за этим мостом и наблюдают уже несколько поколений семьи Касьяновых, одной из самых известных династий Сургутского отделения, чей общий стаж работы на железной дороге приближается к полутора векам.

Первым сюда в начале 1977 года приехал глава династии Василий Данилович Касьянов. Вертолет из Тюмени высадил его прямо у моста — здесь была оборудованная площадка — и улетел дальше. А Касьянов пошел

Не только царское это дело

в контору отделения временной экспедиции. Заместитель начальника дистанции прибыл. Сбылась его давняя мечта —

До этого Василий Данилович — ча-
рабочим, дорожным и мостовым мас-
Уральской, а затем на Свердловской.

Собственно, и отец его — Даниил — был путевым обходчиком на железной дороге. Мама работала рядом с ним. Там же, в семье, и родился Николай Данилович. Но душа не лежала к постоянным ветрам и зимним морозам, хотелось большой воды и прохлады, хотелось заглянуть в будущее. И вот он — новобранец.

Как-то приехал в Свердловск к сыну — сходить в управление Свердловского горкома — сходящего? Еще дома договорился с сыном — переедут не задумываясь. Проглянуть, что там за места. И как ловить, когда ехал в кабине тепловоза. Они его и убедили, рассеяв последние мысли.

Железнодорожники — люди не по месту, а по работе. Поэтому в Тягань давний приятель, с курсов, Касьянов долго не думал. Тем успел сделать немало и хотелось чего-

Но и здесь Касьяновы долго не за-
шесть лет. Однако Василия Даниловича
местителя начальника Верхнекондин-
быту. Места в этих краях Тюменской
род — все больше бывалый. В смысле
А потому часто в бараках и квартирах
жившиеся драками и поножовщи-
прав, кто виноват.

И однажды Касьянову это надое-
лой мост... Конечно, на этот раз ре-
ше Егоровне не хотелось оставлять
квартиру в Верхней Конде, да и дети
маленькие — вскоре и им пришлось

Сегодня Касьяновы со смехом вспоминают с которыми им пришлось столкнуться в так называемый «бамовский» вагончик бамовцев с «удобствами» во дворе — так и прохаживаясь по двору. В первом же деле надо было сделать нормы. Как ни старались, а порой зимы были суровые. Воду на их улицу Линейную, как, впрочем, и на другие, Василий Данилович приносил самоваром.

Старший сын, Владимир, работает в торговом банке. Как он признается, особых проблем на пути у него и не было. «Деды на нас не шли на дороге — чего еще было искать? По этому поводу: пример отца был перед нами».

ина? Ой, много... На сотни лет счет пой-
ю случая: скажем, тому же Юрию, начи-
ичего другого не оставалось, как пойти
атем в железнодорожный техникум, по
нальником. Вот уже десять лет на этой
работал дежурным по станции.
Ефремовичу и вопрос насчет извест-
стрелочник, он — всегда крайний...
обеседник. — Стрелочник — профессия
ю, однажды мне удалось предотвратить
премию аж в тыщу рублей!

ил Климовичей, возвращающихся с дач-

земли, — говорит Нина Лаврентьевна. —
стет: от редиски до картошки. Яблоки
бы все это вырастить. Раньше, кстати,
ла, куры... Потом необходимость их со-
даря соседству птицефабрики, держать

прашивает Сергей Ефремович. — Спа-
ет: хорошая квартира, жаловаться не на
сутствие телефонной связи. Такой вот
м, допустим, дозвониться до Тобольска,
ой связью нас обеспечить не могут, об-
жной связи...

ТОЛЬКО СЕМЬЮ

ы

гут по железной дороге, не минует этот
переправа через Обь — одна из досто-
а да и всего Ханты-Мансийского авто-
преувеличением сказать, что это инже-
ю из крупнейших в стране в своем роде:
условных. И все это ажурное сооруже-
жно выдерживать сумасшедшие нагруз-
к строений, динамические нагрузки тя-
огда не ослабевающий напор воды, бе-
едохода. Да и северный ветер давит на
ой в сотни тонн...

ают уже несколько поколений семьи Ка-
ых династий Сургутского отделения, чей
ороге приближается к полутора векам.
года приехал глава династии Василий
Тюмени высадил его прямо у моста —
а — и улетел дальше. А Касьянов пошел

в контору отделения временной эксплуатации докладываться, что новый
заместитель начальника дистанции пути по искусственным сооружениям
прибыл. Сбылась его давняя мечта — попасть на большой мост...

До этого Василий Данилович четверть века проработал ремонтным
рабочим, дорожным и мостовым мастером на Орском отделении Южно-
Уральской, а затем на Свердловской дороге: в Туринске, Нягани, Конде.

Собственно, и отец его — Данила Васильевич — с 1937 года трудил-
ся путевым обходчиком на железной дороге в Оренбургской области, и
мама работала рядом с ним. Там же, как мы уже отметили, начинал и Ва-
силий Данилович. Но душа не лежала к этим проклятым солнцем сте-
пям, к постоянным ветрам и зимним буранам. Хотелось лесной тишины
и прохлады, хотелось большой воды и... боровой дичи: охотником Касья-
нов был заядлым.

Как-то приехал в Свердловск к сестре и решил воспользоваться мо-
ментом — сходить в управление Свердловской дороги: нет ли чего под-
ходящего? Еще дома договорился с женой: если предложат что-то сто-
ящее — переедут не задумываясь. Предложили Туринск. Касьянов поехал
посмотреть, что там за места. И как сегодня вспоминает Василий Дани-
лович, когда ехал в кабине тепловоза, увидел две летящие стаи глухарей.
Они его и убедили, рассеяв последние сомнения...

Железнодорожники — люди на подъем легкие и привычные к переме-
не мест. Тем более путейцы. Поэтому когда Василия Даниловича позвал на
работу в Нягань давний приятель, с которым когда-то вместе учились на
курсах, Касьянов долго не думал. Тем более что в Туринске за шесть лет
успел сделать немало и хотелось чего-то нового и более сложного.

Но и здесь Касьяновы долго не задержались. Хотя как судить — тоже
шесть лет. Однако Василия Даниловича уже тяготила его должность за-
местителя начальника Верхнекондинской дистанции пути по кадрам и
быту. Места в этих краях Тюменской области глухие, лагерные, да и на-
род — все больше бывалый. В смысле за колючей проволокой бывалый.
А потому часто в бараках и квартирах бушевали пьянки, нередко закан-
чивавшиеся драками и поножовщиной. А ты, кадровик, разбирайся, кто
прав, кто виноват.

И однажды Касьянову это надоело. Тогда-то он и попросился на боль-
шой мост... Конечно, на этот раз решение далось уже труднее. Александ-
ре Егоровне не хотелось оставлять только что обжитую трехкомнатную
квартиру в Верхней Конде, да и дети уже которую школу меняли. Но де-
лать нечего — вскоре и им пришлось переезжать в Сургут.

Сегодня Касьяновы со смехом вспоминают те бытовые трудности,
с которыми им пришлось столкнуться на Севере. Дали им на семью так
называемый «бамовский» вагончик без воды, нормального отопления,
с «удобствами» во дворе — так и прожили они с августа по май. Конечно,
первым делом надо было сделать нормальную печку и вообще утеплить «хо-
ромы». Как ни старались, а порой зимой стены все равно были в куржаке...
Воду на их улицу Линейную, как, впрочем, и на остальные, привозили ма-
шинами, так Василий Данилович приспособил греть ее в своем охотничь-
ем самоваре.

Но ничего, трудности только закалили семью...

Старший сын, Владимир, работал рядом с отцом ремонтником-мос-
товиком. Как он признается, особых раздумий по поводу выбора жизнен-
ного пути у него и не было. «Деды на железной дороге работали, родите-
ли на дороге — чего еще было искать? Да и не задумывался я сильно по
этому поводу: пример отца был перед глазами...»

Ему тоже пришлось по душе северная жизнь. Самое главное — увлечения у них с отцом одни и те же. Еще в Нягани, прихватив верного пса Пирата, сплавлялись вдвоем по Сосьве на моторной лодке, ловили рыбу, ночевали у костра. Там впервые познакомились с коренными жителями округа — хантами, которые потчевали их знаменитой сосвинской селедкой, приучили к правилам жизни на Севере, когда, уходя из охотничьей избушки, не запираешь ее на сто замков, а просто подпираешь поленом, чтобы человеку в крайней нужде помогли твои припасы...

Как всякое новое, Сургутское отделение рождалось в муках и трудностях. Вот как вспоминал об этом бывший главный инженер отделения Евгений Михайлович Протасов:

— Эксплуатационная деятельность отделения начиналась в тяжелейших условиях, связанных с наличием большого числа строительных недоделок на дороге. Примером может служить сдача в постоянную эксплуатацию уникальных железнодорожных мостов через реки Обь и Юганская Обь. Недоделки здесь были очень серьезными: отсутствовали уравнительные соединения, контррельсов не было совсем, рельсовых креплений много не доставало до нормы, не было ни освещения, ни противопожарного инвентаря. Взаимодействие в части безопасности движения с речным флотом должным образом не организовано, не были указаны и обозначенные знаками судоходные пролеты мостов...

Почти 25 лет отработал Владимир Васильевич на мостах Сургутского отделения: и через Юганскую Обь, и через Большую. Можно сказать, все болты на них своими руками перебрал.

— Иногда, особенно в начале, только что после сдачи моста, стоишь, бывало, поезд пропускаешь, а сверху болты сыплются, — вспоминает он. — Приходилось лазить по всем фермам и переплетам, подтягивать, закручивать все, что было лишь наживлено строителями. Зато теперь любо-дорого на него смотреть. Красивый у нас мост... Я за свою жизнь много их повидал, на многих работал. Начинать-то еще в Туринске, на мосту через Туру. Помню свои ощущения, когда первый раз стоял на мосту при движении поезда. Казалось, что он весь ходуном ходит, вот-вот рухнет... Тот-то мост всего метров триста, а этот — два километра. Вот вы говорите — Камский мост (это я спросил у Касьянова-младшего о том, замечает ли он красоту моста как инженерного сооружения). Кому-то он, может, и нравится, а мне — нет: старый он, тяжелый, приземистый какой-то. А наш — ажурный, легкий, словно висит в воздухе. Нет, наш красивее...

О том, как работал Владимир Васильевич, весьма красноречиво говорит его трудовая книжка, в которой 69 записей о поощрениях и награждениях — больше, чем у кого-либо в этой семье...

Это только со стороны некоторым кажется, что мостовым слесарям делать на своем объекте особенно нечего. На самом деле работа здесь всегда найдется, тем более в последнее время, когда обслуживающего мост персонала становится все меньше. Особенно много работы весной, когда надо определить готовность моста к ледоходу, а потом к навигации, проверить судоходные сигналы. Раньше лед перед мостом взрывали, ломали ледоколами, сейчас как-то все больше без этого обходится. Да и судов на Оби стало гораздо меньше. В прошлые годы, вспоминает Владимир Васильевич, нередко ходили караваны из 4–5 судов, наливные баржи, сейчас же редко пройдут одно-два судна.

Хотя река по-прежнему судоходна. У того же Большого моста глубина реки 12–15 метров, но есть ямы и по 30. Песчаное русло постоянно меняется, образуются промоины, так что за мостом глаз да глаз нужен...

— Хороший мост, — повторяет Владимир Васильевич, — простоит, если за ним правильно ухаживать.

На Юганском мосту начинала свою работу Наталья Васильевна — сестра Владимира. Она была в отряде Урало-Сибирского отряда ВОХР. Охотничья служба.

Когда Наталья Васильевна вспоминает о работе на мосту, невольно бралась Касьянова, не смолкала. Она представляла себе эту хрупкую маленькую женщину с таким высоким голосом, в роли охранника. Интересно было бы: «Стоять! Кто идет?» Наверное, любопытства...

— Вы смеетесь, а знаете, как мне было. Я улыбаюсь своим воспоминаниям. Было. Одевали меня чуть не всем карманам. Лушубок, португеза с патронами. Из карманов...



Мост через Обь

ними ушами, шарф, а сверху еще и тулуп. Работали, потому что он слишком был так, что головы вообще не видно. Да и не с меня ростом. Отводила меня одна женщина работала — на другой нешенька четыре часа днем и ночью. Сидела небольшая для защиты от ветра. Сидела. До караулки — километр, вокруг — ничего не поморозило! — неожиданно.

В 1978 году, после окончания строительства Юганского моста Наталья Васильевна работала диспетчером, техником околота. Она работала инспектором отдела управления.

Кстати, мост познакомил Наталью Васильевну с работой. Ну, не сам мост, конечно, но без него...

северная жизнь. Самое главное — увле-
е. Еще в Нягани, прихватив верного пса
осью на моторной лодке, ловили рыбу,
познакомились с коренными жителями
вали их знаменитой сосвинской селед-
на Севере, когда, уходя из охотничьей
замков, а просто подпираешь поленом,
помогли твои припасы...

е отделение рождалось в муках и труд-
м бывший главный инженер отделения

ность отделения начиналась в тяжелей-
ем большого числа строительных недо-
т служить сдача в постоянную эксплуа-
ных мостов через реки Обь и Юганская
серьезными: отсутствовали уравниль-
е было совсем, рельсовых креплений
было ни освещения, ни противопожар-
а части безопасности движения с реч-
организовано, не были указаны и обо-
ролеты мостов...

имир Васильевич на мостах Сургутско-
Обь, и через Большую. Можно сказать,
перебрал.

только что после сдачи моста, стоишь,
охла болты сыплются, — вспоминает он. —
мам и переплетам, подтягивать, закру-
ено строителями. Зато теперь любо-до-
у нас мост... Я за свою жизнь много их
л-то еще в Туринске, на мосту через Туру.
вый раз стоял на мосту при движении
ном ходит, вот-вот рухнет... Тот-то мост
а километра. Вот вы говорите — Кам-
нова-младшего о том, замечает ли он
оружения). Кому-то он, может, и нра-
желый, приземистый какой-то. А наш —
оздухе. Нет, наш красивее...

Васильевич, весьма красноречиво го-
рой 69 записей о поощрениях и награж-
в этой семье...

орым кажется, что мостовым слесарям
о нечего. На самом деле работа здесь
леднее время, когда обслуживающего
ныше. Особенно много работы весной,
моста к ледоходу, а потом к навигации,
ныше лед перед мостом взрывали, ло-
все больше без этого обходится. Да и
ше. В прошлые годы, вспоминает Вла-
караваны из 4–5 судов, наливные бар-
два судна.

одна. У того же Большого моста глуби-
и по 30. Песчаное русло постоянно ме-
что за мостом глаз да глаз нужен...

— Хороший мост, — повторяет Владимир Васильевич. — Лет сто еще
простоит, если за ним правильно ухаживать будут. А может, и больше...

На Юганском мосту начинала свою трудовую деятельность на желез-
ной дороге и сестра Владимира Наталья. И не кем-нибудь, а стрелком
Урало-Сибирского отряда ВОХР! Охраняла мост, в общем.

Когда Наталья Васильевна вспоминала об этом, в комнате, где со-
брались Касьяновы, не смолкал смех. Да и я с большим трудом пытался
представить себе эту хрупкую маленькую женщину с нежным, почти дет-
ским голосом, в роли охранника. Интересно, как из ее уст воспринима-
лось бы: «Стой! Кто идет?» Наверное, любой бы остановился просто из
любопытства...

— Вы смеетесь, а знаете, как мне страшно было! — Наталья Васи-
льевна улыбается своим воспоминаниям. — Представьте, каково это
было. Одевали меня чуть не всем караулом: поверх теплой формы по-
лушубок, портупья с патронами, на голове — меховая шапка с завязан-



Мост через Обь

ными ушами, шарф, а сверху еще и тулуп, полы которого снизу подво-
рачивались, потому что он слишком длинный, а воротник закрывал меня
так, что головы вообще не видно. Да еще этот тяжеленный карабин чуть
не с меня ростом. Отводила меня начальник караула — у нас вообще
одни женщины работали — на другой конец моста, и стояла я одна-оди-
нешенька четыре часа днем и ночью, с ноября по январь. Только будоч-
ка небольшая для защиты от ветра, с телефоном и печкой-киловаткой.
До караулки — километр, вокруг — никого, ветер воет, темно... Зато
ничего не поморозило! — неожиданно заканчивает она свои воспоми-
нания.

В 1978 году, после окончания Свердловского техникума транспорт-
ного строительства Наталья Васильевна пришла работать в дистанцию
пути диспетчером, техником околотка, участка, а последние пять лет тру-
дится инспектором отдела управления персоналом.

Кстати, мост познакомил Наталью Васильевну с будущим мужем.
Ну, не сам мост, конечно, но без него кто знает, как бы все сложилось...

А дело было так. В конце 70-х годов, когда создавалось Сургутское отделение, во многих центральных газетах, в том числе в «Гудке», публиковались объявления о приеме на работу сюда. Василий Данилович, работавший тогда заместителем начальника дистанции, принес домой мешок писем от претендентов и попросил дочерей разобрать его, выделяя обращения молодых неженатых путейцев — места в то время были только в общежитии. И на каждое заинтересовавшее его письмо написал ответ.

Каким-то образом в число получивших этот ответ (как объяснял позже Касьянов, ему понравилось, что молодой парень ничего не просит, кроме работы) попал и слесарь по ремонту подвижного состава ПТО Авдеевка Донецкой железной дороги Василий Будюх. Очень ему понравилось, как Василий Данилович расписывал ему прелести будущей работы и красоты северной природы с богатой рыбалкой и охотой. Ну и что же, что он вагонник, а требуются мостовики: слесарь — он и в Африке слесарь. И он решил, захватив с собой, как приглашение и пропуск, письмо Василия Даниловича...

Попал Василий работать вместе с Владимиром Касьяновым на мост через Юганскую Обь. И трудились вместе, и увлечения у них были одни и те же — в общем, подружились. А вскоре, будучи у друга в гостях, увидел он Наталью... Вот такая история с письмами и вот откуда у Натальи Васильевны склонности к кадровой работе...

Старшие члены семьи Касьяновых — Василий Данилович и Владимир Васильевич — уже на пенсии. Но хотя дедушка, как зовут Василия Даниловича остальные члены семьи, еще в 1994 году вышел на заслуженный отдых, долго сидеть дома не смог: еще несколько лет поработал мостовым мастером и обходчиком, дорожным мастером в сезон летних путевых работ. И только когда исполнилось семьдесят, решил, что все, хватит. Но председателем совета ветеранов дистанции пути остается по-прежнему...

Сейчас они с Владимиром Васильевичем работают в основном на даче, сохраняя и поддерживая для всей семьи этот небольшой загородный дом, сложный, как и заведено у железнодорожников, из шпал. Ну, и любимое дело — рыбалку и охоту — тоже не оставляют. Правда, теперь уже все это получается не так часто, как раньше и как хотелось бы сегодня...

Простая, дружная семья, о которой можно сказать, что она — опора и надежда магистрали. «Они держатся друг за друга, помогая своим во всем, — отметила особенность семьи Касьяновых председатель профкома Сургутской дистанции пути Валентина Барвина. — Побольше бы таких на транспорте. На таких семьях и держится нормальная работа дороги».

И с ней трудно не согласиться...

Сегодня общий стаж семьи Касьяновых, в которой, помимо уже названных нами членов, еще три сестры — Галина, Людмила и Зинаида, причем Зинаида Васильевна работает тоже в дистанции пути оператором ЭВМ, а остальные так или иначе связаны с железной дорогой, насчитывает без малого 140 лет. По сравнению с другими династиями не так уж много, но ведь и работы еще впереди немало...

«Зато уборка меньше...»

Сургутская династия Гулага

Н асчет «уборки меньше» — это был переезд в Сургут, на новое место. Иван Иванович Гулага своей жене Ивановой было совершенно неинтересно, и не сомневалась и в Егоршино, хотя, конечно, жалко было терять родное место. Было в Егоршино, — уезжать из родного коллектива, от родственников, от друзей. Но ведь и интересно было и на новом месте!

Да и уборки действительно было
обещали — всего лишь купе в пассажи

Здесь они и прожили почти год. Сидели всегда на новом необжитом месте, а переезды в село и легко, так как все были привычны к этому, и еще и труднее, потому что вместе с собой везли вдвоем и, как оказалось, купе — это не так просто. С одной стороны они спали, а на других готовили и ели прочее.

— Действительно, весело было, — вич. — Жили дружно, без скандалов, как в квартирах. У нас ведь не квартира была, а коммуна. Меру, кто-то собирается в отпуск на Боню, тягивает 200 рублей. «Зачем?» — «Чтобы в отпуск без денег? А нам здесь их особенно не надо. Мы все вместе устраивали! Бывало, с женой столько не съешь, и объявляю кому-то под рыбу несет еще что-нибудь, и было веселье!

Собственно, рыба эта сыграла не
Иванович решил переехать на тольк
деление в достаточно зрелом возра
чаще всего уже не приходится. Было
пятьдесят...

Но бывший главный инженер Егор Тимофеевич Блинов, возглавивший завод, писал красота Севера, так убедительно о том, что ему нужен опыт Гулаги — Иван Иванович решил съездить и посмотре-

Это сегодня локомотивное депо С
шесть пунктов подмены, 1285 километ
живания, 800 членов локомотивных бр

х годов, когда создавалось Сургутское
ых газетах, в том числе в «Гудке», пуб-
е на работу сюда. Василий Данилович,
начальника дистанции, принес домой
попросил дочерей разобрать его, вы-
атых путейцев — места в то время были
е заинтересовавшее его письмо напи-

лучивших этот ответ (как объяснял поз-
молодой парень ничего не просит, кро-
емонту подвижного состава ПТО Авде-
Василий Будюх. Очень ему понравилось,
л ему прелести будущей работы и кра-
рыбалкой и охотой. Ну и что же, что он
слесарь — он и в Африке слесарь. И он
иглашение и пропуск, письмо Василия

сте с Владимиром Касьяновым на мост
аместе, и увлечения у них были одни и
дскоре, будучи у друга в гостях, увидел
письмами и вот откуда у Натальи Васи-
юте...

новых — Василий Данилович и Влади-
и. Но хотя дедушка, как зовут Василия
и, еще в 1994 году вышел на заслужен-
смог: еще несколько лет поработал мо-
дорожным мастером в сезон летних пу-
нилось семьдесят, решил, что все, хва-
ветеранов дистанции пути остается

льевичем работают в основном на даче,
семьи этот небольшой загородный дом,
нододорожников, из шпал. Ну, и любимое
оставляют. Правда, теперь уже все это
е и как хотелось бы сегодня...

торой можно сказать, что она — опора
атся друг за друга, помогая своим во
ьи Касьяновых председатель профко-
ентина Барвина. — Побольше бы таких
держится нормальная работа дороги».

...
асьяновых, в которой, помимо уже на-
ры — Галина, Людмила и Зинаида, при-
т тоже в дистанции пути оператором
вязаны с железной дорогой, насчиты-
ению с другими династиями не так уж
еди немало...

«Зато уборки меньше...»

Сургутская династия Гулага

Насчет «уборки меньше» — это был самый убойный аргумент в пользу переезда в Сургут, на новое место работы, который привел Яков Иванович Гулага своей жене Валентине Викторовне. Она, собственно, и не сомневалась и вполне уже смирилась с переездом, хотя, конечно, жалко было терять то, что почти за 30 лет нажито было в Егоршино, — уезжать из обустроенного дома, из ставшего родным коллектива, от родственников, к общению с которыми привыкли. Но ведь и интересно было попробовать начать все сначала и на новом месте!

Да и уборки действительно было мало. Даже очень мало: жилье-то обещали — всего лишь купе в пассажирском вагоне...

Здесь они и прожили почти год. Само собой, было трудно, как почти всегда на новом необжитом месте, а тем более здесь, на Севере. Но и весело и легко, так как все были примерно в таком же положении, а кому-то еще и труднее, потому что вместе с ними были дети. Гулаги же жили вдвоем и, как оказалось, купе — это не так уж мало. На полках с одной стороны они спали, а на других готовили, держали припасы и все остальное прочее.

— Действительно, весело было, — вспоминает сегодня Яков Иванович. — Жили дружно, без скандалов, какие всегда бывают в коммунальных квартирах. У нас ведь не квартира была, а вагон. Это совсем другое. К примеру, кто-то собирается в отпуск на Большую землю. Заходит сосед, протягивает 200 рублей. «Зачем?» — «Чтоб отдохнул хорошо. Как же ты в отпуске без денег? А нам здесь их особо тратить некуда...» А какие праздники мы все вместе устраивали! Бывало, наловлю рыбы, принесу — нам-то с женой столько не съесть, и объявляю: кому надо рыбы — налетай! И уже кто-то под рыбу несет еще что-нибудь, слышишь, музыка заиграла — и пошло веселье!

Собственно, рыба эта сыграла не последнюю роль в том, что Яков Иванович решился переехать на только что образованное Сургутское отделение в достаточно зрелом возрасте, когда о романтике говорить чаще всего уже не приходится. Было ему к тому времени серьезно за пятьдесят...

Но бывший главный инженер Егоршинского локомотивного депо Виктор Тимофеевич Блинов, возглавивший депо в Сургуте, так красочно расписывал красоты Севера, так убедительно говорил о новых перспективах, о том, что ему нужен опыт Гулаги — приемщика локомотивов, что Яков Иванович решился съездить и посмотреть новые края.

Это сегодня локомотивное депо Сургут — восемь ремонтных цехов, шесть пунктов подмены, 1285 километров — протяженность плеч обслуживания, 800 членов локомотивных бригад, почти 200 ремонтников и 140

инженерно-технических работников. Это сегодня в депо мощная ремонтная база со сложнейшим оборудованием, сложившийся квалифицированный коллектив. А тогда многого еще не было. Например, технический осмотр локомотивов проводился в старом тесном помещении с двумя кабинами, а экипировка — вообще на улице.

Но не это было главным. В конце концов, все необходимое можно построить. И Сургутское отделение, и локомотивное депо строились ускоренными темпами. В том же 1980 году, когда Гулага приехал в Сургут первый раз, сдавали новое здание локомотивного депо. Главным же был, по мнению Якова Ивановича, тот коллектив, который не без проблем и трудностей складывался в депо. Да и знакомых еще по Егоршино было здесь немало...

Как считают многие ветераны отделения, немалая заслуга в становлении коллектива, в формировании нормального климата принадлежит первому начальнику депо Виктору Тимофеевичу Блинову. Как вспоминал бывший главный инженер отделения Евгений Михайлович Протасов, этот человек обладал лучшим качеством руководителя — чувством справедливости. «Он был требовательным и уважаемым в самом многочисленном коллективе отделения. Именно Блинову довелось перенести основные трудности начала эксплуатации: комплектование локомотивных бригад, организацию основных видов ремонта в депо Тюмень, участие в оснащении депо Сургут. На его счету много других добрых дел».

Яков Иванович, конечно, видел все это и не мог не испытывать желания быть вместе с этими людьми. И потом, новое — это всегда интересно. Ну, а кроме всего прочего, Блинов и Гулага были еще и земляками, что делало их отношения особенно близкими. И вот как-то, после особенно успешной рыбалки, когда Яков Иванович, как он вспоминает, натаскал килограммов 20 щук, он решил:

— Надумал я, Виктор Тимофеевич, перебраться в Сургут. Понравилось мне здесь...

...Год прожили они с Валентиной Викторовной в вагонном купе. А потом — все как у всех: «бамовский» дом, который они обустроивали сами (две комнаты, кухня и веранда), квартира на улице Грибоедова недалеко от вокзала. В депо машинистом работал сын Сергей, который приехал вслед за родителями, здесь же нарядчиком трудилась его жена Галина Владимировна, подрастали два внука — Евгений и Дмитрий.

Нынешний заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам Виталий Васильевич Захаров какое-то время работал вместе с Гулагой-старшим.

— Он приемщиком, а я — старшим мастером в цехе ТО-3. То есть он принимал мою работу. Сколько помню его, никогда он, пользуясь положением, не «качал» права, не демонстрировал свою власть, а всегда, как более опытный специалист, учил, подсказывал, помогал во всем. А еще мы с Яковым Ивановичем частенько выступали на соревнованиях по шахматам на первенство отделения. Тогда это очень популярно было. Ну и между собой играли в свободную минуту. Кто чаще выигрывал? А мы по очереди друг у друга выигрывали...

Эту черту Якова Ивановича — ответственное отношение к делу — отмечает сегодня и внук Гулагин-старшего Дмитрий, токарь по обточке колесных пар депо. Как признается он сегодня, этому дед научил и его. Да и жизнь так сложилась, что взрослеть пришлось рано...

В 1986 году в результате несчастного случая погиб отец Дмитрия и Евгения Сергей Яковлевич. Дмитрий, как старший мужчина в семье,—

у них с Евгением разница в возрасте иди работать. А куда идти сыну, ника? И с 1990 года он работает в л... ря, потом слесарь по ремонту электр... ке колесных пар.

— Это у меня, наверное, от мамы... чинала свою трудовую биографию... Калинина в Свердловске. А Женя... нистом.

Росли мальчишки в основном под... тому сегодня у них можно обнаружить... рия, например, отмечают серьезное... Да он и сам признается, что этому пре... это были не разговоры и словесные убе... мер человека, не умеющего делать сво... но. Прежде всего перед самим собой...

— А еще у деда я научился выдер... рий.— И относиться к людям с пониман... ми надо вести себя так, как ты хочешь... хорошо — и к тебе хорошо. Да и учите... ли. Например, Виктор Михайлов, от ко... стей профессии.

Дима оказался хорошим учеником... запись о поощрениях в его трудовой к... звание «Лучший молодой рабочий пред... кто окружал и окружает его в коллекти...

Но он не собирается на этом оста... школы, конечно, прошло уже немало... о том, чтобы учиться дальше. Одна по... ный вуз вскоре после школы у него ух... брал баллов. Но теперь все чаще прих... же надо. Хотя профессия токаря Дмитр... траивает, кроме зарплаты. Но уходит... надеюсь на акционирование. В «Сург... плохо, зато теперь стало хорошо...»), жизни еще не достиг...



ков. Это сегодня в депо мощная ремонт-
ованием, сложившийся квалифицирован-
о еще не было. Например, технический ос-
в старом тесном помещении с двумя ка-
е — а улице.

В конце концов, все необходимое можно
ение, и локомотивное депо строились ус-
1980 году, когда Гулага приехал в Сургут
ие локомотивного депо. Главным же был,
тот коллектив, который не без проблем и
Да и знакомых еще по Егоршино было

ны отделения, немалая заслуга в станов-
ании нормального климата принадлежит
ру Тимофеевичу Блинову. Как вспоминал
ления Евгений Михайлович Протасов, этот
м руководителя — чувством справедли-
и уважаемым в самом многочисленном
Блинову довелось перенести основные
комплектование локомотивных бригад,
ремонта в депо Тюмень, участие в оснаще-
и-ого других добрых дел».

дел все это и не мог не испытывать же-
дми. И потом, новое — это всегда инте-
о. Блинов и Гулага были еще и земляка-
енно близкими. И вот как-то, после осо-
гда Яков Иванович, как он вспоминает,
решился:

еевич, перебраться в Сургут. Понрави-

иной Викторовой в вагонном купе. А по-
ий- дом, который они обустроивали сами
квартира на улице Грибоедова недалеко
м работал сын Сергей, который приехал
е нарядчиком трудилась его жена Галина
внука — Евгений и Дмитрий.

альника депо по кадрам и социальным
Захаров какое-то время работал вместе

стающим мастером в цехе ТО-3. То есть он
омню его, никогда он, пользуясь поло-
монстрировал свою власть, а всегда, как
л, подсказывал, помогал во всем. А еще
ско выступали на соревнованиях по шах-
я. Тогда это очень популярно было. Ну и
но минуту. Кто чаще выигрывал? А мы по

— ответственное отношение к делу — от-
старшего Дмитрий, токарь по обточке ко-
я он сегодня, этому дед научил и его. Да
слеть пришлось рано...

несчастного случая погиб отец Дмитрия
Дмитрий, как старший мужчина в семье,—

у них с Евгением разница в возрасте в полтора года,— в 15 лет реша-
ет идти работать. А куда идти сыну, внуку и правнуку железнодорож-
ника? И с 1990 года он работает в локомотивном депо: ученик слеса-
ря, потом слесарь по ремонту электрооборудования, токарь по обточ-
ке колесных пар.

— Это у меня, наверное, от мамы,— смеется Дима.— Она тоже на-
чинала свою трудовую биографию фрезеровщиком на заводе имени
Калинина в Свердловске. А Женя пошел по стопам отца, будет маши-
нистом.

Росли мальчишки в основном под присмотром бабушки и дедушки, по-
тому сегодня у них можно обнаружить много черт того и другого. У Дмит-
рия, например, отмечают серьезное, ответственное отношение к делу.
Да он и сам признается, что этому прежде всего научился у деда. Причем
это были не разговоры и словесные убеждения, а прежде всего личный при-
мер человека, не умеющего делать свое дело плохо, потому что это стыд-
но. Прежде всего перед самим собой...

— А еще у деда я научился выдержке и терпению,— говорит Дмит-
рий.— И относиться к людям с пониманием. Он приучил меня, что с людь-
ми надо вести себя так, как ты хочешь, чтобы они относились к тебе. Ты
хорошо — и к тебе хорошо. Да и учителя мои здесь, в депо, так меня учи-
ли. Например, Виктор Михайлов, от которого я набрался всех премудро-
стей профессии.

Дима оказался хорошим учеником. Достаточно сказать, что первая
запись о поощрениях в его трудовой книжке — о том, что ему присвоено
звание «Лучший молодой рабочий предприятия». Так что уроки деда и тех,
кто окружал и окружает его в коллективе депо, не прошли даром...

Но он не собирается на этом останавливаться. Хотя времени после
школы, конечно, прошло уже немало, подумывает Дмитрий Сергеевич
о том, чтобы учиться дальше. Одна попытка поступить в железнодорож-
ный вуз вскоре после школы у него уже была, но не получилось: не до-
брал баллов. Но теперь все чаще приходит мысль о том, что учиться все
же надо. Хотя профессия токаря Дмитрию нравится («Все меня здесь ус-
траивает, кроме зарплаты. Но уходить никуда не собираюсь, потому что
надеюсь на акционирование. В «Сургутнефтегазе» тоже сначала было
плохо, зато теперь стало хорошо...»), он считает, что «потолка» в своей
жизни еще не достиг...



св

вв

св

лл

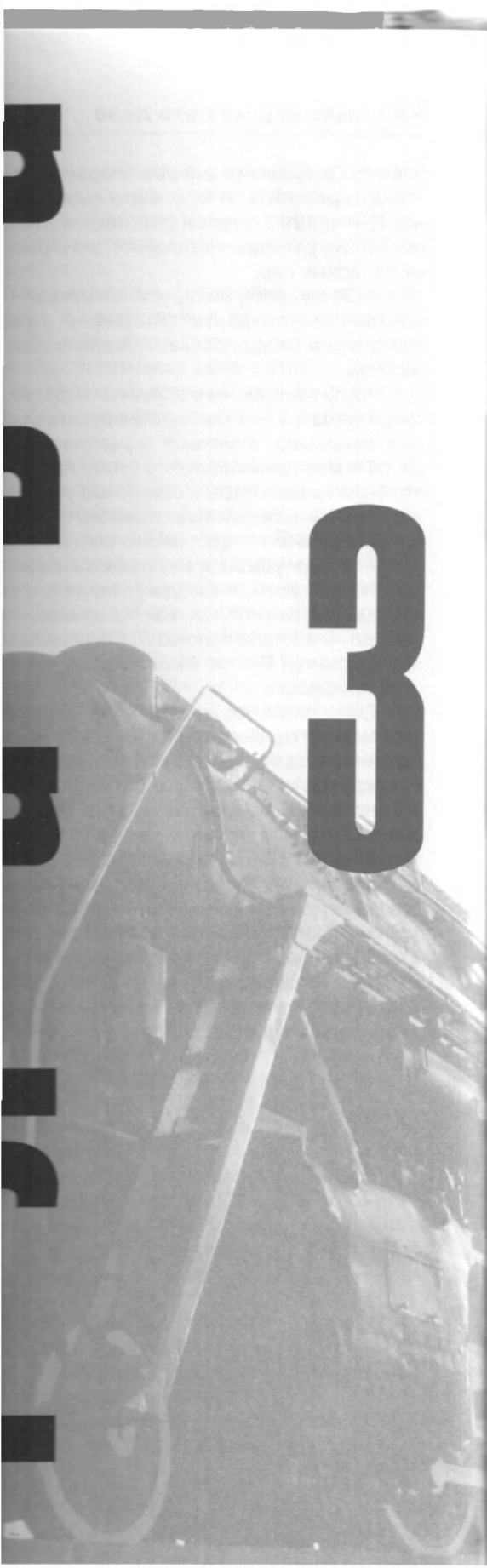
лл

3

1 8

Фронтоник железнодо выучки

2 0



1 8 7 8

Фронтвики

железнодорожной

выучки

2 0 0 3

В жизни отдельного ли человека, семьи, организации, даже и целой страны случаются «моменты истины»: выдержит испытание — закалка «на всю оставшуюся жизнь», не выдержит — значит, не судьба... В истории нашей страны, ее железных дорог, каждого железнодорожника, да и каждого россиянина, жившего в ту пору, таким «моментом истины» стала Великая Отечественная война. Война проверила на излом всю организацию железнодорожного дела в стране, война наложила резкий отпечаток на весь порядок и стиль жизни железнодорожного «государства в государстве», война породила «племя» железнодорожников-фронтовиков, само присутствие которых в железнодорожных коллективах можно уподобить наличию легирующих добавок в составе нержавеющей стали.

Но дело не только в том, что война сформировала на десятилетия вперед качественные особенности всех звеньев железнодорожной отрасли и работающих в ней людей; можно без тени сомнения утверждать, что мы — страна — и выиграть-то смогли ее во многом благодаря тому, что и в тылу, и на фронте самым героическим образом проявило себя железнодорожное «сословие» (подобно тому, как в победу над Наполеоном в свое время особенно значительный вклад внесли казаки атамана Платова).

В доказательство приведем весьма приблизительный, но все же не лишенный, на наш взгляд, доказательной силы расчет. К началу войны во всех подразделениях Свердловской железной дороги работало около 40 тысяч человек¹; 14 участников войны, ушедших на фронт из этого коллектива, стали Героями Советского Союза (15-й в истории Свердловской железной дороги Герой — хотя если в порядке хронологии, то первый — был удостоен этого звания «за Испанию»; к сожалению, он трагически погиб в самом начале Великой Отечественной войны) и двое стали полными кавалерами ордена Славы — в сущности, теми же Героями. Поделите 40 тысяч на 16 — и вы получите одного Героя на 2,5 тыс. человек. А каково соотношение по Союзу? По переписи 1939 года в Союзе проживало примерно 106 млн. человек в возрасте от 16 до 60 лет² (примерно в таких же возрастных границах пребывали и работники железной дороги). Звания Героя Советского Союза были удостоены несколько более 11 тыс. человек, а полными кавалерами ордена Славы стали 2582 человека³. Простая арифметика показывает, что тут соотношение было — один Герой (или кавалер орденов Славы трех степеней) примерно на 7,7 тыс. человек. То есть тут Героями становились в три раза реже. Отдельные случаи могут быть истолкованы как случайности, но когда оперируешь абсолютными цифрами, а счет идет на тысячи — это уже статистическая закономерность, требующая объяснения. И такое объяснение дать, на наш взгляд, нетрудно.

Мы уже говорили о том, что железнодорожная отрасль еще в XIX веке стала осознаваться как стержень промышленной цивилизации, с ее развитием стали связывать возможность прогресса всех остальных отраслей

¹ В статье В. М. Скворцова, предваряющей сборник «Подвигу жить века. Воспоминания железнодорожников Свердловской магистрали о Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (Екатеринбург, 1994), приводятся такие цифры: в 1940 году на дороге было занято 38,7 тыс. человек, к концу 1941 г. — более 43 тыс. человек (с. 6). Мы взяли округленную среднюю цифру.

² Итоги всесоюзной переписи населения 1959 года. СССР (сводный том). — М., 1962. С. 49.

³ Великая Отечественная война 1941–1945. Энциклопедия. — М., 1985. С. 205, 514.

народного хозяйства страны. В силу этого, созданных правительством страны, ли, железная дорога как магнит стала к ных, решительных, толковых. отве-твен- рованных людей. Таковых в предв- было найти в армии, поэтому дорога о- сии военнослужащими, уволенными в за- стников постигали премудрости железн- вживались в жесткий полувоенный пор-

Но когда для самой армии наступил надобилось в авральном порядке раз- пополнения, нежели из рядов железн- мать. Поэтому в начале войны уход не массовый характер. Как сообщает В. М. августе 1941 года со Свердловской же- на фронт 3286 человек». Но это же то- мом начале войны. А сколько тыся- еще зыву — в последующие месяцы? Хотя с- вать из армии для работы в тылу пред- железнодорожных профессий, тем не м- фронт не прекратился.

Уходили люди разных возрастов. в коллективах. Некоторым было за том- ли заметные должности и имели брон- лись отправки на фронт. Но, конечно, го- лодых, больших дел на дороге не успе- вивших по себе глубокой память. Ушед- вернулись, но уже в какие-то иные мест- сить — не осталось родных и близких. д- луй, у читателя может возникнуть вопр- железная дорога их воспитала? но все- ворить: достаточно того, что она их выбо- ного числа претендентов. И они, от- этот выбор. В книге, посвященной на- свердловских железнодорожников — о-

Чем занимались свердловские желе- же самым, что и все другие солдаты и а- их часть использовалась на фронте с у- сти — водили бронепоезда, ремонтир- пути, восстанавливали разрушен-е м- мых разных родах войск, разве что все- и чаще в артиллерии, авиации. та-е-е- ся их гражданский опыт работы с тех- грамотности. Однако главными досто- войне были другие их профессиона- манде, вырабатывающий у человека -у- ность за результат общего дела. для- ро и точно реагировать на меняю-е-т- ства и проявились особенно заметно в те- которые были отмечены высшими госуд-

⁴ «Подвигу жить века». С. 6.

⁵ Сведения о таких фронтовиках можно

века, семьи, организации, даже и целой страны: выдержит испытание — заживет, не выдержит — значит, не судьбыны, ее железных дорог, каждого железнодорожника, жившего в ту пору, таким образом Великая Отечественная война. Война — это организация железнодорожного дела, железный отпечаток на весь порядок и стиль управления в государстве», война породила фронтовиков, само присутствие которых можно уподобить наличию легирующих сталей.

Война сформировала на десятилетия впе-чатления звеньев железнодорожной отрасли и без тени сомнения утверждать, что мы — во многом благодаря тому, что и в тылу, и на фронте проявило себя железнодорож-ники в победу над Наполеоном в свое время — если казаки атамана Платова).

Численность приближительный, но все же не-значительной силы расчет. К началу войны Свердловской железной дороги работало около 10 тысяч человек, ушедших на фронт из этого кол-лектива Союза (15-й в истории Свердловской железной дороги). Если в порядке хронологии, то первый — в 1914 году; к сожалению, он трагически по-гиб в первой мировой войне) и двое стали полны-ми членами, теми же Героями. Поделите численность Героя на 2,5 тыс. человек. А како-го Героя? В 1939 году в Союзе проживало около 16 до 60 лет² (примерно в та-ком возрасте и работники железной дороги). Среди них были удостоены несколько более 11 тыс. человек ордена Славы стали 2582 человека³. То есть что тут соотношение было — один Ге-рой (трех степеней) примерно на 7,7 тыс. че-ловек — в три раза реже. Отдельные слу-чайности, но когда оперируешь абсо-лютными числами — это уже статистическая картина. И такое объяснение дать, на-пример, что железная дорога — это еще в XIX веке была промышленной цивилизацией, с ее раз-витием прогресса всех остальных отраслей промышленности.

Железнодорожная отрасль еще в XIX веке была промышленной цивилизацией, с ее раз-витием прогресса всех остальных отраслей промышленности.

В сборнике «Подвигу жить века. Вос-становление магистрали о Великой Отечествен-ной войне» (1994), приводятся такие цифры: в 1940 году в Свердловской области к концу 1941 г. — более 43 тыс. человек работали на железной дороге.

Сводный том). — М., 1994. С. 205, 514.

народного хозяйства страны. В силу этого и с учетом благоприятных усло-вий, созданных правительством страны для развития приоритетной отрас-ли, железная дорога как магнит стала к себе притягивать самых энергич-ных, решительных, толковых, ответственных, добросовестных, дисциплини-рованных людей. Таковых в предвоенные времена скорее всего можно было найти в армии, поэтому дорога охотнее всего замещала свои вакан-сии военными служащими, уволенными в запас. Они легче других своих свер-стников постигали премудрости железнодорожной техники и органичнее вживались в жесткий полувойсковой порядок железнодорожной службы.

Но когда для самой армии наступила жаркая военная страда и ей по-надобилось в авральном порядке развернуть свои дивизии, то лучшего пополнения, нежели из рядов железнодорожников, трудно было придум-ать. Поэтому в начале войны уход железнодорожников на фронт носил массовый характер. Как сообщает В. М. Скворцов, «только в июне, июле, августе 1941 года со Свердловской железной дороги добровольно ушли на фронт 3286 человек»⁴. Но это же только добровольно! И только в са-мом начале войны. А сколько тысяч еще ушло — и добровольно, и по при-зыву — в последующие месяцы? Хоть с весны 1942 года и начали отзы-вать из армии для работы в тылу представителей наиболее дефицитных железнодорожных профессий, тем не менее уход железнодорожников на фронт не прекратился.

Уходили люди разных возрастов, по-разному укорененные в своих коллективах. Некоторым было за тридцать, а то и за сорок, они занима-ли заметные должности и имели броню от призыва, но все-таки добыва-лись отправки на фронт. Но, конечно, гораздо больше уходило людей мо-лодых, больших дел на дороге не успевших совершить и потому не оста-вивших по себе глубокой памяти. Ушли — и не вернулись... А порой и вернулись, но уже в какие-то иные места. Сейчас не у кого о них и спро-сить — не осталось родных и близких, да и документов — в обрез. Пожа-луй, у читателя может возникнуть вопрос: так вправе ли мы говорить, что железная дорога их воспитала? Но ведь вовсе и не обязательно так го-ворить: достаточно того, что она их выбрала из практически неограничен-ного числа претендентов. И они, отправившись на фронт, оправдали этот выбор. В книге, посвященной наиболее примечательным судьбам свердловских железнодорожников, — самое законное им место.

Чем занимались свердловские железнодорожники на войне? Да тем же самым, что и все другие солдаты и офицеры. Лишь очень небольшая их часть использовалась на фронте с учетом гражданской специально-сти — водили бронепоезда, ремонтировали прифронтовые рельсовые пути, восстанавливали разрушенные мосты⁵. Остальные служили в са-мых разных родах войск, разве что все-таки несколько реже в пехоте и чаще в артиллерии, авиации, танковых войсках — там, где пригожда-лся их гражданский опыт работы с техникой, их более высокий уровень грамотности. Однако главными достоинствами железнодорожников на войне были другие их профессиональные качества: навык работы в ко-манде, вырабатывающий у человека чувство локтя, личную ответствен-ность за результат общего дела, дисциплинированность, умение быст-ро и точно реагировать на меняющуюся обстановку. Как раз эти каче-ства и проявились особенно заметно в тех подвигах железнодорожников, которые были отмечены высшими государственными наградами.

⁴ «Подвигу жить века». С. 6.

⁵ Сведения о таких фронтовиках можно найти в книге «Подвигу жить века».

Любопытное обстоятельство: из 14 свердловских железнодорожников, получивших звание Героя Советского Союза в годы войны, 8 человек — более половины! — удостоены этой награды за участие в операции по форсированию Днепра в конце октября 1943 года. Тут, конечно, есть и элемент случайности, потому что железнодорожников специально для этого штурма не собирали по всем фронтам, а из общего числа Героев Советского Союза военных лет «за Днепр» удостоено этого звания меньше четверти — 2438 человек из одиннадцати с лишним тысяч⁶. Но если и была случайность в том, что много свердловских железнодорожников оказалось участниками битвы на Днепре, то их храбрость, находчивость, стойкость, позволившие им совершить подвиг, случайными, конечно же, не были.

Поскольку битва за Днепр стала в некотором смысле центральным событием в фронтовой судьбе посланцев Свердловской железной дороги, стоит напомнить читателю некоторые подробности этого события.

Прежде всего: форсирование Днепра Красной Армией было одним из главных событий, решивших исход всей войны. Фашистский «блицкриг» провалился в первые месяцы войны: немцы получили мощный контрудар под Москвой. Потом они потерпели разгром под Сталинградом и под Курском, крепко увязли под Ленинградом. Но у Днепра рассчитывали взять реванш. Великая река представляла собой неодолимую естественную преграду — подобной не было на всем пути от Сталинграда до Берлина. Более выгодной для немцев позиции и нарочно придумать было бы невозможно. Правый (находившийся в руках оккупантов) берег — высок и горист, а левый, по которому к реке подходили наши войска, — низменная равнина, которая с правобережных круч просматривается (и простреливается) на многие километры. И между ними почти километровая полоса стремительно текущей воды. Помните у классика? — «Редкая птица долетит до середины Днепра». А тут ведь надо было не перелететь Днепр, а переплыть (на чем?) под прицелом немецких пушек и пулеметов, да еще технику с собой перевезти — не с голыми же руками пойдешь на штурм правобережных круч? Причем и осень повернула уже на вторую половину: в последней декаде октября, когда наши наступающие войска вплотную подошли к Днепру, вода в реке была уже ледяная. Так что гитлеровское командование, стремясь поднять боевой дух своих войск, приунывших после ряда крупных поражений минувшего лета, называло рубеж своей обороны по Днепру «восточным валом, о который разобьется Красная Армия». И надо признать: эти утверждения выглядели весьма правдоподобными.

Наша Ставка, естественно, хорошо понимала сложность задачи. Для штурма днепровского рубежа были мобилизованы практически все резервы, которыми тогда страна располагала. Разумеется, были в полной мере задействованы и все морально-психологические стимулы. В частности, заранее в войска была «спущена» информация о том, что весь начальствующий состав, который сумеет успешно вывести свои части и подразделения на другой берег реки, будет представлен к званию Героя Советского Союза. Но были бы напрасно израсходованы резервы и не возымело бы действия обещание наград для начальства, если бы рядовой состав не проявил чудеса находчивости и изобретательности, мужества и стойкости. Поэтому не только командиры, но и сотни рядовых были удостоены высшего воинского отличия за подвиг на Днепре.

⁶ Великая Отечественная война. 1941–1945. Энциклопедия. С. 100.

В числе тех и других, как уже сказано, и свердловских железнодорожников.

Однако среди наиболее отличившихся так или иначе связаны с нашей дорогой и Днепр, есть и летчики, и десантники, и подводники, и солдаты, совершившие свои подвиги в водной лодке, совершившие свои подвиги в водной лодке.

А в общем, пора уже конкретнее рассказать о свердловских железнодорожниках, участниках первого нашего Героя, участника Отечественной войны за подвиги на Днепре. Оговорку: в этой главе мы расскажем о высших военных отличиях, чьи подвиги на железной дороге, но не обо всех — о них расскажем в других главах этой книги.

Первый сб «Мессерш

Сергей
Александрович
Черных

Между железной дорогой и Кушва стоял небольшой дом. В нем жил Сергей Александрович Черных. Он долгие годы работал слесарем на Кушве, занимаясь ремонтом лесных пар.

Бог не обидел эту семью. У Сергея было четверо сыновей и три дочери. В 1941 году родился еще один паренек.

Что можно рассказать о мальчишке с таким именем? Он рос здоровым, активным. В школе он пел, танцевал, был в спортивной команде. Он считал себя «своим среди своих» — и действительно был.

Характер у него начал проявляться еще в детстве. В двадцать первого года умер отец. Сергей и вообще-то был голодный — во все время войны. Смерти кормильца и вовсе непонятно, как выживали. Однако же Сергей школу не бросил. Он продолжал учиться. От голода кружилась голова. Многие ребята в это время бегали с лопатами, брали усидчивостью.

И еще он любил мастерить модели самолетов. Он считал, что если бы на крыло авиация все больше заходила, то...

Но самолеты над Тагилом появились только в 1942 году. Сергей начал интересоваться авиацией с точки зрения профессии. Он считал, что если бы он был летчиком, то мог бы много сделать. А матери пора уже было помогать. И он решил пойти работать. Где ж он, подросток, мог...

из 14 свердловских железнодорожников-героев Советского Союза в годы войны, 8 человек получили эту награду за участие в операции «Днепр» в конце октября 1943 года. Тут, конечно, речь идет о том, что железнодорожников специально посылали по всем фронтам, а из общего числа награжденных лет «за Днепр» удостоено этого звания 8 человек из одиннадцати с лишним тысяч. Тем не менее, что много свердловских железнодорожников участвовало в битве на Днепре, то их храбрость, надежность им совершить подвиг, случайными,

стала в некотором смысле центральным элементом истории Свердловской железной дороги, о которых подробно рассказано в этой книге.

Переход Днепра Красной Армией был одним из ключевых моментов всей войны. Фашистский «блицкриг» потерпел разгром под Сталинградом, а Ленинградом. Но у Днепра рассчетывалась представляла собой неодолимую естественную преграду, не было на всем пути от Сталинграда до Днепра немцев позиции и нарочно придуманной (содержавшейся в руках оккупантов) берег — потому к реке подходили наши войска, — правобережных круч просматривается километры. И между ними почти километровой ширины воды. Помните у классика? — «Редкий Днепр». А тут ведь надо было не перебраться, а переправить — не с голыми же руками эти кручи? Причем и осень повернула уже в декаду октября, когда наши наступали к Днепру, вода в реке была уже ледяная, дождь, стремясь поднять боевой дух, ряды крупных поражений минувшего года по Днепру «восточным валом, о котором». И надо признать: эти утверждения были.

Она хорошо понимала сложность задачи. Были мобилизованы практически все ресурсы. Разумеется, были в полуморально-психологические стимулы. Была «спущена» информация о том, что кто-то сумеет успешно вывести свои части через реку, будет представлен к званию героя, а кто не сумеет, будет израсходован резерв. Обещание наград для начальства, если удастся найти находчивости и изобретательности не только командиры, но и сотни рядовых отличия за подвиг на Днепре.

В числе тех и других, как уже сказано, — восемь железнодорожников-свердловчан.

Однако среди наиболее отличившихся фронтовиков, чьи судьбы были так или иначе связаны с нашей дорогой, кроме участников форсирования Днепра, есть и летчики, и десантники, и танкисты, и даже командир подводной лодки, совершившие свои подвиги в других местах...

А в общем, пора уже конкретнее рассказать о том, где и как воевали свердловские железнодорожники, не обходя при этом вниманием и самого первого нашего Героя, получившего высокое звание еще до Великой Отечественной войны за подвиги в небе Испании. Сделаем, однако, оговорку: в этой главе мы расскажем о большинстве героев, удостоенных высших военных отличий, чьи судьбы пересеклись со Свердловской железной дорогой, но не обо всех — о некоторых нам показалось уместней рассказать в других главах этой книги.

Первый сбитый «Мессершмитт»

Сергей
Александрович
Черных

Между железной дорогой и заводским прудом в поселке Новая Кушва стоял небольшой деревянный домик. Отсюда Александру Симоновичу Черных недалеко было ходить на станцию, где он долгие годы работал смазчиком — заливал мазут в бусы колесных пар.

Бог не обидел эту семью детьми. Один за другим появились пятеро сыновей и три дочери. А в самую январскую стужу 1912 года родился еще один парнишка, которого назвали Сергеем.

Что можно рассказать о мальчишке с пристанционного поселка? Вспоминают, что был голосист и боек, но не задирист. В ребячьей компании чувствовал себя «своим среди своих» — ничем особо не выделялся.

Характер у него начал проявляться, когда семью постигла беда: в конце двадцать первого года умер отец. Сергею не было еще десяти лет. Год и вообще-то был голодный — во всей «революционной» России, а после смерти кормильца и вовсе непонятно, как они, такая многодетная семья, выживали. Однако же Сергей школу не бросил, упорно учился, хоть порой от голода кружилась голова. Много схватывал на лету, а что не давалось с лету, брал усидчивостью.

И еще он любил мастерить модели самолетов. Вообще становящаяся на крыло авиация все больше забирала его мысли и чувства.

Но самолеты над Тагилом появлялись редко, авиамодели и книги об авиации с точки зрения прозаических будней для подрастающего парня выглядели не больше, чем забавой (сегодня сказали бы: хобби), а матери пора уже было помогать. И Сергей, не закончив даже семилетку, идет работать. Где ж он, подросток, мог искать работу в пристанционном

поселке, да еще ежели учесть, что и дома при жизни отца железная дорога занимала ключевое место? Конечно, пошел к путейцам — там от него особой подготовки не требовалось. Но, поработав немного в бригаде ремонтников, решил поучиться более серьезной профессии — поступил в школу ФЗУ. В школе фабрично-заводского ученичества (так расшифровывается эта некогда популярная, но давно вышедшая из употребления аббревиатура) теорией головы воспитанников не загружали, а обучали работать руками. Так что из крепкого и сметливого парнишки через полгода получился очень приличный слесарь, и в этом качестве он работал в бригаде текущего ремонта паровозного депо станции Смычка. Честно говоря, недолго работал: когда ему исполнилось 18 лет и пришла пора отправляться на службу в армию, он поступил в военную летную школу.

Приезжая к матери на каникулы, он непременно заходил и в депо, чтоб поведать друзей. Но тем его связь с железной дорогой с тех пор и ограничивалась: все его помыслы были связаны теперь с авиацией. Учеба он отдался самозабвенно: его давняя — с мальчишеских лет — устремленность в небо подогревалась ощущением грозной опасности, все более явственно нависающей над миром. Война неизбежна — в том он был убежден и учился так, чтоб встретить испытания, так сказать, во всеоружии летного мастерства.

Учеба заняла три года. В конце 1933 года Сергей Черных окончил летную школу и вскоре, уже в декабре, в звании младшего летчика прибыл к месту службы. Спустя год ему присвоили звание старшего летчика и назначили командиром звена. Еще несколько месяцев прошло — и молодой «красный командир» (тогда это было очень употребительное выражение, и обозначало оно весьма престижный, как сказали бы сегодня, общественный статус) встретил чудесную девушку Зою Волкову, которая стала его женой.

Все шло как по нотам в жизни молодого летчика. Подчиненные безоговорочно признали его командирскую власть, под его руководством звено истребителей успешно осваивало новые типы воздушных машин, имело прекрасные результаты во всех других видах подготовки — летной, огневой, политической. По результатам стрельб звену даже присвоили звание «Воздушные снайперы». А в мае 1936 года его командиру Сергею Черных «за успехи в боевой и политической подготовке» вручили первую в его жизни правительственную награду — военный орден Красной Звезды.

Но вскоре судьба Сергея круто повернулась. 18 июля 1936 года начался франкистский путч в Испании. Мятежники получили поддержку со стороны фашистских режимов Германии и Италии; на помощь испанскому народу двинулись бойцы-добровольцы из разных стран мира. На каменных плато Пиренейского полуострова разыгрывалась кровавая репетиция будущей второй мировой войны. В числе советских добровольцев защищать Испанскую республику отправился и 24-летний военный летчик Сергей Черных.

Настойчивая учебная работа предыдущих лет, отмеченная даже высоким орденом, очень пригодилась уральцу в боевых условиях. На своем «курносом» (испанцы говорили: «чато») «ишачке» — И-16 — молодой летчик уверенно переигрывал противников в воздушной акробатике. В книге М. Степанова «Народный герой» рассказывается о многих боях, в которых участвовал Сергей Черных в испанском небе.

Однажды, например, ему вместе с группой истребителей было поручено атаковать группу бомбардировщиков «юнкерсов», прилетевших

бомбить город. «Юнкерсов» прикрывавший скомандовал: «Делай, как я!» — и Сергей (он в том бою был ведущим) в прицеле будто боком летел на него. Выбрав момент, Черных дал по нему удар, как можно выше, чтобы разбить своего ведущего, потом падающего самолета.

Авиационная часть, в которой Черных обрела боевой опыт. У нее была несколько пунктов. Летчики стали передвигаться к Мадриду. Росла слава об их подвигах, известным.

Однажды «юнкерсы» неожиданно появились над аэродром, где базировалась авиация Черных. Все, кто там находился, боясь



укрытие от осколков. Одним из них был Сергей Черных. Как был, был в кабину своего И-16 и включил мотор. Пользуясь преимуществом в скорости, он гнал бомбардировщиков — они уже отставали. Он сблизился к одному из них вплотную и ударил. Бомбардировщик загорелся и, пылая, рухнул на землю. Другой бомбардировщик по «ястребку». Но Черных, сделав удар, не успел уйти. Пули вражеских пуль, да при этом еще и второй пули, попали в него. Он и его прошил пулеметный огонь.

В декабре 1936 года объектом его внимания стал самолет-разведчик, повадившийся летать в наступившей зимней погодой. Многие истребители пытались его сбить, но не удавалось. Им управлял опытный ас — Сергей Черных. Он овладел азартом, да с земли неудачные попытки атаковать в хитростях врага. И тогда уж делом стало ответить хитростью.