

ДНИКОВ

анции Сарга.
с дизельным топливом.
монолитно собранный, безошибочно змея-
прекрасный своим управляемым и силь-
зм — и вдруг одно неверное мгновение
ную, самим дьяволом воздвигнутую, гору
металла.

овской железной дороге пожарник Степан
ией от сиюминутных дел первый зам. на-
аевич Варгин прибыли на место, именно
ру.

ившихся вагонов, снег, почерневший от
самом верху дьявольской пирамиды —
ю дыхание — каким-то тоже дьявольским
на с надписью «ПРОПАН».

е главного пожарника, поймет любая до-
горелки газовой плиты. Пропан — это на-
й газ, коварно не имеющий ни цвета, ни
арным бутаном в послушных и малых ко-
бытовой газ, коим пользуемся мы ежед-
ний 120-тонную чудом уцелевшую цистер-
на высоту нескольких этажей и окружен-
г нефтяного топлива... У Плугарева не
кья взрывоопасной пирамиды — поселок
им садом...

лучше любого из случившихся здесь лю-
ть — этого было мало. Ему, именно ему
жность заместителя начальника отдела
части обязывала.

ка дороги стал как бы вровень со всеми
отрел теперь на Плугарева: что будем де-

редстояло разобрать, железно и мертво
А как при этом обойтись без искры га-
которая может возникнуть от трения метал-
теперь огнеопасен.

ыли представители аварийной газовой
близко, дали свое «добро», но при непре-
зводить без них. «Вы, мол, заварили эту
и расхлебывать». И уехали.

Танки — боевые машины без стреляющих башен — основная тяговая сила в подобных ситуациях — стояли уже наготове. Прибыл восстановительно-пожарный поезд. Сосредоточены и расставлены по местам люди — пожарники и восстановители, под руками все средства пожаротушения; растянuty шланги, готовые напрячься и ударить струей воды...

В рупор на всякий случай предупредили посторонних покинуть зону аварии. Да что было предупреждать — вздыбленная цистерна, кричала на всю округу: «Пропан-а-а!».

Подножье пирамиды обезлюдело. Взревели моторы стальных машин, и натянулись тросы.

У подножья пирамиды остался один человек. Он снял шапку со вспотевшей головы, машинальным движением пригладил ежик волос и шапкой же дал отмашку танкам.

Потянулось длинное, как прожитая жизнь, мгновение ожидания. Ох, как много вместились в него, как много пронеслось!..



Степан
Филиппович
Плугарев

Почему в подобных критических ситуациях первым промелькивает детство? Четкой и живой картинкой. Отец — совхозный чабан. Степа паваном увязывался за ним на ночную пастьбу и спал потом всю ночь в стожке свежей полувсыохшей травы. Наверно, обоим грело близкое присутствие друг друга. Недолго ему пожилась с отцом — десять лет. В 1941-м Филипп Плугарев ушел на фронт и погиб под Ростовом, защищая родное Ставрополье.

Мама... В поселке Совхозном их теперь осталось четверо: кроме матери, старшая сестра Мария, младший братишка Вовка и он, десятилетний отрок Степан. А поселок оказался на каком-то несчастном перепутье: спать ложились при наших, а просыпались — немецкие мундиры и каски мельтешат за окнами. Немцы рвались к нефтяному Кавказу. Как Пелагея Ивановна кормила-обихаживала их троих и как ей хватало сил еще и на других совхозных детей — работала в детском саду, — он и теперь в ум не возьмет, но прожили они в Совхозном весь 1942-й и половину 1943 года, пока его окончательно не прибрала к рукам советская армия.

А с освобождением рассыпался поселок — семьи одна за другой стали покидать «перепутье», прощаясь навсегда с пережитыми здесь бедами и напастями. Наладились уезжать и Плугаревы. Запрягли в телегу свою коровенку, погрузили пожитки и двинули вслед за военными обозами в Ставрополь. На телеге «фраерил» только шестилетний Вовка, остальные свои 300 верст «киселя хлебали» пешком, успевая под медленный ход коровьего шага ухватить для нее травы, воды раздобыть да обменять на хлеб что-то из тележных пожитков. На лето, слава богу, выпала дорога.

В Ставрополь прибыли осенью 1943-го. Остановились у родственников. Дядя Жора отдал им на временное жительство летнюю мазанку: стены саманные, а потолок камышовый.

Через полгода освободилась невдалеке землянка с печкой-буржуйкой, жили в ней и стали потихоньку с помощью родных готовить саман на собственную хату: глину, солому, камыш возили на корове, лепили и сушили большие саманные кирпичи. Наверно, тут, на первой его стройке, и проснулась в Степане тяга к надежности и расчетливости каждого своего шага, потому что до мельчайших деталей помнит он ту стройку, тот станок для самана, пропорции глины и соломы, тщательность выкладки стен и печи... Та саманная хата служила им долго и надежно, пока уже взрослый брат Владимир Филиппович не возвел на ее месте более просторный дом.

Такая вот мелькнула картинка...

А на месте аварии — сначала медленно, с опаской — раскручивалась работа. Даже к смертельной опасности можно и нужно привыкнуть — раз выбрал такую профессию.

Сначала предстояло очистить подходы к «пирамиде», убрать с дороги то, что мешало к ней подступиться и уступало силе тягача: порожние цистерны — те на колесах, другие помяты и сорваны с платформ, колесные пары...

Шапку Степану пришлось нахлобучить — мороз-то утренний под 40, слава богу, градусов.

Авария случилась на узком станционном пространстве: с одной стороны действующие пути, по которым продолжали идти поезда, а с другой — лесопогрузочная эстакада. Технике негде особо развернуться. В черном снежно-мазутном месиве вязли ноги, кто оказался в валенках — прямо беда, они огрузили и набрякли маслянистой влагой.

В этой тесноте каждый приказ, каждая отмашка тягачу была чревата новой бедой. Одно неверное движение...

Есть в Ставропольском степном краю такая трава — перекати-поле. Ее вместе с колючим кураем и мягкой нехворощей скирдуют и заготавливают как топливо для казанов — хороший жар дает. Но недолгий. И сколько ее ни скирдуй, сколько ни жги — нет конца перекати-полю.

У людей — как и в природе. Степану вот всегда была по душе основательность. Что бы ни делал, за что бы ни брался — хотелось утвердиться, покрепче стоять на ногах, не быть перекати-полем.

Мечталось в юности о Суворовском училище. Ненарушимый, четкий строй, красивый — черное с красным — мундир, обязывающий быть всегда подтянутым, собранным. Какое-то было безотчетное к этому тяготение.

Но с училищем не сложилось — не удалось раздобыть в разрушенном райцентре нужный документ. И как-то сразу пришел на смену училищу

Ставропольский железнодорожный техникум хозяйства.

Учеба в послевоенные годы... Она — логическое продолжение детства. В эту пору — существование. Ни 500-граммовый суп не несешь его домой, так и липнет, так и после занятий и дотемна — работа на в станице Тихорецкой, куда вскоре переехал у него и Тоня появилась, его будущая Аня. Патичной головке все не так, как у него, оказалось, что день, прожитый без нее, — нуть из жизни.

Они уже не расставались с тех пор. «Парту».

С Тоней появился у Степана над смысл бытования на земле. Начал созна

В 1951-м закончен курс техникума. Расп — ник-механик вагонного хозяйства. Расп — Орджоникидзевскую железную дорогу, в Там и поженились. Играли свадьбу 20 и обстоятельный осмотрщик вагонов. деповская диспетчерша, готовая за ним

...А на Сарге работа напрягалась. Подходы расчистили, все, что поддавал да с пропановым наверху смотрелас ступно. К остальному без газорезки не этого боялись. А ну как от искры и откры — масляный металл, разлившееся нефт под ногами загорится? Цистерна с про — та должна быть точная. Руки — холодны

Принимай, Филиппыч, решение. Р

«Эх, Дербент тебя поberi!» — мы — очередную отмашку.

Дербент...Соленый каспийский ме

Жилью, конечно, откуда быть? Сна — виделась им, молодым, пожилая работн — стол да кровать. Одеяло, подушки — деп — и доступное — рыба. На первое, на втор — вяленая... Дербент — город садоводов, р — ноград — не по летам и не по карману. л — интернациональный приморский город, б — лезнодорожниками и — рыбаками, ковро — ителями и — тоже рыбаками. Евреи, лез — бой. Возьмешь — уже спасибо, а если е — вых за кило, другом будешь — не разл — сравнению с какой-нибудь севрюгой ст

Таким солено-сладким было их пер

Но и работа брала в железные тиски — добротных, надежных, как саманный ки — Страна продолжала жить войной, она — Война за качество, война за сроки, вой

лся поселок — семьи одна за другой ста-
ясь навсегда с пережитыми здесь беда-
жать и Плугаревы. Запрягли в телегу свою
и двинули вслед за военными обозами
«л» только шестилетний Вовка, остальные
пешком, успевая под медленный ход ко-
авы, воды раздобыть да обменять на хлеб
лето, слава богу, выпала дорога.
ию 1943-го. Остановились у родственни-
менное житье летнюю мазанку: стены са-

ь недалеко землянка с печкой-буржуй-
ку с помощью родных готовить саман на
и, камыш возили на корове, лепили и су-
и. Наверно, тут, на первой его стройке,
надежности и расчетливости каждого сво-
йших деталей помнит он ту стройку, тот
лины и соломы, тщательность выкладки
служила им долго и надежно, пока уже
ович не возвел на ее месте более про-
а...

а медленно, с опаской — раскручивалась
ности можно и нужно привыкнуть — раз

ь подходы к «пирамиде», убрать с доро-
иться и уступало силе тягача: порошние
е памяти и сорваны с платформ, колес-

хлобучить — мороз-то утренний под 40,

станциионном пространстве: с одной сто-
рым продолжали идти поезда, а с дру-
технике негде особо развернуться. В чер-
ли ноги, кто оказался в валенках — пря-
маслянистой влагой.

из, каждая отмашка тягачу была чревата
жение...

ном краю такая трава — перекасти-поле.
гкой нехворощей скирдуют и заготовли-
роший жар дает. Но недолгий. И сколько
нет конца перекасти-полю.

Степану вот всегда была по душе осно-
то бы ни брался — хотелось утвердить-
ить перекасти-полем.

ровском училище. Ненарушимый, чет-
расным — мундир, обязывающий быть
Какое-то было безотчетное к этому тя-

— не удалось раздобыть в разрушен-
как-то сразу пришел на смену училищу

Ставропольский железнодорожный техникум. Факультет вагонов и вагон-
ного хозяйства.

Учеба в послевоенные годы... Она вспоминается светло. Как взрос-
лое продолжение детства. В эту пору ничто не могло всерьез омрачить
существование. Ни 500-граммовый суточный паек хлеба, который, пока
несешь его домой, так и липнет, так и липнет к рукам; ни бесплатная —
после занятий и дотемна — работа на строительстве учебных корпусов
в станице Тихорецкой, куда вскоре перевели техникум... Да ведь тут-то
у него и Тоня появилась, его будущая Антонина Ивановна, у которой в сим-
патичной головке все не так, как у него, все ветер, все наперекор. Но вдруг
оказалось, что день, прожитый без нее, можно, ничуть не жалея, вычерк-
нуть из жизни.

Они уже не расставались с тех пор, как сели за одну техникумовскую
«парту».

С Тоней появился у Степана надежный, как саманная постройка,
смысл бытования на земле. Начал сознательно строить жизнь и семью.

В 1951-м закончен курс техникума. У него теперь профессия — тех-
ник-механик вагонного хозяйства. Распределились с Тоней вместе — на
Орджоникидзевскую железную дорогу, в вагонное депо станции Дербент.
Там и поженились. Играли свадьбу 20-летний, не по годам серьезный
и обстоятельный осматрщик вагонов и беспечная, как степной ветер,
деповская диспетчерша, готовая за ним в огонь и воду.

...А на Сарге работа напрягалась, как тугой, вибрирующий трос.
Подходы расчистили, все, что поддавалось, убрали-растащили. Пирами-
да с пропановым навершием смотрелась все более устрашающе и непри-
ступно. К остальному без газорезки не подступиться. Этого все ждали и
этого боялись. А ну как от искры и открытого голубого огня вспыхнет про-
масленный металл, разлившееся нефтяное топливо для дизелей? Снег
под ногами загорится? Цистерна с пропаном? Близкая эстакада?.. Рабо-
та должна быть точная. Руки — холодными, без лишних движений.

Принимай, Филиппыч, решение. Рискуй, главный пожарник.

«Эх, Дербент тебя поберет!» — мысленно чертыхнулся Плугарев и дал
очередную отмашку.

Дербент...Соленый каспийский медовый месяц...

Жилью, конечно, откуда быть? Сняли комнату у «бабушки» — такой
видалась им, молодым, пожилая работница вагонного депо. Голые стены,
стол да кровать. Одеяло, подушки — деповские. На столе — самое дешевое
и доступное — рыба. На первое, на второе и на третье. Вареная, жареная,
вяленая... Дербент — город садоводов, рыбаков и виноградарей. Сады и ви-
ноград — не по летам и не по карману. А вот рыба... Все, кто населял этот
интернациональный приморский город, были виноделами и — рыбаками, же-
лезнодорожниками и — рыбаками, ковроделами и — рыбаками, станкостро-
ителями и — тоже рыбаками. Евреи, лезгины, чеченцы... Все одаривали ры-
бой. Возьмешь — уже спасибо, а если еще и заплатишь пять-шесть цело-
вых за кило, другом будешь — не разлей вода. Картошка, помнится, по
сравнению с какой-нибудь северягой стоила в пять-шесть раз дороже.

Таким солено-сладким было их первое пристанище.

Но и работа брала в железные тиски. Вагоны... Их надо было много —
добротных, надежных, как саманный кирпич. И вовремя. Чтобы как часы.
Страна продолжала жить войной, она не умела и не хотела жить иначе.
Война за качество, война за сроки, война за план.

А дорога — ведь это было государство в государстве. Своя прокуратура, свой политотдел. Для них больших и маленьких чинов не существовало. Пусть ты и самый большой начальник, а проштрафился — получай 10–15 суток гауптвахты. Отправишься, как миленький, в Краснодар (именно там она обреталась) на хлеб и воду — утром чай, вечером чаище... Думай, друг, как будешь жить дальше.

Мирная война была и для Степана школой жизни. Опоздать, недоглядеть, не справиться с заданием, не быть уверенным в каждом твоим оглядом меченом вагоне... Это было, к счастью, не страхом, а сутью его бытования. Он с детских лет на том стоял.

Семейная жизнь в Дербенте была тогда недолгой. Предстояла служба в армии. Светило ему попасть в подводники. Но не довелось. Работали однажды на складах с цементными полами, простудился, схватил воспаление легких. Пока лечился, подводников и след простыл. Выпала карта в ПВО — отдельный артиллерийский зенитный батальон в Потийском порту. Школа офицеров запаса.

Демобилизовавшись в 1953-м, вернулся к семье в Дербент. Там уже дочь росла — Танюша.

Работал теперь бригадиром в подсобных цехах вагонного депо. По изготовлению и ремонту всей вагонной оснастки. Бытовало тогда неписаное правило — все детали должны соответствовать существующим «альбомным» стандартам. Вагон только на вид прост и понятен. Сведущий человек знает: как всякий удобный и обиходный механизм, вагон работался и складывался многими десятилетиями, его составные части долго притирались и приходили к стандарту.

Есть время и особая натура человеческая, чтобы стандарт менять, совершенствовать. А есть другое время и другой талант — дать стандарту полностью и эффективно выработать свой ресурс. Этим-то даром и владел Степан Плугарев. Как поставить заслон малейшей неточности, которая возьмет да и скажется вдруг на большой скорости груженого под завязку состава? Не с альбомом же ему соваться, принимая всякую деталь. И пришло простое решение — шаблон! Правда, немало пришлось попотеть бригадиру подсобников, чтобы сработать точнейший трафарет на каждую обиходную деталь вагонной оснастки. Зато теперь никому даже самому маломальскому брачку Плугарева было не миновать.

Жаль иногда, что нельзя сосчитать и поставить в актив мастеру своего дела не случившуюся по его догляду аварию, не оборванную на полувзлете чью-то судьбу, не пущенные по ветру деньги и материальные ценности. Какая бы выстроилась жизнеутверждающая статистика!

А жара стояла в Дербенте — не приведи господь. Только гудок окончания смены — летят вагонники на Каспий. Вода хоть и соленая, но хороша-а! Потом, правда, рубах жена не напасется — расплзаются на глазах от соленого пота.

С газорезкой пофартило, обошлось. Пожарный поезд стоял в готовности, но без работы. Наверно, то спасло пожарников, что мороз стоял под сорок градусов. Нефтяное топливо, да еще, помнится, зимнее — все-таки не бензин. Ему, чтобы вспыхнуть, градусов 60 подавай. Вот так мастерство и осторожность об руку с уральским морозом и делали дело.

Но куда было не уйти от главного — как снять-сверзить пропановую «мину» с верхушки? Сама она оттуда, как по ступенькам, не спустится.

Думай, Степан Филиппович, — делай, помнишь?..

И как только память успевает вспомнить...

Дербент середины 50-х годов. Как случались? Умер Иосиф Виссарионович — праздник со слезами на глазах? ется, обзаводится современным кинотеатром, советскую власть... Наверно были и еще мог не заметить и не почтить застольем ми деликатесами: молодая семья жила в отдельную комнату в деревянном доме.

Большого счастья Плугарев и его семья жизни своей не припомнят — своя комната, на которых ты, твоя жена и дочь полагались. Могут пройти на руках или и говорить: умела наша родная Советская власть. Да и любой российской власти это...

А вслед за новосельем — еще великий мальчишка и девочку! Комната, полная детей, как и все растет в долинах Дагестана. Путь — по три месяца. Плугаревские вагонники и непоседа (это надо же — двойным счастьем как виноградная гроздь...

Но когда у нас праздники без слез? Внезапная болезнь — менингит. Они и сестры. Кричали их рты, кричали глаза, неющие крошечные тельца...

Через несколько дней не стало Любы.

Степан и Тоня жили теперь машина. Сала только работа, спасительная чердак их любимая, такая желанная Комната с ее пядь, любая вещь напоминали о нем страдающими глазами погибших детей.

Найти где-то другое место работы было делом не только что не простым, пришел из Москвы указ направить одну из усовершенствований командного состава (ШУКС). Узнав о «бумаге» из Москвы, Степан отправку.

Случай стал его судьбой.

Ему со средним специальным училищем, так, что небу было жарко. Все предложено. В августе 1956-го по направлению ШУКС на Кавказской железной дороге. А еще конкретный. Начальником пожарного поезда.

Того самого, какой стоял сейчас, и, к счастью, не был пока востребован.

Были советы опускать пропановую камеру варительно ее путь по железу солидным случай, если цистерна где-то имеет течь в ходе операции. Течь и искра — это катастрофа.

...не была тогда недолгой. Предстояла служба в подводники. Но не довелось. Работая на этих полах, простудился, схватил воспаление легких и след простыл. Выпала карьера артиллерийский зенитный батальон в Потийском

... в подсобных цехах вагонного депо. По из-
... вагонной оснастки. Бытовало тогда неписа-
... ны соответствовать существующим «аль-
... ко на вид прост и понятен. Сведущий че-
... и обиходный механизм, вагон работался
... тельностями, его составные части долго при-
... .

считать и поставить в актив мастеру своего догляду аварию, не оборванную на полупыле по ветру деньги и материальные ценности — неутверждающая статистика!

по обоим. Пожарный поезд стоял в го-
верно, то спасло пожарников, что мороз
стоящее топливо, да еще, помнится, зим-
ту, чтобы вспыхнуть, градусов 60 подавай.
— сать об руку с уральским морозом и де-

главного — как снять-сверзить пропановую
да, как по ступенькам, не спустится.

Дербент середины 50-х годов. Какие беды-праздники тогда у него случались? Умер Иосиф Виссарионович, почти земляк, кавказский уроженец — праздник со слезами на глазах? Город генерально реконструируется, обзаводится современным кинотеатром, памятником борцам за Советскую власть... Наверно были и еще праздники. Но одного Дербент не мог не заметить и не почтить застольем с виноградным вином и рыбными деликатесами: молодая семья железнодорожников Плугаревых получила отдельную комнату в деревянном бараке на шесть семей!

А вслед за новосельем — еще великая радость: двойню Тоня родила, мальчика и девочку! Комната, полная детей! Они и растут, как на дрожжах, — как и все растет в долинах Дагестана. Танюшке уже скоро три, малышам — по три месяца. Плугаревские вагоны не знают износа. Тонька — умница и непоседа (это надо же — двойню подарить!) — полнится материнским счастьем как виноградна гроздь...

Но когда у нас праздники без слез ходили? У малышей объявилась внезапная болезнь — менингит. Они страдали на глазах матери, отца и сестры. Кричали их рты, кричали глаза, кричали в отцовских руках их си-
няющие крошечные тельца...

Степан и Тоня жили теперь машинально. Осточертел Дербент. Спасала только работа, спасительная череда домашних забот. Но Комната... их любимая, такая желанная Комната стала теперь невыносимой. Каждая ее пядь, любая вещь напоминали о неизбывной беде и смотрели на них страдающими глазами погибших детей...

Найти где-то другое место работы, получить расчет — в то время было делом не только что не простым, а почти невозможным. Повезло: пришел из Москвы указ направить одного человека в двухгодичную школу усовершенствования командного состава военизированной охраны (ШУКС). Узнав о «бумаге» из Москвы, Степан Плугарев вымолил у начальства отpravку.

Ему со средним специальным учиться пришлось только год. А учился так, что небу было жарко. Все предложенные предметы сдал «на отлично». В августе 1956-го по направлению ШУКСа Плугарев оказался на Свердловской железной дороге. А еще конкретнее — на станции Серов-Сортировочный. Начальником пожарного поезда.

Того самого, какой стоял сейчас на запасном пути станции Сарга и, к счастью, не был пока востребован.

Были советы опускать пропановую «бомбу» осторожно, смазав предварительно ее путь по железу солидолом, чтобы не вызвать искры и на случай, если цистерна где-то имеет течь или она может образоваться в ходе операции. Течь и искра — это катастрофа.

Но молчаливым противником такого медленного пути была необходимость как можно быстрее восстановить движение на двухпутке. Страна с грузами очередной семилетки и спешащими по государственными делам пассажирами укоризненно и ожидающе смотрела на восстановителей, как всегда требуя от них невозможного.

Железная дорога, как и многие предприятия Советской России, всегда пребывали на военном положении. А военное положение — это фактор человеческий. Инструкция, здравый смысл тут не советчики.

Пожарник Плугарев это ой как хорошо знал по жизни. И всеми силами пытался противостоять слепому случаю.

На Свердловской дороге приобщаться к новому делу ему особо не пришлось — что-то менять в себе, перестраивать. Всей недлинной еще предыдущей жизнью он был приноровлен не ликвидировать беду, а не допускать ее, не давать ей назреть изначально.

Вот командует Плугарев водонасосной станцией, смонтированной в вагоне, и двумя цистернами по 25 тонн воды каждая. В его распоряжении 12 человек «личного состава» — трехсменный караул. В каждой смене начальник, моторист и два пожарника. Но это все, что называется, на пожарный случай. А его, Плугарева, задача и даже, прямо сказать, лично-жизненная установка — как можно реже пожарников тревожить, не доводить ситуацию до края. Для этой цели существует на дороге обходно-дозорная служба. Вот в ней-то новый начальник пожарного поезда — кум королю: дотошный, требовательный, непреклонный. Обиходное русское «авось» не по нему, с ним не «договоришься». Ох и попортил кровушки всякого ранга начальникам Степан Филиппович! А зато сидим мы, с ним, пенсионером, теперь на уютном диванчике, вспоминаем его трехлетнюю бытность «пожарником», я, конечно, жду чего-нибудь «жареного», а Плугарев разводит руками: где ему взять то, чего не было?

Видя такое дело, пригласили «удачливого» пожарника в дорожный отдел охраны — старшим инструктором по пожарно-технической части. Тут Степан Филиппович и совсем оказался «в своей тарелке». Упредить возможную аварийно-пожарную ситуацию в самом ее зародыше — в строительном проекте, предусмотреть все виды охраны, чтобы возможная беда, буквально сказать, не нашла себе лазейки.

Но сколько мудреных типовых проектов, инструкций, положений пришлось ему днями и ночами штудировать — по строительной и технической части, системе отопления, вентиляции... Разбираться, учиться, вникать во все тонкости и, казалось бы, мелочи... Для того только, чтобы рассматривая очередной проект, не оказаться некомпетентным, не упустить вольный или невольный подвох, остановить возможную беду на самых дальних подступах.

Те строительные проекты, в которых зафиксированы дотошные предупреждения и оглядки инструктора по пожарно-технической части, они, кстати сказать, 75 лет хранятся в толстых и молчаливых гроссбухах — то ли ждут своей поры, когда кому-то придется ответить за оплошность в проекте, то ли своей немотой и невостребованностью свидетельствуют о надежности сооружения, выстроенного тогда еще на бумаге.

В такой вот незаметной стороннему глазу работе текла жизнь на дороге Степана Филипповича Плугарева. Рос по службе. Через десяток лет стал заместителем начальника отдела охраны по пожарно-технической части. Еще сколько-то спустя — первым замом. И наконец, до пенсионного мая 1991 года — начальником отдела военизированной охраны Свердловской железной дороги.

Дорожная служба безопасности шенствовалась. Именно на Свердловской железной дороге на и опробована первая в стране водонасосная станция, способная подавать в очаг пожара воду. Такие мощные станции с танковыми цистернами были в Тюмени и Свердловске, обезопасив так вагоны. МПС распорядилось доставить станцию в Свердловск.

Служба безопасности вооружила станцию инструкциями — почти на каждый опасный случай, точки, где на случай аварии, взрыва, пожара, учтена возможность той или иной ситуации.

Жизнь текла практически без праздников. Люди отдыхают, у пожарника наступила минута отдыха; он каждую минуту ждет экстренного сигнала, «позволить себе» — ни-ни. Это опять же дисциплина, а житейская философия.

Долгие годы предупреждая возможные аварии, знал, где у нее та единственная лазейка, где можно было бы ошибиться, даже вооружившись всеми техническими инструкциями. Это так называемая «точка», где бы ему, ни покрывши — усугубление технической неосведомленности станций. И в этой обстановке, в которой мы в своей жизни находимся, в нескончаемых трудностях, в борьбе, в перестроечных. А если колесо упадет, то малейшая из-под нее искра может вызвать пожар. Как много в этой ситуации зависит от человеческого фактора! Горы предупредительных знаков, все летит в тартарары, минутной надежды на авось, секундной внимательности диспетчером. Вот где коварство человеческого фактора.

Каждому свердловчанину памятен этот день, когда род потряс мощный взрыв на станции Свердловск. Вагон с гексогеном и тротилом — 120 тонн взрывчатого вещества — был отпущен по сортировочному участку. А в это время через парк прибытия слезающих поездов (то есть в сторону Москвы) грузовой состав.

...И вот взрывоопасная цистерна застряла между танковыми тягачами. С елико возможной осторожностью сдвинули с места и стали, что называется, отделять от пирамиды.

Знал ли поселок, вольготно раскинувшийся на берегу, с каким огнем «играют» сейчас восстановители, обернуться каждое рискованное движение?

Плугарев знал. И благословлял 40-летнюю службу, утром в Шалинском районе, — их единственная критическая ситуация. Конечно, искра, но пропановая цистерна двигалась, и настал момент, когда она обрела ее на пути.

Все остальное было делом времени.

ом такого медленного пути была необходимо восстановить движение на двухпутке. Страсти и спешащими по государственным делам и ожидающе смотрела на восстановительное возможное.

кие предприятия Советской России, всеобщем. А военное положение — это фактически здравый смысл тут не советчики.

как хорошо знал по жизни. И всеми силами к тому случаю.

приобщаться к новому делу ему особо не хотелось, перестраивать. Всей недлинной еще инновационен не ликвидировать беду, а не дойти изначально.

водонасосной станцией, смонтированной по 25 тонн воды каждая. В его распоряжении — трехсменный караул. В каждой смене пожарника. Но это все, что называется, на рева, задача и даже, прямо сказать, личное дело пожарников тревожить, не дойти этой цели существует на дороге обходной начальник пожарного поезда — кумань, непреклонный. Обходное русское «договоришься». Ох и попортил кровушки план Филиппович! А зато сидим мы, с ним, на диванчике, вспоминаем его трехлетнюю службу, жду чего-нибудь «жареного», а Плугарев взял то, чего не было?

ли «удачливого» пожарника в дорожный отдел по пожарно-технической части. Тут оказался «в своей тарелке». Упреждать ситуацию в самом ее зародыше — встроить все виды охраны, чтобы возможная беда, беда лазейки.

ых проектов, инструкций, положений приобщать — по строительной и технической части... Разбираться, учиться, вникать во все... Для того только, чтобы рассматривая компетенцию, не упустить вольный или немыслимую беду на самых дальних подступах. в которых зафиксированы дотошные предосторожности по пожарно-технической части, они, в толстых и молчаливых grossбухах — то кому-то придется ответить за оплошность и невостребованностью свидетельствуют орожденного тогда еще на бумаге.

ороннему глазу работе текла жизнь на дороге. Рос по службе. Через десяток лет отдела охраны по пожарно-технической части первым замом. И наконец, до пенсионного отдела военизированной охраны Свердлов-

Дорожная служба безопасности вооружалась технически, совершенствовалась. Именно на Свердловской дороге была сконструирована и опробована первая в стране водонасосная станция высокого давления, способная подавать в очаг пожара по триста литров воды в минуту. Такие мощные станции с танковыми двигателями появились в Перми, Тюмени и Свердловске, обезопасив таким образом весь главный ход дороги. МПС распорядилось доставить одну из станций в Москву для демонстрации.

Служба безопасности вооружила дорожников подробнейшими инструкциями — почти на каждый опасный груз разработаны аварийные карты, где на случай аварии, взрыва, пожара рассчитан и выверен каждый шаг, учтена возможность той или иной опасности.

Жизнь текла практически без праздников. Потому что когда все прочие люди отдыхают, у пожарника наступает особая напряженность: он начеку; он каждую минуту ждет экстренного вызова. Отлучиться, расслабиться, «позволить себе» — ни-ни. Это опять-таки не просто мундирная дисциплина, а житейская философия.

Долгие годы предупреждая возможную беду, Плугарев прекрасно знал, где у нее та единственная лазейка, перекрыть которую он не в силах, даже вооружившись всеми техническими и противопожарными знаниями и инструкциями. Это так называемый человеческий фактор — ни дна бы ему, ни крыши — усугубленный наличием опасных грузов и техническим несовершенством станций. И конечно, всегдашней экстремальной обстановкой, в которой мы в своей стране пребываем. В вечной с чем-нибудь борьбе, в нескончаемых трудностях — то военных, то послевоенных, то перестроечных. А если колесная пара тормозится чугунной колесницей — малейшая из-под нее искра грозит пожаром или взрывом, — то как много в этой ситуации зависит от состояния человека и от вышеназванных факторов! Горы предупредительных мероприятий, дни и ночи неуспяного бдения — все летит в тартарары от беспечно брошенного окурка, минутной надежды на авось, секундной даже вынужденной потери бдительности диспетчером. Вот где коварно притаилась и ждет нас беда!

Каждому свердловчанину памятен октябрь 1988-го. Когда ночью город потряс мощный взрыв на станции Свердловск-Сортировочный. Два вагона с гексогеном и тротилом — 120 тонн взрывоопасного груза! — были отпущены по сортировочному уклону без маневрового локомотива. А в это время через парк прибытия следовал без остановки нечетный (то есть в сторону Москвы) грузовой состав...

...И вот взрывоопасная цистерна зашевелилась. Пошли в ход краны, танковые тягачи. С елико возможной осторожностью пропановую «бомбу» сдвинули с места и стали, что называется, сантиметр за сантиметром отделять от пирамиды.

Знал ли поселок, вольготно раскинувшийся по обе стороны путей, с каким огнем «играют» сейчас восстановители и пожарники, чем может обернуться каждое рискованное движение крановщика!..

Плугарев знал. И благословлял 40-градусный мороз, что случился тем утром в Шалинском районе, — их единственного союзника в сложившейся критической ситуации. Конечно, искры были, был и открытый огонь газорезок, но пропановая цистерна двигалась все ближе и ближе к земле, и настал момент, когда она обрела ее надежную твердь.

Все остальное было делом времени и умения.

Более сорока лет продолжалась жизнь без праздников Степана Филипповича Плугарева на Свердловской железной дороге. Но и уйдя на заслуженный отдых, он не мог жить празднично: почти десять лет работал инструктором-преподавателем учебного центра службы военизированной охраны — охотно дарил молодым то, что обрел за десятилетия служения избранному делу. 25 лет отдала дороге его надежная подруга жизни — Антонина Ивановна.

За окнами плугаревской квартиры сегодня другая жизнь. Впрочем, почему — другая? Жизнь, она каждый день новая. И праздники ее могут вовсе не совпадать с календарем.

Кулинария — творчество жизнерадостное

**Валентина
Васильевна
Мезюхина**

Тридцать три года Валентина Васильевна Мезюхина трудится в одной системе — рабочего снабжения. Тридцать три года на одной дороге — Свердловской. Она здесь выросла — от ученицы повара до мастера высшего класса.

Мы, женщины, после пары часов стояния у домашней плиты буквально валимся с ног. А у Вали кухонная вахта длится по 12 часов, из года в год, десятилетие за десятилетием. Не устала, Валентина?

Скромная и застенчивая от природы, моя собеседница удивляется такому вопросу:

— Да что вы? Если дело по душе, усталости не чувствуется. Мне нравится все, чем я занимаюсь: варить, стряпать, изобретать новые блюда.

Вот и весь ответ. Короче не скажешь. Домысливаю за Валентину, что поварское дело еще тем привлекательно, что его результат всегда на виду — на обеденном столе.

Девчонкой Валя видела себя в белоснежном халатике медсестры. Поступила в училище, но страх перед прозекторской оказался сильнее мечты. Дорога привела в орсовскую столовую на станции Алапаевск. Опытному повару Лидии Семеновне Гайнутдиновой (ее уже нет в живых) досталась толковая и старательная ученица. Она вникала во все тонкости кулинарного искусства, что не замедлило сказаться на результате. Вскоре Валентине уже присвоили третий разряд, это высокая оценка ее ученических умений. А что до девических грез, так только на шаг отступила от них девушка. Ведь ее профессия напрямую связана со здоровьем людей. Невкусная еда вредит самочувствию, а та, что «пальчики оближешь», — наоборот, лечит.

Немного лет потребовалось, чтобы к названию профессии прибавилось слово «старший». Из Алапаевска Валентина переехала вслед за будущим

мужем в Тавду. Здесь ей доверили большое заведование столовой № 9 Тавдинского района, но не по характеру Валентины Васильевны. Упросила-таки руководство оставить ей равнозначно бригадиру на производстве, чтобы удовлетворили: зачем же характер ломать? И на этом месте круг забот Валентины боты смены (в ней десять работниц), выдача блюд. Заведующую производством часто за приготовлением блюд. Валентина Васильевна ценит душевные отношения в коллективе.

Начальник Тавдинского отдела рабочей Емельянова так отзывается о ней:

— Валентина Васильевна — сама собой открывает двери столовой и послед-



Валентина Васильевна Мезюхина

что она немногословна. К каждой сотруднице интересно интересоваться их домашними делами —

Интерес этот совсем не праздный. Кулинария — радостное, жизнеутверждающее. Оно не вызывает тем более злобного к себе отношения. Если что-то пошло не так, то можно держать пари, что с ним не подпортил кто ему настроение, или в самом деле Валентина Васильевна всегда заменит и

дела. Нынешняя заведующая «девятки» Валентина передала бразды правления, благодарна за помощь в любой ситуации.

— Когда Валя в смене — я спокойна. — Валентина значит, линия к сроку получит ночную смену путейцы, вагонники и локомотивные бригады сетителями по поводу качества блюд.

долглась жизнь без праздников Степана Филаретовской железной дороге. Но и уйдя на заслуженный отдых: почти десять лет работал инструктором учебного центра службы военизированной милиции. Но, что обрел за десятилетия служения на дороге его надежная подруга жизни — Ан-

на квартиры сегодня другая жизнь. Впрочем, на каждый день новая. И праздники ее могут гарем.

ИЯ — ГВО достное

Валентина Васильевна Мезюхина трудится в отделе снабжения. Тридцать три года на одной работе. Она здесь выросла — от ученицы повара до заведующей.

В течение стояния у домашней плиты буквально кухонная вахта длится по 12 часов, из года в год. Не устала, Валентина?

От природы, моя собеседница удивляется

то душе, усталости не чувствуется. Мне нравится, стряпать, изобретать новые блюда. Не скажешь. Домысливаю за Валентину, что увлекательно, что его результат всегда

себя в белоснежном халатике медсестры. Перед прозекторской оказался сильнее мечтой столовую на станции Алапаевск. Опытному повару (ее уже нет в живых) досталась толстая вилка во все тонкости кулинарного искусства на результате. Вскоре Валентине уже высокая оценка ее ученических умений. А что на шаг отступила от них девушка. Ведь ее здоровье людей. Невкусная еда вредит обществу, — наоборот, лечит.

чтобы к названию профессии прибавилось Валентина переехала вслед за будущим

мужем в Тавду. Здесь ей доверили большой коллектив в сорок человек — заведование столовой № 9 Тавдинского отдела рабочего снабжения. Однако не по характеру Валентины Васильевны играть роль первой скрипки. Упросила-таки руководство оставить ей должность старшего повара, что равнозначно бригадиру на производстве. С сожалением, но просьбу ее удовлетворили: зачем же характер ломать, работа должна быть в удовольствие. И на этом месте круг забот Валентины обширен. Организация работы смены (в ней десять работников), выдача продуктов, проверка качества блюд. Заведующую производством часто можно видеть в цехах, у плиты, за приготовлением блюд. Валентина Васильевна говорит, что больше всего ценит душевные отношения в коллективе и со стороны руководства орс.

Начальник Тавдинского отдела рабочего снабжения Надежда Алексеевна Емельянова так отзывается о ней:

— Валентина Васильевна — само воплощение ответственности. Первой открывает двери столовой и последней закрывает. Вы не смотрите,



Валентина Васильевна Мезюхина

что она немногословна. К каждой сотруднице свой подход имеет. А уж поинтересоваться их домашними делами — это свято.

Интерес этот совсем не праздный. Кулинария — творчество жизне-радостное, жизнеутверждающее. Оно не терпит дурного настроения и тем более злобного к себе отношения. Если у повара что-либо не удалось, то можно держать пари, что он сегодня встал не с той ноги. Или подпортил кто ему настроение, или в семье неполадки. В таком случае Валентина Васильевна всегда заменит «проблемную» повариху. Ради дела.

Нынешняя заведующая «девятки», которой Валентина Васильевна передала бразды правления, благодарна ей за поддержку и готовность прийти на помощь в любой ситуации.

— Когда Валя в смене — я спокойна, — признается Валентина Кочкина, — значит, линия к сроку получит ночную выпечку, будут сытно накормлены путейцы, вагонники и локомотивные бригады, не случится конфликтов с посетителями по поводу качества блюд.

А за свою продукцию Мезюхиной и ее подругам не приходится краснеть. Ее знают не только в Тавде, но и на соседних станциях Мортке, Куминской, Устье-Аха. Мэр города Александр Викторович Соловьев заказывает торты только у орсовских кулинаров. На предприятиях ждут не дождутся коробейницу Ирина Пуртову с булочками, пирожками и прочей снедью. Мигом расходятся и полуфабрикаты, приготовленные по-домашнему. Сегодня «девятка» — уникальный островок прошлого строя в окружении частных заведений питания. Именно к ним несет горожанин свои небогатые деньги. Ну-ка, попробуйте перекусить в рыночном кафе. Не меньше трехсот целковых выложите. А у Мезюхиной вас накормят на сорок: с первым, вторым, третьим, и десертом угостят.

— Поделитесь своими кулинарными секретами,— прошу Валентину Васильевну. Отвечает, как всегда, однозначно:

— Душу нужно вкладывать и не переставать учиться.

Валентина Васильевна вспоминает, с каким желанием постигала эти самые секреты на курсах в Свердловске, в Ленинграде и как торопилась творить, да-да, творить у плиты, возвращаясь с дорожных кулинарных советов. Непременно все рецептурные «изюминки» стремилась освоить в своей столовой. Специальной литературы в то время выпускалось мало, поэтому советы и опыт коллег были единственным источником совершенствования мастерства.

— Сейчас все переменилось, — вздыхает Валентина, — книгами о вкусной и здоровой пище завалены все магазины, а кулинарные фестивали, за неимением средств на их проведение, ушли в прошлое.

Сожалеет большой экспериментатор в области технологии о не востребо-
ванности ее познаний в национальной кухне. Посетители столовой пред-
почитают традиционное уральское меню. А как хотелось бы порадовать зав-
сегдаев грибной солянкой или пикантным салатом из креветок.

Работа — ее дом, ее семья, ее судьба. Встретила эту самую судьбу Валя в своей первой столовой, где ученицей кулинарные университеты постигала. Владимир Мезохин по распределению после пожарного училища в Алапаевск прибыл. Заметил Валентину за кухонной стойкой, увез к родителям в Тавду. Свадьбу играли в ресторане «Елочка», под «живую» музыку. Казалось, вся их жизнь будет сплошным праздником, музыкой для двоих. Перестройка лишила Владимира работы, не нужны стали огнеборцы в таком количестве. Переломы в судьбе не всякий выдержит. Потому у внешне спокойной Валентины Васильевны на душе не всегда мир и покой. Только работа и спасает от горестных дум. Не сомневаюсь, что на юбилей своей старшей девчата наговорят ей немало добрых слов о скромности и душевности. Заслужила.

Общественное питание всегда держалось у нас исключительно на женском энтузиазме. За символическую плату Валентина Мезюхина и ее коллеги делают трудную, зачастую монотонную работу на совесть, не требуя взамен вознаграждения. «Мы — последние образцы социалистического воспитания, — горько пошутила одна из представительниц этой профессии. — Таких терпеливых, верных своему профессиональному долгу людей нынче днем с огнем не сыщешь». Скрамная труженица, кулинарных дел мастер Мезюхина — одна из них.

Педагогическая одиссея

**Семен
Дмитриевич
Ключников**

Карьера будущего отличника народного просвещения Ключникова поначалу шла гладко. К волнующей процедуре поступления в Московский университет он относился весьма спокойно, считая ее не более чем формальностью. — Отправляйте хоть куда, только не забудьте испечь учителя географии. В вузе же, на самой глубинке нагрузки по воле ректора (и многих других учителей).

— Ребята, так дело не пойдет! — не бросил. Заврайоно слезно упрямый учебный год. Взамен обещал «вольную»

Слово свое районный чиновник сдал Семену кандидат в члены партии от правых. Однако действующая власть имела свои интересы, и Семена Дмитриевича не учли. Но, ждала Семена Дмитриевича стезя правды, и он, привыкший к строгой дисциплине, уехал.

Тот случай из далекой молодости
дорогу. Потолкавшись в двери городско-
ской дороги. Тогдашний начальник отде-
ла видя перед собой перспективного педагога,
его начальства за сманивание кадров, про-

— Доброго места тебе не дам. По-

Богом забытым краем, дальней точ-
ция Бисер. Но школа, ее материальная
по-хорошему поразили молодого геогра-
признался Семен Дмитриевич, ставший

Содержание этой фразы вобрало в сознание собственное учительское багажное чемоданчик, в котором кто-то является творцом лучшего опыта, кто-то — воспитателем. Слова известного педагога стали ключом к его долгой и плодотворной деятельности.

Грамотному, думающему директору не сидеть на одном месте. Едва в дорожном журнале, как тут же слали «скорую помощь» в личное дело: точка за иголкой, вместе с мужем поехали. Татьяна Владимировна, учитель математики, знала правило: не выносить родственные дела из школы: директор Ключниковой не жалеет ни одной фамилии.

ожиной и ее подругам не приходится крас-
де, но и на соседних станциях Мортке, Ку-
да Александр Викторович Соловьев заказы-
кулинаров. На предприятиях ждут не дож-
ртову с булочками, пирожками и прочей
олуфабрикаты, приготовленные по-домаш-
жальный островок прошлого строя в окру-
ния. Именно к ним несет горожанин свои
пробуйте перекусить в рыночном кафе.
выложите. А у Мезюхиной вас накормят
етым, и десертом угостят.
инарными секретами,— прошу Валентину
да, однозначно:

и не переставать учиться.
оминает, с каким желанием постигала эти
рдловске, в Ленинграде и как торопилась
ты, возвращаясь с дорожных кулинарных
птурные «изюминки» стремилась освоить
литературы в то время выпускалось мало,
единственным источником совершен-

ь,— вздыхает Валентина,— книгами о вкус-
и все магазины, а кулинарные фестивали,
ведение, ушли в прошлое.

ментатор в области технологии о невострем-

нальной кухне. Посетители столовой пред-

е меню. А как хотелось бы порадовать зав-

ликантным салатом из креветок.

а, ее судьба. Встретила эту самую судьбу

где ученицей кулинарные университеты

по распределению после пожарного учи-

стил Валентину за кухонной стойкой, увез

грали в ресторане «Елочка», под «живую»

будет сплошным праздником, музыкой для

димира работы, не нужны стали огнебор-

мы в судьбе не всякий выдержит. Потому

Васильевны на душе не всегда мир и по-

т горестных дум. Не сомневаюсь, что на

наговорят ей немало добрых слов о скром-

егда держалось у нас исключительно на

ическую плату Валентина Мезюхина и ее

ю монотонную работу на совесть, не тре-

ы — последние образцы социалистиче-

тила одна из представительниц этой про-

рных своему профессиональному долгу

ыщешь». Скромная труженица, кулинар-

из них.

Педагогическая одиссея

Семен
Дмитриевич
Ключников

Карьера будущего отличника народного просвещения Семена Дми-
триевича Ключникова поначалу складывалась, прямо скажем, не
гладко. К волнующей процедуре распределения выпускник Перм-
ского университета отнесся весьма легкомысленно. Легкость объяс-
нялась грозившей перспективой призыва на воинскую службу.
— Отправляйте хоть куда, только ближе к городу,— заявил ново-
испеченный учитель географии. Это «хоть куда» обернулось в сель-
ской глубинке нагрузкой по всем школьным наукам (за неимени-
ем учителей).

— Ребята, так дело не пойдет! — взбунтовался Семен, но учеников
не бросил. Заврайоно слезно упросил молодого специалиста закончить
учебный год. Взамен обещал «вольную» без трех лет отработки.

Слово свое районный чиновник сдержал. С трудовой книжкой в кар-
мане кандидат в члены партии отправился в райком, сниматься с парт-
учета. Однако действующая власть имела на учителя свои виды. Возмоз-
но, ждала Семена Дмитриевича стезя партийного работника. А он, не под-
чинившись строгой дисциплине, уехал в город.

Тот случай из далекой молодости и привел Ключникова на железную
дорогу. Потолкавшись в двери городских школ, подался в Управление Перм-
ской дороги. Тогдашний начальник отдела учебных заведений Кокшаров,
видя перед собой перспективного педагога, но опасаясь гнева обкомовско-
го начальства за сманивание кадров, предложил компромиссный вариант:

— Доброго места тебе не дам. Поедешь в «дыру»!

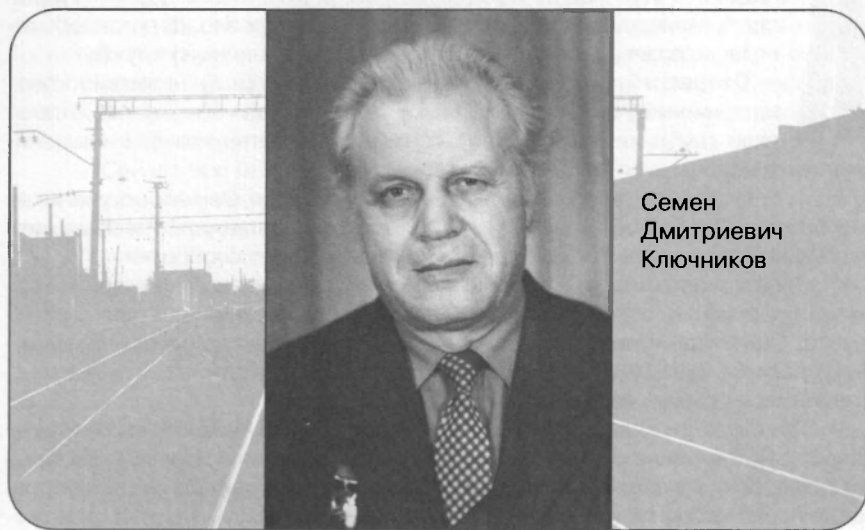
Богом забытым краем, дальней точкой на карте области считалась стан-
ция Бисер. Но школа, ее материальная база, сильный коллектив педагогов
по-хорошему поразили молодого географа. «Здесь я научился работать!» —
признался Семен Дмитриевич, ставший директором школы в 24 года.

Содержание этой фразы вобрало в себя кропотливый труд по накоп-
лению собственного учительского багажа. Тот и должен быть директором,
кто является творцом лучшего опыта, чей труд становится образцом для
воспитателей. Слова известного педагога-новатора Василия Сухомлин-
ского стали ключом к его долгой директорской судьбе.

Грамотному, думающему директору не позволяли долго засиживать-
ся на одном месте. Едва в дорожном образовании возникали трудности,
как тут же слали «скорую помощь» в лице Семена Дмитриевича. И, как ни-
точка за иголкой, вместе с мужем переезжала верная спутница жизни
Татьяна Владимировна, учитель математики. В семье придерживались зо-
лотого правила: не выносить родственные отношения за стены дома. По-
этому в школах директора Ключникова не преподавала учительница с та-
кой же фамилией.

Чусовская 84-я, базовое учебное заведение отделения, досталась Семену Дмитриевичу в лучшем виде. Долгие годы ее возглавляла заслуженный учитель России, мудрейшая женщина Прасковья Кузьминична Исакова. Она создала сплоченную команду единомышленников. Школьная атмосфера способствовала расцвету способностей каждого педагога, результаты их труда самым наилучшим образом сказывались на учениках. Непросто было молодому руководителю подняться до их высот. Немало шишек и синяков набил себе директор. «Пять лет в Чусовской пролетели, как один миг», — подытожил Семен Дмитриевич очередной отрезок своей карьеры.

Предложение встать во главе школы-интерната № 3 станции Пермь-Сортировочная оказалось неожиданным. Опыта работы в учебном заведении интернатного типа у Ключникова не было. В душе он всячески сопротивлялся новому назначению. В Чусовской его устраивала школа, бытовые условия. Для страстного рыбака и охотника лучшего места, чем живописные окрестности этого небольшого города, не найти. Летние



Семен
Дмитриевич
Ключников

каникулы семья Ключниковых с друзьями проводила в палаточном лагере на берегу красавицы Чусовой. Стоило ли оставлять эти удовольствия, которых в нашей жизни выпадает не так уж много.

Микрорайон железнодорожников, примыкающий к станции Пермь-Сортировочная, порадовал Ключникова чистотой и ухоженностью. Не в пример провинциальному городку Чусовому. Но этот фактор оставался единственным аргументом в пользу смены жительства. Школьное, а еще более интернатское хозяйство, повергли Семена Дмитриевича в шок. За пять лет существования школы-интерната в нем сменилось четыре директора. И все-таки на домашнем совете решили, что быть главе семейства пятым...

— Первый год директорства оказался самым сложным, — вспоминает Ключников, — сменилась вся администрация. Новые требования, что мы предъявили к педагогам, а через них к детям, не всем пришлось по душе. Некоторые покинули школу.

Один из приоритетов, которых директор придерживался в своей более чем сорокалетней педагогической практике, — создание положительного микроклимата в педколлективе. В его школах учителя не ссорились, не жаловались на коллег и начальство. Они спокойно выполняли свои

Основание пирамиды

обязанности по обучению и воспитанию. Семен Дмитриевич и в интернате. Приезжавшие сюда: прежних людей не узнать!

Разгадать особые секреты Ключникова Насрутдинова, бывшая заместителем заведующего, а ранее директором 56-й школы, которой вышел глава Свердловской области, и много других достойных выпускников.

— Более интеллигентного человека, чем Семен Дмитриевич удивительным образом не было от бога, умело расставлял кадры. Чувствовал ситуацию и при необходимости ставил заведение Пермского отделения всегда дачи и научной работы. На базе школы проходили дорожные и сетевые семинары.

Но вернемся к самому трудному делу, которой было отдано 14 лет жизни.

— Во времена Хрущева перед нами стояла задача воспитания элиты советского общества. Интеллектуальных занятий музыкой, живописью, танцами. Семен Дмитриевич, — но экстра-школы заготовили. Наша не была исключением. Почти 80 процентов станций, где оставались родители, уровень интеллекта и поведение ребенка было такое, что после домашних каникул приходило учеников в норму. Хотя запрещая посещение интернатов следует в пояс поклониться: так спасали и спасают целые поколения. Это сейчас. Нынешнее — вряд ли вспомнит, — неужели?

За преданность учительской профессии Семен Дмитриевич получил в Пермском и Чусовском отделениях самые почетные звания: отличник народного просвещения, лауреат премии им. Крупской.

Под занавес успешной карьеры доверили ему. И дело здесь не в природных способностях. Директора потребовались для спасения школьного города на тысячу учеников. Это место начальника отдела. Школа третья.

— Передо мной стояла одна задача, — рассказывает Семен Дмитриевич о своем первом году. Что школа сдавалась строителями авиационных предприятий. Проблемы отвлекали от главного. Считаю, ведущим в деятельности директора.

Но Семен Дмитриевич справился и с этим. Вернулся в пермскую 84-ю школу. Оттуда.

На пенсии Семен Дмитриевич все еще. Директор мечтал с юных лет. В шести километрах проходит их пешком) у Ключникова было много, особые, организованные как никто в мире. Вод, — с ними я отдыхаю душой.

В город он наведывается, чтобы пообщаться. Две дочери подарили ему четверых внуков.

учебное заведение отделения, досталась Семен. Долгие годы ее возглавляла заслуженная женщина Прасковья Кузьминична Исакова — команду единомышленников. Школьная атмосфера способностей каждого педагога, результаты вразумительно сказывались на учениках. Непросто подняться до их высот. Немало шишек и слез. Пять лет в Чусовской пролетели, как один день — очередной отрезок своей карьеры. После школы-интерната № 3 станции Пермь-Ижидан. Опыта работы в учебном заведении Ключникова не было. В душе он всячески сопротивлялся. В Чусовской его устраивала школа, было рыбака и охотника лучшего места, чем в небольшом городе, не найти. Летние



Семен
Дмитриевич
Ключников

друзьями проводила в палаточном лагере. Стоило ли оставлять эти удовольствия, ведь их так уж много. Ключников, примыкающий к станции Пермь-Ижидан, чистотой и ухоженностью. Не в пригородном. Но этот фактор оставался единственным жителем. Школьное, а еще более для Семена Дмитриевича в шок. За пять лет в нем сменилось четыре директора. И все же, что быть главе семейства пятым... Он оказался самым сложным, — вспоминает Ключников. Новые требования, что мы должны к детям, не всем пришлось по душе.

директор придерживался в своей профессиональной практике, — создание положительной атмосферы. В его школах учителя не ссорились, дружба. Они спокойно выполняли свои

обязанности по обучению и воспитанию. Такую «погоду» создал Семен Дмитриевич и в интернате. Приезжавшие руководители отдела удивлялись: прежних людей не узнать!

Разгадать особые секреты Ключникова помогла Наталья Константиновна Насрутдинова, бывшая заместителем начальника отдела учебных заведений, а ранее директором 56-й егоршинской школы, из стен которой вышел глава Свердловской магистрали Александр Сергеевич Мишарин и много других достойных выпускников.

— Более интеллигентного человека мне встречать не доводилось. Семен Дмитриевич удивительным образом притягивал к себе людей. Учитель от бога, умело расставлял кадры. Чувствовал настроение учителя в любой ситуации и при необходимости старался тактично помочь. Учебные заведения Пермского отделения всегда отличал высокий уровень методической и научной работы. На базе школ Ключникова тоже не раз проходили дорожные и сетевые семинары и конференции.

Но вернемся к самому трудному «дитю» директора — школе-интернату, которой было отдано 14 лет жизни.

— Во времена Хрущева перед такими учебными заведениями ставилась задача воспитания элиты советского общества за счет организации дополнительных занятий музыкой, живописью, точными науками, — поясняет Семен Дмитриевич, — но экстра-школы заполнили дети из проблемных семей. Наша не была исключением. Почти 80 процентов учеников приезжали с линейных станций, где оставались родители-железнодорожники. Что греха таить, уровень интеллекта и поведение ребят оставляли желать лучшего. Бывало и такое, что после домашних каникул педагоги в течение дня приводили учеников в норму. Хоть запрещай поездки домой. Поэтому работникам интернатов следует в пояс поклониться: терпением, добротой и лаской они спасали и спасают целые поколения. Это оценило, наверное, то общество. Нынешнее — вряд ли вспомнит, — неожиданно заключил мой собеседник.

За преданность учительской профессии, успехи в воспитании детей Пермского и Чусовского отделений Семен Дмитриевич удостоен многих почетных званий: отличник народного просвещения, почетный железнодорожник, лауреат премии им. Крупской.

Под занавес успешной карьеры довелось ему испытать крещение Севером. И дело здесь не в природных суровостях климата. Опыт и мудрость директора потребовались для спасения школы № 20 станции Сургут. Целый школьный город на тысячу учащихся остался без директора, занявшего место начальника отдела. Школа требовала сильных рук.

— Передо мной стояла одна задача — не допустить срыва занятий, — рассказывает Семен Дмитриевич о своей северной эпопее, — дело в том, что школа сдавалась строителями аврально, с массой недоделок. Хозяйственные проблемы отвлекали от главного, учебного процесса, который, считаю, ведущим в деятельности директора школы.

Но Семен Дмитриевич справился и с этой ролью. Из Сургута он вновь вернулся в пермскую 84-ю школу, откуда его и проводили на заслуженный отдых.

На пенсии Семен Дмитриевич всецело отдался пчеловодству, о котором мечтал с юных лет. В шести километрах от станции Чайковская (он проходит их пешком) у Ключникова большая пасека. «Пчелы — существа особые, организованные как никто в мире, — уверяет директор-пчеловод, — с ними я отдыхаю душой».

В город он наведывается, чтобы поинтересоваться успехами внуков. Две дочери подарили ему четверых «мужиков». Морской офицер Артем

служит в столице. Алексей, как и дед, учится на географа, подрастают школьники Данил и Ванечка.

— Наши родители — очень дружная пара, — рассказывает Марина, экономист отделения дороги, — не расстаются со времен студенчества. Не слышали от них разговоров на повышенных тонах, слов раздражения. Отец высоко поднял для нас с сестрой планку мужского идеала. Найти такого спутника жизни не просто, поэтому наша мама — самая счастливая женщина.

— Благодарен случаю, что привел меня на Свердловскую железную дорогу, — подводит итог своей счастливой учительской судьбе наш герой, — железнодорожным учебным заведениям всегда давалось больше свободы и самостоятельности в решении серьезных творческих задач. Поэтому наши выпускники непременно отличались свободой мышления и духа.

«Спорт — не только здоровье»

**Петр
Александрович
Китайский**

Э — Это еще бодрость духа, стремление быть самим собой, прежде всего честным, но и бескомпромиссным — и в спорте, и в жизни. Так думает, говорит и действует заслуженный тренер Российской Федерации, почетный железнодорожник, старший тренер по спортивной гимнастике спортшколы «Локомотив» Петр Александрович Китайский.

Даже сейчас, в свои шестьдесят пять, он выглядит стройным, молодым и улыбчивым. Однако судьба ему вначале не улыбалась. Отец его, Александр Петрович, настоящий донской казак, будущую свою супругу Франциску, чистокровную польку, украл в полном смысле этого слова почти со свадьбы. Молодая семья поселилась в большом селе Яни-соль, что в Полтавской области. Здесь и родился 1 января 1937 года Петр, названный так в честь деда. Но детство на юге было кратковременным. Отца, специалиста военного ремесла, перевели с Украины в Ленинград, а в 1939 году репрессировали как «врага народа». Где-то в болотах Вологодчины Александр Петрович и умер. Справедливость восторжествовала только в 1987 году. Был посмертно реабилитирован.

Осталась Франциска Станиславовна одна с двумя маленькими детьми.

С начала Великой Отечественной, когда немцы вплотную подошли к Ленинграду, Петра с сестрой эвакуировали в Череповец, где они ее и пережили. После освобождения «града Петра» вернулись к матери, которая пережила все блокадные ужасы осажденного города.

Петр рос симпатичным, послушным мальчиком. У него с детства был прекрасный голос и музыкальный слух. Учиться в музыкальной школе возможности не было, и он самостоятельно изучил нотную грамоту, виртуозно играл на гитаре. Ни один вечер отдыха в школе, ни один подшефный концерт не обходился без пения Петра.

Сестра Рая вскоре уезжает в Москву, с матерью остались вдвоем. Франциска — врачом-педиатром, и на жизнь им в то время было не тяжело.

В школе Петр увлекся спортом: полюбил гимнастическую и конькобежную. Его первыми тренерами были вольский, оценив стройную фигуру и спортивные способности, посоветовал остановиться на гимнастике. В одной из школ Петя Китайский имел уже звание мастера спорта. Он даже вошел в юношескую сборную Ленинграда.

Однако искусство, прежде всего гимнастика, не стало для него профессией. Окончив в 1959 году среднюю школу, он поступил в Ленинградскую школу одаренных детей и... не проработав там и года, не сильно расстроившись, он сразу же ушел. Он пошел в институт имени Лесгафта на спортивный факультет. Этот институт был одним из самых престижных в Ленинграде.



Петр не только учился быть тренером, но и активно участвовал в студенческих соревнованиях. Дело дошло до того, что присутствовав на занятиях преподавателя консерватории, услышав, что он собирается бросить спорт и поступить в Ленинградский университет, он иногда об этом думал. Но за спиной была еще одна история: хотя несколько месяцев посещал вечерние занятия по музыке, он не бросил спорт. Жизнь в Ленинградском институте — не каждому такое выпадает. Концертные выступления, студенческие посиделки — через них он чуть не женился на дочери ректора института. Но за это поплатился: именно ради этого окончания института в 1962 году — предлогом для его отчисления.

Конечно, он пережил шок: как-то так случилось, что остаться в Ленинграде оказалось невозможно. Но приехал в Свердловск — и тут он понял, что ему надо уехать, как-то сам.

и дед, учится на географа, подрастают дружная пара, — рассказывает Марина, эко-
 — остаются со времен студенчества. Не слы-
 — ванных тонах, слов раздражения. Отец вы-
 — ганку мужского идеала. Найти такого спут-
 — аша мама — самая счастливая женщина.
 — привел меня на Свердловскую железную
 — ативной учительской судьбе наш герой, —
 — де-иям всегда давалось больше свободы
 — серьезных творческих задач. Поэтому наши
 — тись свободой мышления и духа.

«Здоровье»

а. стремление быть самим собой, прежде
 — компромиссным — и в спорте, и в жизни.
 — иствует заслуженный тренер Российской
 — железнодорожник, старший тренер по
 — спортшколы «Локомотив» Петр Александр-

— пятьдесят пять, он выглядит стройным, мо-
 — а-о судьба ему вначале не улыбалась.
 — астоящий донской казак, будущую свою
 — ую полку, украл в полном смысле этого
 — я семья поселилась в большом селе Яни-
 — Здесь и родился 1 января 1937 года Петр,
 — детство на юге было кратковременным.
 — месла. перевели с Украины в Ленинград,
 — и как «врага народа». Где-то в болотах
 — и умер. Справедливость восторжество-
 — смертно реабилитирован.

— азовна одна с двумя маленькими детьми.
 — ве-—ой, когда немцы вплотную подошли
 — ой эвакуировали в Череповец, где они
 — се-ия «града Петра» вернулись к матери,
 — е часы осажденного города.
 — ст-ным мальчиком. У него с детства был
 — слух. Учиться в музыкальной школе воз-
 — стельно изучил нотную грамоту, виртуозно
 — отдыха в школе, ни один подшефный кон-
 — гра.

Сестра Рая вскоре уезжает в Мурманск, там выходит замуж. Петр с матерью остались вдвоем. Франциска Станиславовна была неплохим врачом-педиатром, и на жизнь им в то время хватало.

В школе Петр увлекся спортом: посещал сразу две секции — гимнастическую и конькобежную. Его первый тренер Игорь Иванович Добровольский, оценив стройную фигуру и серьезное отношение к спортивным занятиям, посоветовал остановиться на гимнастике. И к окончанию средней школы Петя Китайский имел уже первый разряд по гимнастике, входил в юношескую сборную Ленинграда, занимал призовые места.

Однако искусство, прежде всего пение, тоже увлекало юношу. После окончания в 1959 году средней школы Китайский подает документы в Высшую школу одаренных детей и... не проходит по конкурсу. Недолго думая и не сильно расстроившись, он сразу же поступает в Институт физкультуры имени Лесгафта на спортивный факультет. В конце пятидесятых этот институт был одним из самых престижных институтов физкультуры страны.



Петр
Александрович
Китайский

Петр не только учился быть тренером, но продолжал выступать в соревнованиях, активно участвовал в студенческой художественной самодеятельности. Дело дошло до того, что присутствовавший на одном из концертов преподаватель консерватории, услышав, как поет студент Китайский, предложил ему бросить спорт и поступить в Ленинградскую консерваторию. Петр иногда об этом думал. Но за спиной был уже третий курс института, мама тоже отговаривала от артистической карьеры, и он отказался от этой затеи, хотя несколько месяцев посещал вечернее отделение консерватории, совмещающая спорт с музыкой. Жить в Ленинграде, да еще учиться в ленинградском вузе — не каждому такое выпадает. Концерты, спортивные выступления, музеи, студенческие посиделки — через все прошел Петр Китайский. Даже чуть не женился на дочери ректора института. Но вовремя опомнился и впоследствии за это поплатился: именно ректор при распределении — после окончания института в 1962 году — предложил послать его на Урал.

Конечно, он пережил шок: как-то так у него до этого все хорошо складывалось, что остаться в Ленинграде казалось делом само собой разумеющимся. Но приехал в Свердловск — и город ему понравился, мысли о том, чтоб поскорее уехать, как-то сами собой отпали.

В областном спорткомитете его встретили хорошо и направили тренером по гимнастике в спортшколу Центрального Совета «Динамо». Молодой специалист сразу же набрал несколько групп молодых ребят и начал с ними работать. Сам тоже не прекращал тренировок. Еще три года выступал в различных соревнованиях, показывая своим воспитанникам «мастер-классы» гимнастики. Через два-три года его мальчишки стали выступать в самых различных союзных соревнованиях, вплоть до чемпионата СССР, завоевывая призовые места. Получив такие результаты, тренеры стали просить руководство школы об отдельном зале для тренировок. Им в довольно резкой форме отказали. Тогда все они во главе с Китайским ушли из «Динамо» кто куда.

Вот тогда-то Китайский устроился тренером гимнастического кружка при Доме пионеров Свердловской железной дороги. Произошло это в сентябре 1967 года. Начался новый и, как он сам говорит, главный этап в его жизни и карьере. Конечно, кружок не школа. Но для него главное было в другом: собрать вокруг себя не просто ребят — любителей гимнастики, а влюбленных в этот вид спорта. С этого кружка в полную силу стал развиваться талант тренера Китайского. Шутка ли! На сети дорог — тогда еще в СССР — было более 30 гимнастических школ, кружков, а гимнасты Петра Александровича через год уже составляли им серьезную конкуренцию. Видимо, не случайно из тех 30 спортшкол на железных дорогах России осталась одна — гимнастическая школа Китайского. Через десять лет успехов и, конечно, неудач (как без них!), кружок превратился в спортивную школу по гимнастике и биатлону. Много сил и нервов потратили для этого первый директор школы Галина Николаевна Степаненко и старший тренер Петр Александрович Китайский. Безусловно, без поддержки руководства Свердловской магистрали детско-юношеской спортивной школы на дороге бы не было.

Более или менее нормальные условия для тренировок стали приносить результаты. Из 200–250 ребятишек, ежегодно занимающихся в школе, наиболее перспективные отбирались в группу сильнейших. Здесь с ними работали Китайский, Кожевников и Грязев. Именно они подготовили четверых реальных кандидатов в олимпийскую сборную России. Один из них, Дмитрий Древин, как говорят гимнасты, «выстрелил» — стал обладателем бронзовой медали на Олимпийских играх-2000 в Австралии.

Интересна судьба этого спортсмена. Жил Дмитрий в Чебоксарах, в школе учился неважно, за что его хотели даже отчислить, пристрастился к анаше, хулиганил с друзьями. В общем, сорви-голова. Там, в Чебоксарах, его заметил тренер Евгений Кожевников. С согласия родителей, привезли тринадцатилетнего парнишку в Свердловск. Здесь оценили его природные данные, но сочли полезным отправить его на три месяца в Германию — подлечить спину и вообще поправить здоровье. Дмитрий вернулся из-за границы совсем другим — спокойным, бросившим вредные привычки, навсегда влюбившимся в гимнастику.

Природные данные помогли Дмитрию в короткий срок познать тайны гимнастического мастерства. Особенно удавались ему упражнения на кольцах, перекладине и брусьях. Здесь он показал себя непревзойденным мастером. В Мельбурне президент национального Олимпийского комитета Виктор Смирнов вручил Дмитрию Древину знак «Заслуженный мастер спорта», а его непосредственный наставник Евгений Кожевников стал заслуженным тренером России.

Сегодня в гимнастической школе Свердловской дороги, что на Челюскинцев, 42, лучшие ученики Петра Китайского, Евгения Кожевникова

и Владимира Грязнова готовятся к заплыву на 1000 м. Дмитрий Древин в составе сборной страны тренируется в олимпийском плавательном бассейне в Москве. В составе сборной страны Древин участвовал в чемпионате мира и к Олимпийским играм в Барселоне. В 1992 году, когда ему было всего 22 года, он выиграл золотую медаль.

Спортивной школе, созданной Китайским, удалось не только вырастить много талантливых спортсменов, но и гордиться не только выращенными спортсменами. За десять лет здесь подготовлено 15 мастеров спорта, 10 стали мастерами международного класса, 10 получили по 50 и более ребятишек в свои школы.

Дорога всегда помогала и помогает. Спортсмены получают от дороги стипендии. Дорога предоставляет временный спортивный инвентарь, а недавно директор дороги Г. В. Гевеич Мишарин пообещал в скором времени построить новое здание.

Насыщенна тренерская жизнь Петра Китайского — работа. А ведь есть еще жена, которая заканчивает факультет журналистики. Петр Китайский не раз приглашали работать в другие города. Но Петр Александрович прикипел сердцем к Свердловску. Без нее смысла жизни, никуда не хочется.

«Не умею жить для себя»

Мария
Николаевна
Культикова

К вечеру столбик термометра показывал двадцать пять градусов. Усилились порывы ветра, и выполнения необходимых упражнений пришлось прекратить. В обратный путь. Вначале молодое тело не поддавалось. Резкая река Сосьва, она почувствовала себя в лицо, руки, ноги. Неподвижно, грудью кирпичей, сделался бикс.

Сидящего его в сугроб и забиться рядом в пучину. Наконец она увидела впереди спасательный зал. В тепле девушка скинула чулки и легла на подушку. Забинтовала их пеленками в детской поликлинике, юную фельдшерскую в Свердловск.

— В приемном покое дорожной больницы свои данные, — смущаясь, вспоминает Мария Культикова, — давнюю историю из начала своей самости.

О боевом крещении морозом напояла динка-мушка на ее левой щеке.

его встретили хорошо и направили тренером Центрального Совета «Динамо». Мо-
 ал несколько групп молодых ребят и на-
 не прекращал тренировок. Еще три года
 аниях, показывая своим воспитанникам
 ерез два-три года его мальчишки стали
 южных соревнованиях, вплоть до чемпи-
 ые места. Получив такие результаты, тре-
 школы об отдельном зале для трениров-
 е отказали. Тогда все они во главе с Ки-
 уда.

ился тренером гимнастического кружка при
 лезной дороги. Произошло это в сентябре
 он сам говорит, главный этап в его жизни
 кола. Но для него главное было в другом:
 бят — любителей гимнастики, а влюблен-
 кружка в полную силу стал развиваться та-
 ки! На сети дорог — тогда еще в СССР —
 ал, кружков, а гимнасты Петра Александ-
 им серьезную конкуренцию. Видимо, не
 железных дорогах России осталась одна —
 го. Через десять лет успехов и, конечно
 ратился в спортивную школу по гимнасти-
 ов потратили для этого первый директор
 енко и старший тренер Петр Александро-
 оддержки руководства Свердловской ма-
 ивной школы на дороге бы не было.

ые условия для тренировок стали при-
 0 ребятишек, ежегодно занимающихся
 ые отбирались в группу сильнейших.
 ий, Кожевников и Грязев. Именно они
 х кандидатов в олимпийскую сборную
 Древин, как говорят гимнасты, «выстре-
 вой медали на Олимпийских играх-2000

ортсмена. Жил Дмитрий в Чебоксарах,
 го хотели даже отчислить, пригрозил
 к. В общем, сорви-голова. Там, в Чебокс-
 ий Кожевников. С согласия родителей,
 нишку в Свердловск. Здесь оценили его
 зным отправить его на три месяца в Гер-
 бще поправить здоровье. Дмитрий вер-
 гим — спокойным, бросившим вредные
 я в гимнастику.

Дмитрию в короткий срок познать тай-
 Особенно удавались ему упражнения на
 Здесь он показал себя непревзойденным
 т национального Олимпийского комите-
 ию Древину знак «Заслуженный мастер
 наставник Евгений Кожевников стал за-

оле Свердловской дороги, что на Челюс-
 тра Китайского, Евгения Кожевникова

и Владимира Грязнова готовятся к завоеванию новых вершин, а Дмитрий Древин в составе сборной страны тренируется для выступлений на чемпионате мира и к Олимпийским играм 2004 года. У него все еще впереди, ведь тогда ему будет всего 22 года.

Спортивной школе, созданной Китайским и его сподвижниками, мож-
 но гордиться не только выращенными у себя чемпионами. За последние
 десять лет здесь подготовлено 15 мастеров спорта России, 7 гимнастов
 стали мастерами международного класса, а спортивные разряды ежегод-
 но получают по 50 и более ребятишек.

Дорога всегда помогала и помогает школе. Высококласные спортсме-
 ны получают от дороги стипендии. Дорога же приобретает для школы со-
 временный спортивный инвентарь, а недавно начальник дороги Александр Сер-
 геевич Мишарин пообещал в скором времени пристроить к школе новое
 здание.

Насыщенна тренерская жизнь Петра Китайского. Даже отпуск для
 него — работа. А ведь есть еще жена Нелли Аркадьевна, дочь Анна, за-
 канчивающая факультет журналистики УрГУ. Они тоже требуют внимания.
 Китайского не раз приглашали работать в Москву, родной Петербург, но
 прикипел сердцем Петр Александрович к родной спортшколе, не видит
 без нее смысла жизни, никуда не хочет ехать. И не уедет!

«Не умею жить для себя»

Мария
 Николаевна
 Кульتيкова

К вечеру столбик термометра переместился ниже отметки минус
 двадцать пять градусов. Усилился ветер. После осмотра больного
 и выполнения необходимых процедур ей следовало поспешить
 в обратный путь.

Вначале молодое тело не поддавалось морозу. Но пройдя мост че-
 рез реку Сосьву, она почувствовала, как сотни острых иголок вон-
 зились в лицо, руки, ноги. Неподъемным, словно в него сложили
 груды кирпичей, сделался бикс с медикаментами. Хотелось бро-
 сить его в сугроб и забиться рядом в пушистую снежную перину.

Наконец она увидела впереди спасительные огни сосвинского вок-
 зала. В тепле девушка скинула чулки и ахнула: колени превратились в бе-
 лую подушку. Забинтовала их пеленками — и в поезд. Дома, в карпунин-
 ской амбулатории, юную фельдшерицу напоили спиртом и отправили
 в Свердловск.

— В приемном покое дорожной больницы я не могла внятно назвать
 свои данные, — смущаясь, вспоминает Мария Николаевна Культикова ту
 давнюю историю из начала своей самостоятельной жизни.

О боевом крещении морозом напоминает только синяя негрозная ро-
 динка-мушка на ее левой щеке.

На распределении в железнодорожном медицинском училище маленькой (и росточком, и по годам) Маше предлагали работу в Свердловске. Но она попросилась на линию:

— Назвали Егоршино, и я дала согласие, — говорит Мария Николаевна, — откуда мне знать, где это место, ведь, кроме Ирбита и Свердловска, я нигде не бывала.

Разъездного фельдшера в линейной амбулатории на станции Карпунино ждали с нетерпением. Однако первая же встреча с начальствующей чиновницей в белом халате санитаря, с завязками на спине, вылилась в конфликт.

— Кто твои родители? — строго спросила дама с маленьким лбом, глубоко посаженными глазами и гладко зачесанными волосами.

— У меня нет родителей, я из детдома.

— Из приюта?! — лицо начальницы сделалось недовольным, — там одних воров растят!



Мария Николаевна Кульتيкова

— Не смейте так говорить о нашем детском доме, он самый лучший!.. — захлебнувшись от обиды, Маша разрыдалась. На помощь поспешили работники амбулатории. Обидчица постаралась исправить положение, но девушка выпалила:

— Не подходите ко мне, я вас боюсь, — и, переходя на шепот, вlepила: — Вы на Бабу-Ягу похожи!

Вот так «малышка-культяпка», как ласково звала Машу воспитатель детдома Вера Павловна Карпова, ставшая ей матерью, другом и наставницей, показала свой характер. Хотя по признанию Марии Николаевны, по жизни она не боец, а добрейший человек.

Маленькая, подвижная как ртуть, смелая до бесшабашности Мария Кульتيкова ловко запрыгивала на ходу движения в товарные составы, чтобы успеть на вызов к больному. Ее разъездным «авто» служили мотовозы, дрезины, реже — пассажирские поезда.

Там, в Карпунино, она чуть было не открыла свою малую родину. Приезжая женщина признала в девушке свою землячку и даже приглашала

поехать в родную деревню, где умершие паи земли. Но не судьба, видимо, было домом. А отчество свое и возраст Маша пока получать паспорт.

Слушая неторопливый рассказ Марии, могла она до седых волос сохранить в своем мире. Что не сломали ее, детдомовскую, ни первые трудные шаги взросления. «Может, но помогать людям, — говорит Мария, — лаяет: — Как учили в детском доме».

Да, в недалеком прошлом от нас трогали интересы выше личных. Даже в песнях: «А потом о себе». Мы и научились жить для других. Нам поступать по-другому. В детстве, тогда мы были все-таки ближе друг к другу. В доме своя роль: отец — глава семьи, заступница. Или как-нибудь по-другому. В детском доме, но все равно определены взрослые: «Кто твой папа?» — звучал вопрос: «Ленин — Сталин».

А что плохого в том, что однажды она была более нуждающейся медсестры?

У Марии Николаевны никогда не было физиотерапевтического отделения дорожной больницы. Тогдашний начальник дороги В. Ф. Сосновский давал ей квартиру в железнодорожном доме. А ей дала семья счастливой коллеги. А ей дала Свердловска. И неунывающая оптимистка вспоминала, что ее поднимал не будильник, а главные часы, за ходом которых она наблюдала.

Без малого сорок лет трудится Мария Николаевна. Почти три десятилетия из них отдала Пассажирский, где фельдшер Культикова, вая его, она вела прием в одном кабинете, большой площадью со своими физиотерапевтическими кабинетами. Да и управиться с большим помогает фельдшер Зоя Ивановна Аверина.

Задолго до урочного часа у дверей народ. Всем хочется до начала смены поехать. А в 7.30 начинается предрейсовый осмотр. Двери медпункта не закрываются.

Надо слышать, какими определениями награждает хозяйку медицинского кабинета кадров и социальным вопросам Леонид. Что Мария Николаевна — самый чуткий человек, самый лучший среди линейных предприятий. И славится он не стенами и оборудованием, а в халатах.

— Вагонное депо — это ремонтное предприятие. Леонид Николаевич, — на рабочих местах с временем потеряет рабочий, пока получит все рядом. Поэтому я уверен, что без него не выполняются заданные объемы работы.

в железнодорожном медицинском училище маме Маше предлагали работу в Свердловске. Она согласилась, — говорит Мария Николаевна. Это было хорошо, ведь, кроме Ирбита и Свердлов-

в линейной амбулатории на станции. Однако первая же встреча с начальником санитара, с завязками на спине,

строго спросила дама с маленьким лбом, гладко зачесанными волосами. Из детдома.

Мальницы сделали недовольным, — там



2282

в нашем детском доме, он самый лучший. Маша разрыдалась. На помощь поспешила медсестра, постаралась исправить положение.

Я боюсь, — и, переходя на шепот, влюби-

как ласково звала Машу воспитательница, ставшая ей матерью, другом и наставником. Хотя по признанию Марии Николаевны, лучший человек.

Будь, смелая до бесшабашности Мария, на ходу движения в товарные составы, ее развездным «авто» служили мотоциклы поездов.

Она не открыла свою малую родину. Приехала в свою землячку и даже приглашала

поехать в родную деревню, где умершие Машины родители оставили ей пай земли. Но не судьба, видимо, было встретиться ей с родительским домом. А отчество свое и возраст Маша придумала сама, когда пришла пора получать паспорт.

Слушая неторопливый рассказ Марии Николаевны, удивляешься, как могла она до седых волос сохранить в себе чистое, детское восприятие мира. Что не сломали ее, детдомовскую девчонку, ни военное детство, ни первые трудные шаги взросления. «Я не умею жить для себя, мне важно помогать людям, — говорит Мария Николаевна. И неизменно добавляет: — Как учили в детском доме».

Да, в недалеком прошлом от нас требовали ставить общественные интересы выше личных. Даже в песнях пели: «Раньше думай о Родине, а потом о себе». Мы и научились жить для других, и никто уже не заставит нас поступать по-другому. Может быть, это и неплохо, по крайней мере, тогда мы были все-таки ближе друг к другу. Понятней, что ли. У каждого в доме своя роль: отец — глава семьи, мать — хозяйка, бабушка — заступница. Или как-нибудь по-другому, как у Марии Николаевны в ее детском доме, но все равно определено. Даже ее ответ на вопрос взрослых: «Кто твой папа?» — звучал вполне оправданно для того времени: «Ленин — Сталин».

А что плохого в том, что однажды она откажется от квартиры в пользу более нуждающейся медсестры?

У Марии Николаевны никогда не было отдельной жилплощади. В физиотерапевтическое отделение дорожной больницы заходил подлечиться тогдашний начальник дороги В. Ф. Соснин. Он и предложил Марии Николаевне квартиру в железнодорожном доме, в которую по ее настоянию въехала семья счастливой коллеги. А ей досталась комната в центре Свердловска. И неунывающая оптимистка вспоминает со смехом, что по утрам ее поднимал не будильник, а главные часы на здании городской администрации, за ходом которых она наблюдала, не вставая с кровати.

Без малого сорок лет трудится Мария Николаевна в дорожной больнице. Почти три десятилетия из них отдано вагонному депо Свердловск-Пассажирский, где фельдшер Культикова заведует здравпунктом. Открывая его, она вела прием в одном кабинете. Теперь медпункт располагает большой площадью со своим физиотерапевтическим и стоматологическим кабинетами. Да и управиться с большим хозяйством заведующей помогает фельдшер Зоя Ивановна Аверьянова.

Задолго до урочного часа у дверей мини-поликлиники наблюдается народ. Всем хочется до начала смены получить необходимые процедуры. А в 7.30 начинается предрейсовый осмотр. И так до самого закрытия — двери медпункта не закрываются.

Надо слышать, какими определениями в превосходных степенях награждает хозяйку медицинского кабинета заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам Леонид Николаевич Кучков. Он убежден, что Мария Николаевна — самый чуткий человек в депо, а медпункт — самый лучший среди линейных предприятий всей Свердловской дороги. И славится он не стенами и оборудованием, а душевными людьми в белых халатах.

— Вагонное депо — это ремонтное предприятие, — продолжает Леонид Николаевич, — на рабочих местах случаются микротравмы. Сколько времени потеряет рабочий, пока получит помощь в поликлинике. А здесь все рядом. Поэтому я уверен, что без своего здравпункта мы не могли бы выполнять заданные объемы работы.

Наделяя 33-й цех, как по праву можно назвать медицинский пункт, лестными эпитетами, Л.Н. Кучков не погрешил против истины. В 1985 году здравпункт был признан лидером среди подобных медицинских заведений на всей дороге, а Марии Николаевне вручили денежную премию.

В 80-е годы прославилось депо санитарной дружины. Ее душой и сердцем была М. Н. Культикова. Она учила дружинниц делать инъекции, перевязки и многое другое. Девчата отлично справлялись с обязанностями, заменяя заведующую на ее посту. Они даже работали в хирургическом отделении дорожной больницы. Одним словом, Мария Николаевна обучила их смежной специальности, которая так необходима матери, женщине, хозяйке.

Вспоминает ветеран движения сандружин Галина Васильевна Голыкова:

— Поехали мы на зональные соревнования в Челябинск. Привозят нас на полигон, в блиндажи. Берем, как на экзамене, билет. А там задание: вытащить раненого на руках из разрушенного дома. «Пострадавший» уже торчит из узкой щели. Делать нечего. Мы с подружкой Ниной полезли за ним. В респираторах, на боках сумки с противогазами. Из-за них мы и застряли. Кое-как освободились, набили себе шишек, но мужика вытащили. Он оказался увесистым и совестливым одновременно. Видя, как нам тяжело, говорит: «Давайте, девчата, я сам пойду». — «Мы бы рады, — отвечаем, — да очки нам тогда из-за тебя снизят». Так и несли его вдвоем на руках. Заняли первое место...

Не затерялась дружина и на всесоюзных соревнованиях. Живое, в красках описывает Мария Николаевна события тех лет, ностальгируя по живому делу.

О ком бы ни заходил разговор, обо всех она отзывается тепло, искренне. Давно закончились часы приема, а люди все идут. Вот заскочила поблагодарить за добрый совет и участие работница одного из цехов. Врачи обнаружили у нее сахарный диабет. Для приобретения дорогого прибора ей нужны немалые деньги. По рекомендации Марии Николаевны профком и руководство депо обещали женщине помощь. «Спасибо вам, Мария Николаевна!»

Не оставляет без присмотра занедуживших вагонников и в палатах стационара. Обязательно всех навестит, даст наставления тамошним медикам, обеспечит необходимыми медикаментами из запасов здравпункта. Такая материнская забота Марии Николаевны о людях не может не восхищать. Вот уж поистине: врачевание людских душ у нее в крови.

На мой вопрос о причинах, которые привели ее в дорожную медицину, моя собеседница ответила, не задумываясь: «Часто болела в детстве».

С дорожной больницей она познакомилась в годы войны. Артистическую бригаду детдома привозили на санях по пруду в госпиталь, размещавшийся в ее здании. Машенька Культикова, одетая под мальчика, лихо отплясывала перед ранеными танцы из репертуара детдомовского ансамбля красноармейской песни и пляски. Всякий раз, поднимаясь на третий этаж поликлиники, она видит тесные ряды больничных коек, наших воинов в бинтах и повязках, и себя — черноволосую, шуструю плясунью. А еще вспоминается ей 9 мая 1945 года. Как подняла их Вера Павловна в пять утра, а Маша, спросонья не соображающая, по какой причине их разбудили ранним утром, стала ворчать.

Кстати, ее старшая подруга живет в Екатеринбурге, и воспитанница по-родственному заботится о ней. Своего гнезда Марии Николаевне не удалось свить. С мужем пожилы мало, деток не завели. Весь нерастрченный

свет материнства отдавала она малышам на станции Оверята, которые врачебно-санитарно-крывать. «Я бы и сейчас работала с детьми, — если бы ясли не передали другой семье».

Не знаю, найдется ли в дорожной медицине место для такой души. Но знаю, что если бы ей, подобно Марии Николаевне, удалось работать в дорожной медицине, она бы была там. И сегодня она на своем боевом посту. «Буду работать, пока позволяет здоровье».

Он песне отдавал жизнь сполна

Геннадий
Иосифович
Цыбульский

Детство

Геннадий Иосифович Цыбульский родился в семье рабочего. Детство вспоминается в основном в деревне, где жила его семья, испокон веку. Геннадий Иосифовича. Одно из первых воспоминаний — поет, выполняя нехитрую работу по железнодорожному хлебозаводу, в то время, когда на мысль, что жизнь ее старшего сына будет связана с железной дорогой.

Геннадий Иосифович был в семье старшим из четверо братьев. Самому младшему, когда началась война — в 1947 году — суждено было умереть. И его история будет связана с народом. Только двое братьев живы — старший и младший.

Война

Проводив отца на фронт, старший сын остался в доме главным помощником матери. Будущий артист имел уже целый перечень своих обязанностей. Произошла с ним два года спустя после войны история его детства.

Нелепая, в общем-то, случайность. Развешено после стирки, за неимением, на проволоке. Мальчик куда-то спешил.

Деревня, тяжелая военная жизнь, — понятие большого значения. Только когда стало ясно — время упущено. С тех пор можно только в специализированных школах.

Геннадий долго лечился, однако все не помогало. Ясных очертаний предметов, он уже не мог видеть. Роду поступил в школу-интернат для детей с нарушениями зрения.

раву можно назвать медицинский пункт, а не погрешил против истины. В 1985 году среди подобных медицинских заведений Николаевне вручили денежную премию.

депо санитарной дружиной. Ее душой и Она учила дружинниц делать инъекции, чата отлично справлялись с обязанностями. Они даже работали в хирургическом. Одним словом, Мария Николаевна обученная так необходима матери, женщины-

ения сандружин Галина Васильевна Го-

соревнования в Челябинск. Привозят нас как на экзамене, билет. А там задание: разрушенного дома. «Пострадавший» уже ечего. Мы с подругой Ниной полезли за умки с противогазами. Из-за них мы и забили себе шишек, но мужика вытащили одновременно. Видя, как нам ата, я сам пойду». — «Мы бы рады, — от- за тебя снизят». Так и несли его вдвоем

на всесоюзных соревнованиях. Живое, в аевна события тех лет, ностальгируя по

р, обо всех она отзывается тепло, искренне- ма, а люди все идут. Вот заскочила по- участие работница одного из цехов. Врачи-абет. Для приобретения дорогого при- . По рекомендации Марии Николаевны ещали женщине помощь. «Спасибо вам,

а занедуживших вагонников и в палатах известит, даст наставления тамошним ме- и медикаментами из запасов здравпунк- ии Николаевны о людях не может не вос- зание людских душ у нее в крови.

которые привели ее в дорожную медици- е задумываясь: «Часто болела в детстве». ознакомились в годы войны. Артистиче- и на санях по пруду в госпиталь, разме- а Культикова, одетая под мальчика, лихо цы из репертуара детдомовского ансам- иски. Всякий раз, поднимаясь на третий ные ряды больничных коек, наших вои- черноволосую, шустрюю плясунью. А еще а. Как подняла их Вера Павловна в пять бражающая, по какой причине их разбу-

живет в Екатеринбурге, и воспитанница Своего гнезда Марии Николаевне не уда- , деток не завели. Весь нерастроченный

свет материнства отдавала она малышам из железнодорожных яслей на станции Оверята, которые врачебно-санитарная служба поручила ей открывать. «Я бы и сейчас работала с детьми, — признается Мария Николаевна, — если бы ясли не передали другой организации».

Не знаю, найдется ли в дорожной медицине другой старожил, отдавший ей, подобно Марии Николаевне Культиковой, 55 лет своей жизни. И сегодня она на своем боевом посту. Об уходе на пенсию и не думает: «Буду работать, пока позволяет здоровье».

Он песне отдал жизнь сполна...

**Геннадий
Иосифович
Цыбульский**

Детство

Геннадий Иосифович Цыбульский родился в 1934 году. Короткий миг довоенного детства вспоминается ему с большой нежностью. В деревне, где жила его семья, испокон веков пели все. Пела и мама Геннадия Иосифовича. Одно из первых воспоминаний детства: мама поет, выполняя нехитрую работу по дому. То, что она трудилась на железнодорожном хлебозаводе, в те годы никого не могло навести на мысль, что жизнь ее старшего сына будет неразрывно связана с железной дорогой.

Геннадий Иосифович был в семье старшим. После него родилось еще четверо братьев. Самому младшему, который появился на свет уже после войны — в 1947 году — суждено будет пройти по жизни рядом с братом, и его история будет связана с народным хором. В настоящее время только двое братьев живы — старший и младший.

Война

Проводив отца на фронт, старший сын — Гена Цыбульский — стал в доме главным помощником матери. Будучи семилетним ребенком, мальчик имел уже целый перечень своих обязанностей. Но трагедия, которая произошла с ним два года спустя после начала войны, перечеркнула все его детство.

Нелепая, в общем-то, случайность. Белые там в одном месте было развешено после стирки, за неимением, должно быть, веревки — на толстой проволоке. Мальчик куда-то спешил и не заметил ее острого конца...

Деревня, тяжелая военная жизнь, — поначалу никто не придавал случившемуся большого значения. Только когда заражение пошло и на второй глаз, стало ясно — время упущено. С тех пор учеба мальчика стала возможной только в специализированных школах и интернатах.

Геннадий долго лечился, однако все равно ничего, кроме света и неясных очертаний предметов, он уже не мог различать. Двенадцати лет от роду поступил в школу-интернат для детей-инвалидов. Алфавит и ноты

предстояло отныне осваивать по Брайлю. Однако с мыслью посвятить свою жизнь музыке упрямый подросток так и не расстался. Впоследствии он закончил музыкальное училище по классу баяна и в 26 лет уже возглавил русский народный хор.

Музыка

В двадцать лет Геннадий Иосифович начал сочинять музыку. Желание писать пришло как-то само собой. Родились первые песни о Сибири, о войне, о Родине. Сейчас на счету Геннадия Цыбульского около четырехсот произведений. Многие из них вошли в репертуар народного хора и хора ветеранов труда, возглавляемых им ныне. Оба коллектива занимаются во Дворце культуры железнодорожников. Ряд произведений исполняется в Государственном Омском, Северном и Тульском любительском хорах.

Музыка стала для него чем-то большим, нежели просто жизненно необходимым делом. Так случилось, что судьба отняла у него возможность видеть, наградив за это тонким талантом жить в богатейшем мире звуков. Он знает каждого из участников хора по шагам, по голосу. В сложном многоголосье он сразу слышит, если кто-то фальшиво пропел ноту, и делает замечание. Человек для него — это, прежде всего, голос. Только господу богу и самому Геннадию Иосифовичу известно, что он вкладывает в слова «самая красивая женщина в хоре», говоря об одной из исполнительниц, — кстати, и вправду весьма интересной женщине.

Справка:

Народный хор (40 человек) — образован в октябре 1960 года, руководит коллективом заслуженный работник культуры России, тюменский композитор Геннадий Иосифович Цыбульский. Для коллектива им написано более трехсот произведений. Это грамотный, ответственный, талантливый руководитель. За 40 лет коллектив хора прошел большой творческий путь, год от года совершенствуя свое мастерство, углубляя и расширяя репертуар. В октябре 1965 года самодеятельному хоровому коллективу за высокое исполнительское мастерство, активную пропаганду русской народной песни и за большую концертную деятельность президиум областного совета профсоюзов присвоил звание народного.

Народный хор — неизменный участник всех смотров, фестивалей, праздников — клубных, районных, городских и областных. Он неоднократно награждался почетными грамотами, памятными адресами. Он лауреат Всероссийских и Всесоюзных фестивалей самодеятельного художественного творчества.

«Вот так и живем — не ждем тишины»

Участники хора знают друг о друге практически все. Вся жизнь «стариков» прошла на глазах друг у друга. Некоторые приходят сюда дважды в неделю уже на протяжении сорока лет. Они женились и выходили замуж, рожали и растили детей, неизменным оставалось лишь одно — хор. В числе своих самых верных исполнителей Геннадий Цыбульский называет Полину Медведеву, Анатолия Санникова, Валерия Овечкина, Нину Антонову, Александра Байдакова, Надежду Пирогову, Лидию Ослопову, Валентину Иванову и многих-многих других. Не обязательно, чтобы участники хора работали в системе железной дороги. Здесь есть юристы, врачи, продавцы.

Безусловно, не все было просто: дорогая половина будет исчезать два-три года. В семье Валентины Ивановой увлечения жены, пока не встретил своего рога. Тот рассказал ему, что уже несколько лет Валентины решил взглянуть на все с другой стороны. Уже два десятка лет ходит на занятия. Валентина пришла в хор совсем юной, в возрасте 38 лет. Их сын практически вырос. Сейчас Иваны в хор и свою любимую.

Никому не кажется странным, что Валентина не уходит. За многие годы все лишнее отсекла. Валентина — человек, бесконечно любящий музыку. А руководит ими мастер, композитор и дирижер Цыбульский.



К слову сказать, семейная жизнь Валентины и Геннадия Цыбульских жив в браке 11 лет и родив сына, супруги. И все равно, жизнь этого человека не заканчивается. У него есть дело, которому он свято служит.

Дорога к песне

Все участники пришли в коллектив хора. Общее, что объединяет этих людей. В этом коллективе Лидии Ослоповой. Будучи еще совсем девочкой, она жила в деревне, впрочем, как и большинство участников хора. Ружьей они часами могли ходить по улицам и девушкам, которые гуляли по парам и не отстать от тогдашней деревенской молодежи. Взрослев, они стали исполнять всем известные песни. Повзрослев и приехав в город, Лидия Ослопова пришла в коллектив Геннадия Иосифовича.

Сейчас Лидия Викторовна — верный участник хора. Звонит ей, чтобы помогла добраться до дома.

по Брайлю. Однако с мыслью посвятить
дворосток так и не расстался. Впоследствии
еще по классу баяна и в 26 лет уже возглавля-

Иосифович начал сочинять музыку. Желая
с собой. Родились первые песни о Сиби-
на счету Геннадия Цыбульского около че-
не из них вошли в репертуар народного
возглавляемых им ныне. Оба коллектива
железнодорожников. Ряд произведений
м Омском, Северном и Тульском люби-

то большим, нежели просто жизненно не-
сь, что судьба отняла у него возможность
талантом жить в богатейшем мире звуков.
в хора по шагам, по голосу. В сложном
если кто-то фальшиво пропел ноту, и де-
него — это, прежде всего, голос. Только
ю Иосифовичу известно, что он вкладыва-
женщина в хоре», говоря об одной из ис-
ду весьма интересной женщине.

— образован в октябре 1960 года, ру-
ный работник культуры России, тюмен-
ифович Цыбульский. Для коллектива им
ведений. Это грамотный, ответственный,
40 лет коллектив хора прошел большой
вершенствуя свое мастерство, углубляя
бре 1965 года самодеятельному хорова-
лнительское мастерство, активную про-
сни и за большую концертную деятель-
вета профсоюзов присвоил звание на-

ный участник всех смотров, фестивалей,
х, городских и областных. Он неоднократно
ютами, памятными адресами. Он лауреат
фестивалей самодеятельного художествен-

ем тишины»

о друге практически все. Вся жизнь «ста-
у друга. Некоторые приходят сюда два-
и сорока лет. Они женились и выходили
й, неизменным оставалось лишь одно —
ных исполнителей Геннадий Цыбульский
Анатолия Санникова, Валерия Овечкина,
йдакова, Надежду Пирогову, Лидию Ос-
многих-многих других. Не обязательно,
в системе железной дороги. Здесь есть

Безусловно, не все было просто: какому супругу понравится, если
дорогая половина будет исчезать дважды в неделю на протяжении мно-
гих лет. В семье Валентины Ивановой муж серьезно возражал против
увлечения жены, пока не встретил своего коллегу по работе на железной до-
роге. Тот рассказал ему, что уже несколько лет занимается в хоре. Тогда муж
Валентины решил взглянуть на все своими глазами. С тех пор и остал-
ся. Уже два десятка лет ходит на занятия вместе со своей женой. Сама
Валентина пришла в хор совсем юной девчонкой и поет в общей слож-
ности 38 лет. Их сын практически вырос на репетициях, а сейчас супру-
ги Ивановы водят в хор и свою любимую внучку.

Никому не кажется странным, что в коллективе нет случайных лю-
дей. За многие годы все лишние отсеялись. Осталась одна семья, кол-
лектив людей, бесконечно любящих музыку и русскую народную песню.
А руководит ими мастер, композитор и учитель Геннадий Иосифович Цы-
бульский.



Геннадий
Иосифович
Цыбульский

К слову сказать, семейная жизнь самого педагога не сложилась. Про-
жив в браке 11 лет и родив сына, супруги расстались.

И все равно, жизнь этого человека нельзя назвать не удавшейся. Ведь
у него есть дело, которому он свято служит.

Дорога к песне

Все участники пришли в коллектив по-разному, и все же есть нечто
общее, что объединяет этих людей. В этом смысле показательна история
Лидии Ослоповой. Будучи еще совсем девчонкой, Лидия Викторовна жила
в деревне, впрочем, как и большинство членов коллектива. Вместе с под-
ружкой они часами могли ходить по улицам, подражая взрослым парням
и девушкам, которые гуляли по парам или группами и всегда пели. Что-
бы не отстать от тогдашней деревенской моды и потрясти воображение
взрослых, они стали исполнять всем известные песни на разные голоса.
Повзрослев и приехав в город, Лидия Ослопова со своим увлечением пес-
ней пришла в коллектив Геннадия Иосифовича.

Сейчас Лидия Викторовна — верный друг своего педагога. Часто он
звонит ей, чтобы помогла добраться до дома. По негласной договоренности,

все члены коллектива стремятся на помощь своему учителю, будь то в быту или на работе. Никто и не думает обижаться, когда мастер ворчит или распекает кого-то из своих исполнителей на репетициях. Для него главное — дело, а следовательно, и обид никаких быть не может.

Они уже давно стали одной семьей, знают в малейших деталях жизни друг друга. Отмечают вместе праздники и, конечно, поют. Сейчас они делают это более профессионально, но не менее душевно, чем в юности.

Песня заставляет их вновь проживать радостные и горестные минуты своей жизни, вспоминать близких. Она проникает в них настолько, что не только у слушателей, но и у самих исполнителей можно увидеть слезы на глазах. Участники коллектива бесконечно радуются друг за друга, если что-то удачно складывается. Здесь знают обо всем: за кого выдали замуж дочь, кем станет сын, когда закончит образование, как себя чувствует свекровь. У них принято дарить другу подарки к празднику и угощать конфетами на день рождения. Хор давно стал неотъемлемой



Хор Цыбульского

частью жизни каждого из исполнителей. В ней нет места злости и зависти, усталости и неудовольствию. Эти люди любят свое дело и гордятся своим учителем.

Справка:

Хор ветеранов труда. В 1960 году группа ветеранов войны и труда организовалась в самостоятельный певческий коллектив. Занимались они самостоятельно, без руководителя. С 1968 года хор ветеранов возглавил заслуженный работник культуры России Геннадий Иосифович Цыбульский.

С его приходом возросло творческое мастерство участников, совершенствовался и расширялся репертуар, в который вошли песни военных лет, лирические, патриотические, о тюменском крае, о Сибири, о железнодорожниках, русские народные песни, и, конечно, песни, написанные руководителем коллектива, композитором Геннадием Цыбульским.

В апреле 2001 года хору ветеранов труды и заслужила свое звание ветерана труда. Это крепкий сплоченный коллектив, состоящий из 30 женщин.

Коллектив хора — многократный участник областных смотров и фестивалей, лауреат и дипломант Всесоюзных и Всероссийских конкурсов творчества.

Взрослые девочки

Всего их тридцать. Каждая отдала много сил и таланта, чтобы стать членом хора. Так же вертятся перед зеркалом, когда класс проветривается, любуясь собой. Шутливо говорит, что кроме песни и пения, больше ничего не умеют. Но сегодня участницы хора уже не девочки, а женщины. Возраст певиц колеблется возле 55.

Это женщины с активной жизненной позицией. Геннадий Иосифович страшно не любит, когда кто-то из них говорит, что хочет пением справиться с проблемами. Члены семьи, он для них — непрекращающийся источник радости. Русскую народную песню как будто подарили им. Им трудно встать с постели, когда болит голова и ничего не хочется. Однако многолетнее участие в хоре и они вновь и вновь спешат на занятие к своему учителю. Дядя с него окрыленными, готовыми к новым свершениям.

Новые времена

Геннадий Иосифович сердится на тех, кто в коллективе занимался три раза в неделю. Жизнь сложилась так, что зимой страшно поехать на дачу. Летом нужно работать на даче. В итоге занятия пришлось сократить до двух раз в неделю. И все же песня — это то, от чего отказаться невозможно. Они собраны, серьезны и ответственны. Совсем как в школе, в этом коллективе не менее Геннадий Иосифович не спешит с людьми, он жалеет, привыкает к ним.

Еще один немаловажный штрих к портрету. Геннадий Иосифович никогда не был в партии, хотя считал себя коммунистом. Когда ему много лет назад предлагали вступить, он отказался, объяснив, что недостойн. Какое слово, глядя, как активисты клеймят позором сознательную жизнь. Руководитель хора не хотел и уже не придется раскаиваться в позоре отречения, как большинству своих коллег.

А жизнь продолжается, и день как день. В расписании нет его занятия. К счастью, так и будет.



на помощь своему учителю, будь то в быту
мастеров обижаться, когда мастер ворчит или
исполнителей на репетициях. Для него глав-
но и обид никаких быть не может.
Семьей, знают в малейших деталях жизни
праздники и, конечно, поют. Сейчас они
сильно, но не менее душевно, чем в юности.
В проживать радостные и горестные мину-
ты близких. Она проникает в них настолько, что
и самих исполнителей можно увидеть сле-
дствия бесконечно радуются друг за друга,
здесь знают обо всем: за кого выда-
ется, когда закончит образование, как себя
собирается дарить другу подарки к празднику
рождения. Хор давно стал неотъемлемой



исполнителей. В ней нет места злости и зави-
стности. Эти люди любят свое дело и гордятся

В 1960 году группа ветеранов войны и труда
создала певческий коллектив. Занимались они
регулярно. С 1968 года хор ветеранов возглав-
лял композитор России Геннадий Иосифович Цы-
бульский.

Творческое мастерство участников, со-
судный репертуар, в который вошли песни во-
енные, о тюменском крае, о Сибири,
народные песни, и, конечно, песни, на-
писанные композитором Геннадием Цы-

В апреле 2001 года хору ветеранов труда исполнилось 40 лет. Сей-
час это крепкий сплоченный коллектив с высокой работоспособностью,
состоящий из 30 женщин.

Коллектив хора — многократный победитель районных, городских,
дорожных, областных смотров и фестивалей хорового искусства. Лауре-
ат и дипломант Всесоюзных и Всероссийских фестивалей художественно-
го творчества.

Взрослые девочки

Всего их тридцать. Каждая отдала работе лучшие годы своей жизни
и заслужила свое звание ветерана труда. В остальном они похожи на дев-
чонок. Так же вертятся перед зеркалом, примеряя шляпку, выходят в ко-
ридор, когда класс проветривается, любят получать похвалы. Их настав-
ник шутливо говорит, что кроме песни у них мало что осталось. Они воз-
ражают: и сегодня участницы хора живут полной жизнью, хотя средний
возраст певиц колеблется возле 55.

Это женщины с активной жизненной позицией. Они рассказывают, что
Геннадий Иосифович страшно не любит, когда вновь пришедшая участни-
ца говорит, что хочет пением справиться со скукой. Они для него давно уже
члены семьи, он для них — непререкаемый авторитет и учитель. Увлечение
русской народной песней как будто подсвечивает их изнутри. А как бывает
трудно встать с постели, когда болит голова, мучает давление, душа угне-
тена и ничего не хочет. Однако многолетняя привычка дает о себе знать,
и они вновь и вновь спешат на занятие к своему любимому мастеру, а ухо-
дят с него окрыленными, готовыми к новым удачам и горестям.

Новые времена

Геннадий Иосифович сердится на нынешние времена. Раньше чле-
ны коллектива занимались три раза в неделю по три часа. Теперь же —
сумасшедшая жизнь. Зимой страшно после занятий возвращаться домой,
летом нужно работать на даче. В итоге остается не так уж много време-
ни. Занятия пришлось сократить до двух раз в неделю по полтора-два
часа. И все же песня — это то, от чего членам коллектива невозможно
отказаться. Они собраны, серьезны и ответственны, когда речь идет о за-
нятиях. Совсем как в школе, в этом коллективе есть две прогульщицы. Тем
не менее Геннадий Иосифович не спешит с ними расстаться, поскольку
людей он жалеет, привыкает к ним.

Еще один немаловажный штрих к его портрету: Геннадий Цыбульский
никогда не был в партии, хотя считает себя коммунистом по убеждени-
ям. Когда ему много лет назад предлагали вступить в КПСС, он отказал-
ся, объяснив, что недостойн. Какое сложное чувство испытывает он сей-
час, глядя, как активисты клеймят позором партию, в которой состояли
всю сознательную жизнь. Руководитель хора доволен тем, что ему не при-
шлось и уже не придется раскаиваться в своих убеждениях и выносить
позор отречения, как большинству своих сверстников.

А жизнь продолжается, и день кажется ему пустым, если сегодня
в расписании нет его занятия. К счастью, таких дней немного.



ca

ca

ca

ca

ca

12

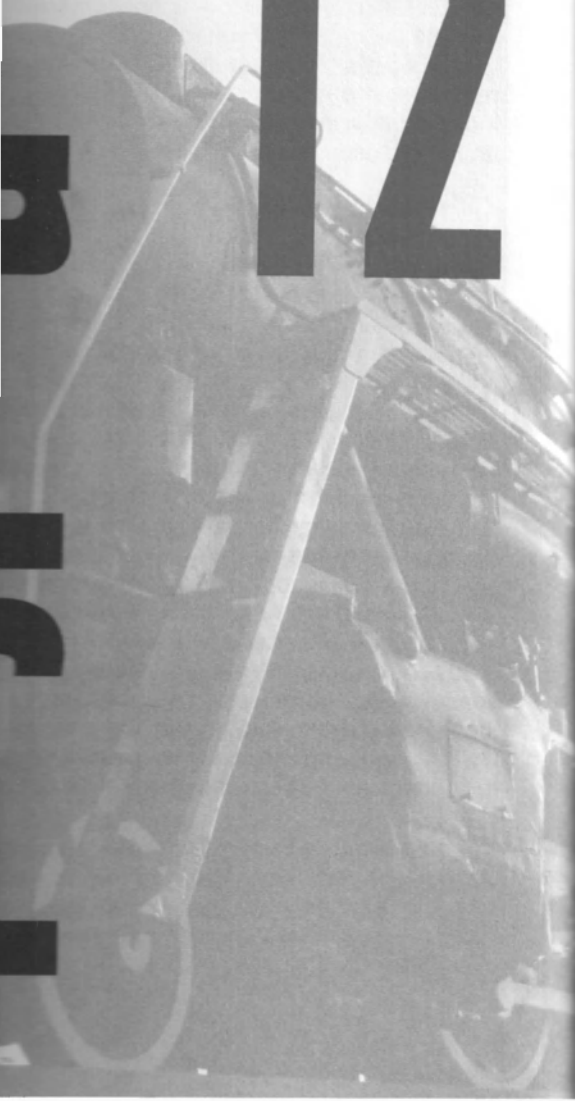
1 8

Vivat,

университе

2 0

3
2
3
12



1 8 7 8

Vivat,

университет!

2 0 0 3

Ж

елезнодорожный вуз в Свердловске создавался быстро: только в конце июня 1956 года было подписано правительственное постановление о его учреждении, а уже 17 ноября (того же, разумеется, года) состоялось торжественное собрание, посвященное его открытию.

Такая оперативность явилась следствием нескольких благоприятных причин. Во-первых, крупнейший железнодорожный узел страны располагал достаточным количеством квалифицированных кадров по профильным специальностям, ну, а найти преподавателей по базовым дисциплинам общетехнического, естественнонаучного и гуманитарного циклов в крупнейшем вузовском центре Урала было и вовсе не трудно. Во-вторых, давно назревшая проблема вдруг приобрела благоприятный социально-экономический контекст: в феврале «партия и правительство» приняли постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог». (Не случайно институт с момента создания и на протяжении трех с половиной десятилетий назывался электромеханическим.) С одной стороны, подобные постановления в условиях «плановой» экономики всегда служили достаточно эффективным средством «пробивания» разного рода начинаний в «инстанциях»: под них легче находились деньги, фонды, кадры. С другой стороны, потребность в подготовке кадров высокой квалификации для дороги, быстро переходящей с паровозов на электрическую, в основном, тягу, действительно была острой. Так что, оперируя постановлением то как рычагом, то как щитом, то как стенобитным орудием, инициаторы создания института смогли найти и помещения для кафедр и учебных занятий, и минимально необходимое оборудование, и ставки для преподавателей. Конечно, все это было временным, приспособленным, на первый случай, но важно было начать.

И третья благоприятная причина: в Свердловске нашлись энтузиасты, которые решились взять на себя неподъемные хлопоты по созданию нового вуза. Без таких энтузиастов, на основе одной лишь бюрократической бумаги, из полезной затеи ничего бы не получилось. Конечно, в первую очередь надо назвать непосредственного организатора и первого ректора Ивана Васильевича Уткина, который не только организовал институт, но и, как говорится, поставил его на ноги, оставаясь во главе его 18 лет. Конечно, это огромное дело не удалось бы сдвинуть с места и без заинтересованной и мощной поддержки руководства дороги (как раз в 1956 году начальником дороги стал В. П. Егоров, обладавший огромным опытом, авторитетом и способностью принимать ответственные решения).

И потом на протяжении почти полувека Уральский электромеханический институт инженеров транспорта (УЭМИИТ) был любимым детищем дороги. Она помогала ему расти и развиваться: еще при ректоре И. В. Уткине вуз переехал из тесного и приспособленного здания в специально для него выстроенный просторный городок в одном из самых живописных мест Свердловска, теперь там создана отличная учебная и лабораторная база. Крупнейшие, наиболее опытные специалисты дороги становились его профессорами, а теперь уже практически все ведущие железнодорожные кадры, за редким исключением, — выпускники этого вуза, который после всех преобразований 90-х годов стал называться Уральским государственным университетом путей сообщения.

В этой главе мы представим читателям двух ректоров железнодорожного университета, которые сыграли самую значительную роль в его судьбе.

Первый ректор

Иван
Васильевич
Уткин

Не вам ли памятен года,
Когда по этой магистрали
Во тьме оттуда и туда
Составы без огней бежали;
Когда тянулись в глубь страны
По этой насыпи и рельсам
Заводы — беженцы войны —
И с ними люди — погорельцы...

Очевидцы вспоминают, что когда Иван поэм Александр Твардовского «За д...» писал слезы. О чем он думал в такие моменты? Оживало прошлое, когда руководители требовали с него паровозы для отп... специпродукции? Переведенный по приказу на Южно-Уральскую, а затем на Свердловскую директором третьего ранга И. В. Уткин от своего состава локомотивами...

Трудиться на транспорте Иван Васильевич знал тут все.

Родился он 21 июня 1905 года на территории области. Не только отец его, Василий Иванович, был дорожником. Дед даже занимал должность начальника Московско-Рязанской дороги. Детей у Василия и Ивана — продолжил Александр, который вырос до должности заместителя начальника дороги, но был репрессирован в 1937 году.

Иван 17-летним пареньком начал работать в дороге и водить его. В годы всеобщего обучения в армии — МИИТ. Женится, в 1935 году — второй сын, которого он упрямый брат. Однако судьба брата отразилась на карьере, со временем возглавив паровозную станцию на этом посту вплоть до своего назначения на должность заместителя начальника дороги.

На годы войны и первые послевоенные годы Иван Васильевич отвечал за производственную работу и нес ответственность за работу дирекции III ранга, которое ему было поручено.

— В любое время суток, — вспоминает Иван Васильевич Уткин, директор Института геофизики путей сообщения.

читателям двух ректоров железнодоро-
играли самую значительную роль в его

— В любое время суток, — вспоминает его старший сын Владимир Иванович Уткин, директор Института геофизики УрО РАН, — отцу мог позвонить по «вертушке» нарком путей сообщения Л. М. Каганович. Все руководители

его Главкома, который, будучи «совой», а командиры производства продолжали. ни руководитель Урало-Сибирского Свердловской дороги В. И. Оборотов, ни Варгин, ни батя, ни другие его сослуживцы по вечерам. У них образовалось вдруг много времени.

потеряла в военное лихолетье 40 процентов, уральские железнодорожники, обеспечили «спецперевозки и достав-

время войны Иван Васильевич Уткин Красного Знамени.

обозначилась необходимость в модернизации паровозов отжили свое, Свердловская перешла на электрическую тягу — в этом отрыве на сети дорог еще до войны.

составил «Генеральный план электрификации Свердловской дороги восприняли его непосредственно к ним. Для интенсификации требовались высококвалифицированные кадры. Встал вопрос о создании в регионе вскоре последовало и соответствующее решение об учреждении в Свердловске электростанций транспорта — УЭМИИТа.

нагрузка на вуза легла на плечи бывшего заместителя начальника Свердловской дороги. Как в военную пору, ему удалось оперативно начать учебного года материальную поддержку из 16 преподавателей, учредить две кафедры. Открытие института состоялось 17 нояб-

числа студентов было немного, он не членил в комитет. не было деканатов, и всеми делами занимался ректорат. Значительные нагрузки на Свердловского корпуса и налаживанию учебной работы проректора, бывшего декана Томского университета М. Дядькова, которого Иван Васильевич считал своим. Ему были предложены (намечены) должности в вузах МПС) на приеме у секретаря ЦК партии они проработали до 1974 года, когда Иван Васильевич ушел на заслуженный отдых». Отдых-то был у него. В возрасте 70 лет, но Иван Васильевич

отчасти и поспешил. Был там такой продуманный маневр, преследующий передачу дел достойному преемнику — проректору по науке профессору Р. Н. Урманову, — ибо была реальная опасность, задержавшись хотя бы до юбилея, уступить дорогое детище ставленнику обкома.

Первостепенное значение ректор Уткин уделял подбору и воспитанию кадров, считая основой основ учебного процесса в институте научно-педагогический потенциал. Поэтому он с отеческой заботой ковал и пестовал «собственных платонов». За годы его ректорства из студентов до крупных ученых выросли Б. А. Аржанников, Ю. М. Бей, А. В. Ефимов, В. Л. Нестеров, А. А. Пышкин, П. Я. Пятков и многие другие.

Коллеги и выпускники УЭМИИТа отмечают интеллигентную простоту и доступность Ивана Васильевича. Всегда с особым вниманием относился он к машинистам, к семьям железнодорожников, благоволил к их детям — студентам и женам, привозившим в 50–60-е годы по утрам с пригородных станций свежие молокопродукты в квартиры горожан. Для них в его кабинете всегда был открыт «зеленый» свет.

Проезжая в зрелом возрасте с сыновьями по Рязанщине, он удивил их своей феноменальной зрительной памятью, безошибочно воспроизводя с закрытыми глазами весь рельеф магистрали, на которой трудился в молодости. Поэтому помнил в лицо всех своих студентов, знал об их успеваемости, заботился о бытовой их обустроенности.

— Иван Васильевич, — вспоминает проректор по учебной работе УрГУПС А. А. Пышкин, — никогда не унижал подчиненных прилюдно. Только оставшись со своим оппонентом *tete-a-tete*, «снял стрижку» по всей строгости...

Он никогда не позволял себе также ненормативной лексики. Самым страшным ругательством в его устах было непонятное немецкое *Dreck* (дрянь).

Вкладывая в свое детище — институт — все свои силы, организаторский и педагогический дар, он многое сделал для формирования профессорско-преподавательского и студенческого коллективов, работоспособного творческого микроклимата, создав для этого со временем вузовцам самые необходимые и достойные условия. Обозревая неутомимую деятельность первого ректора, не перестаешь удивляться его трудолюбию и энергии, умению сочетать служебные и общественно-государственные, депутатские обязанности.

Подавая во всем пример, он, несмотря на огромную занятость, умудрялся выкраивать время для чтения студентам — как правило, без шпаргалок — общего курса железных дорог. Между прочим, в свое время, будучи заместителем начальника Свердловской дороги и движенцем-профессионалом, в 50 лет успешно выдержал экзамены на право управления всеми видами локомотивов...

В редко выдающиеся часы досуга Иван Васильевич находил отдохновение с секатором и граблями на садовом участке, который был у Уткиных сначала в Истоке, а затем возле площадки Огородная, куда в послевоенное время семья выбиралась на трофейном «опель-кадете». Перевести жену и детей из Алма-Аты он смог только зимой 1945 года, когда пошел в школу и младший сын Александр, поступивший впоследствии в железнодорожный институт и защитивший кандидатскую по силовым трансформаторам для стальных магистралей. Жена, Наталья Ивановна, сочетала воспитание детей с работой инструктора райисполкома...

Во второй половине 50-х у института не было своих помещений. Размещался он на первых порах в зданиях техникума на улице Быкова, школы машинистов на улице Испанских Рабочих и других. Такое положение,

разумеется, чрезвычайно удручало ректора. Когда он хлопотал о земельном участке под строительство учебных корпусов и студгородка на Генеральских дачах, Ивану Васильевичу помогли его прежние сотрудничество и содружество с командующим Уральским военным округом. Даже главный архитектор Свердловска недоумевал, как удалось Уткину отхватить такой райский уголок на полуострове городского пруда. За одно это, наверное, нужно было поставить памятник первому ректору еще при жизни...

За короткий срок Уральский железнодорожный стал одним из ведущих учебных заведений отрасли, настоящей кузницей кадров для дороги высшей квалификации. Главная заслуга в этом принадлежит безусловно его первому и бессменному на протяжении 18 лет ректору, отцу-основателю Ивану Васильевичу Уткину, награжденному за свою большую созидательную деятельность орденами Ленина, четырьмя орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», Отечественной войны I степени и многими другими знаками трудового отличия.

Только личность способна двигать прогресс

**Рифат
Нурович
Урманов**

Если первый ректор создал, говоря условно, материальную и кадровую «оболочку» уральского железнодорожного вуза, то его преемник, Рифат Нурович Урманов, наполнил ее именно тем содержанием, которое сделало институт (получивший впоследствии статус университета) одним из признанных центров научно-технической мысли и источником прогресса железнодорожной отрасли. И. В. Уткин пришел в институт из самой гущи практической жизни — Р. Н. Урманов пришел с вузовской кафедры.

Когда образовывался УЭМИИТ, тридцатидвухлетний Рифат Нурович работал на кафедре электромашин УПИ — самого авторитетного технического вуза Урала. Двумя годами раньше он защитил кандидатскую диссертацию, и все его дальнейшие планы были связаны с научными исследованиями.

Читатель, возможно, заметил, что в наше время устремленные в науку молодые люди остепеняются в более раннем возрасте — лет в 26–27. Но несколько замедленное, по нынешним представлениям, становление молодого ученого Урманова объяснялось причиной более чем уважительной: на годы, которые ему следовало провести на студенческой скамье, пришлось война.

Давайте, однако, рассмотрим ход событий по порядку.

Родился Рифат Нурович 14 мая 1924 года на станции Кандры Башкирской АССР в семье медработника. Не закончив первого курса УПИ,

в начале 1942 года, пошел добровольцем в Челябинское танковое училище. Старший механик-водитель Урманов в тяжелого танкового полка прорыва. В фронтах. Участвовал в операции «Багровый», Минск, Варшаву и Берлин, встретил четыре боевыми орденами.

А после войны возвратился в родную деревню. Сразу был принят в аспирантуру и ее окончил. В 1954 году кандидатскую диссертацию защитил. В общем, все у него теперь шло хорошо.

И. В. Уткин сманил его в УЭМИИТ (защиты). Рифат Нурович был уже допущен и в научной среде, и на предприятиях. Его авторитетом в профессиональной среде. Чего-то о том, что обычно остается между «высшими». Но на поверхности лежит главное: предложены великолепные перспективы. Предложено создать кафедру по профилю деятельности его самого и предполагается интегрировать на практику. То есть передан для научно-прикладной деятельности. Замечалась направленностью его научной работы. Из такого предложения было бы интересно. Из УПИ в УЭМИИТ. Кафедру он стал возглавлять. Руководил ею на протяжении 33 лет. А был утвержден в должности проректора. Что именно Урманову принадлежит слава. Институт стал не просто «кузницей кадров», а и творческой мысли в большом железнодорожном университете.

В 1974 году Рифат Нурович успешно защитил докторскую диссертацию на тему «Бесконтактные преобразователи электрических железных дорог». Впоследствии он предложил ему стать во главе института, и в 1975 году Рифат Нурович на этом посту продолжил свою работу.

Надо сказать, что годы ректорства приходом пика промышленного производства перевозок дорогой, а завершились. А были ли в нашей истории легкие годы

Сохраняя преемственность и тради-
тор с проректорами М. А. Мезенцев
и С. Н. Мацкевичем) значительно усили-
качества образования, что нашло отра-
вития учебного заведения. Активно д-
инспекция и методкомиссии, на Совете
проводимых комплексных комиссиях
тетов. Совершенствованию учебно-воспи-
ли и проводимые с периодичностью в 1
ференция. А деятельность вуза в целом
ного управления учебными заведениями

Закрепление деканами преподавателей, ежедневные совещания с их старостами, и другие формы работы приносили ожида-

ло ректора. Когда он хлопотал о земель-
учебных корпусов и студгородка на Гене-
у помогли его прежнее сотрудничество
Уральским военным округом. Даже глав-
оумевал, как удалось Уткину отхватить та-
е городского пруда. За одно это, навер-
ик первому ректору еще при жизни...
железнодорожный стал одним из веду-
настоящей кузницей кадров для дороги
заслуга в этом принадлежит безусловно
протяжении 18 лет ректору, отцу-основа-
награжденному за свою большую сози-
Ленина, четырьмя орденами Трудово-
Ючета». Отечественной войны I степени
евого отличия.

ИЧНОСТЬ ДВИГАТЬ

говоря условно, материальную и кадро-
железнодорожного вуза, то его преемник,
заполнил ее именно тем содержанием, ко-
получивший впоследствии статус универ-
нах центров научно-технической мысли и
железнодорожной отрасли. И. В. Уткин при-
гости практической жизни — Р. Н. Урманов

тридцатидвухлетний Рифат Нурович работал
— самого авторитетного технического вуза
защитил кандидатскую диссертацию, и все
заны с научными исследованиями.

ед. что в наше время устремленные в на-
в более раннем возрасте — лет в 26–27.
нынешним представлениям, становление
ыснялось причиной более чем уважитель-
довало провести на студенческой скамье,

им ход событий по порядку.

4 мая 1924 года на станции Кандры Баш-
остника. Не закончив первого курса УПИ,

в начале 1942 года, пошел добровольцем в Красную Армию и был направ-
лен в Челябинское танковое училище. Свой ратный путь техник-лейтенант,
старший механик-водитель Урманов начинал в составе 63-го отдельного
тяжелого танкового полка прорыва. Воевал на Западном и Белорусских
фронтах. Участвовал в операции «Багратион». Освобождал Оршу, Бори-
сов, Минск, Варшаву и Берлин, встретил День Победы на Эльбе. Награж-
ден четырьмя боевыми орденами.

А после войны возвратился в родной вуз, окончил его с отличием,
сразу был принят в аспирантуру и ее окончил досрочно, защитив, как уже
сказано, в 1954 году кандидатскую диссертацию. Был оставлен на кафед-
ре — в общем, все у него теперь шло совершенно успешно.

И. В. Уткин сманил его в УЭМИИТ пять лет спустя после кандидатской
защиты. Рифат Нурович был уже доцентом, имел широкие деловые связи
и в научной среде, и на предприятиях Урала, пользовался большим авто-
ритетом в профессиональной среде. Чем сманил? Не рискуем рассуждать
о том, что обычно остается между «высокими договаривающимися сторо-
нами». Но на поверхности лежит главное: 35-летнему доценту были пред-
ложены великолепные перспективы профессионального роста. Ему было
предложено создать кафедру по профилю своих научных интересов, и вся
деятельность его самого и предполагаемых его учеников была сразу ори-
ентирована на практику. То есть перед ним раскрывался широкий поли-
гон для научно-прикладной деятельности, которая, собственно, и подра-
зумевалась направленностью его научных интересов. Естественно, отка-
заться от такого предложения было бы трудно, и Рифат Нурович перешел
из УПИ в УЭМИИТ. Кафедру он стал создавать практически сразу и потом
руководил ею на протяжении 33 лет. А с 1964 года он еще параллельно
был утвержден в должности проректора института по научной работе, так
что именно Урманову принадлежит главная заслуга в том, что уральский
институт стал не просто «кузницей кадров», но и центром научно-техни-
ческой мысли в большом железнодорожном регионе.

В 1974 году Рифат Нурович успешно защитил в Москве, в МИИТе, док-
торскую диссертацию на тему «Бесконтактно регулируемые тяговые транс-
форматоры электрических железных дорог». И в том же году И. В. Уткин
предложил ему стать во главе института, а получив согласие, добился ут-
верждения Рифата Нуровича на этом ответственном посту.

Надо сказать, что годы ректорства Урманова совпали со сложным пе-
риодом пика промышленного производства в стране и наивысшего объ-
ема перевозок дорогой, а завершились в начале новой эры перестройки.
А были ли в нашей истории легкие годы?..

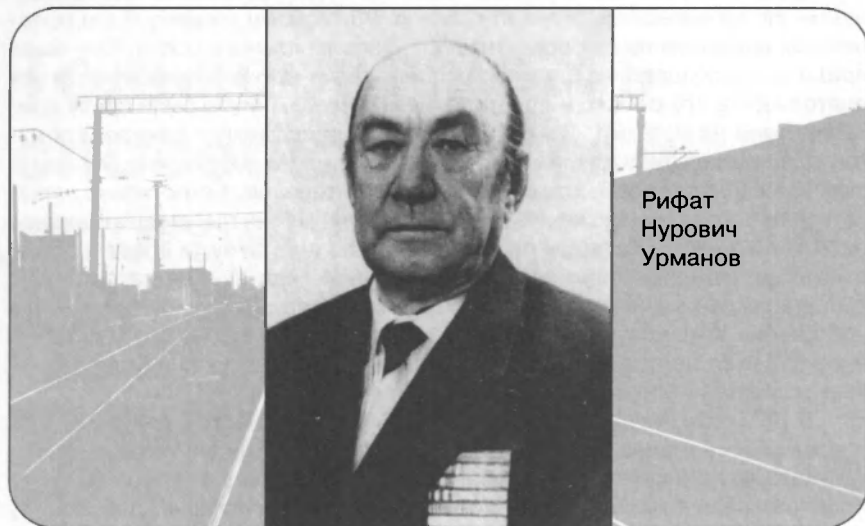
Сохраняя преемственность и традиции, новое руководство вуза (рек-
тор с проректорами М. А. Мезенцевым, В. Н. Кабановым, Ю. М. Беом
и С. Н. Мацкевичем) значительно усилило внимание вопросу повышения
качества образования, что нашло отражение в комплексных планах раз-
вития учебного заведения. Активно действовали тут внутривузовская
инспекция и методкомиссии, на Совете института обсуждались результаты
проводимых комплексных комиссионных проверок деятельности факуль-
тетов. Совершенствованию учебно-воспитательной работы способствова-
ли и проводимые с периодичностью в год-два научно-методические кон-
ференции. А деятельность вуза в целом контролировали комиссии Глав-
ного управления учебными заведениями МПС.

Закрепление деканами преподавателей за студенческими группами,
ежедневные совещания с их старостами, членами студсоветов в общезиях
и другие формы работы приносили ожидаемые плоды. Более 80 процентов

выпускников дневного обучения защищали дипломные проекты на повышенные оценки, около половины выполняли их на практически значимые темы. На предприятиях транспорта и промышленности, в целях более оперативной адаптации студентов старших курсов, организовывались филиалы выпускающих кафедр, назначались руководители стажировок, а работу эту курировали преподаватели УЭМИИТа...

В 1981 году институт отметил свое 25-летие. Его профессорско-преподавательский корпус вырос за этот срок с 16 до 357 человек, из которого около половины имели ученые степени и звания. Количество выпускников дневного отделения достигло 900 человек, а заочников увеличилось в десять раз, до 270 человек. На базе вуза проводились зональные совещания, олимпиады. УЭМИИТ награждался премией МПС и ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта по итогам соревнования среди вузов отрасли...

Под руководством ректора Урманова было завершено строительство третьей очереди главного учебного корпуса, построены три 9-этажные



жилые вставки для профессорско-преподавательского состава вуза, общежитие на 1050 мест, студенческая столовая на 520 мест и лучший в системе вузов МПС профилакторий.

Намыкавшись в молодости с женой и двумя малолетними сыновьями по углам, он прекрасно знал, что отдельная квартира для семьи ученого, тем более для начинающего, это основа его грядущей созидательной деятельности, полной отдачи своему делу.

— После ввода домов в эксплуатацию, — констатировал Рифат Нурович с удовлетворением, — удалось на полтора десятка лет вперед решить острую социальную проблему обеспечения жильем педколлектива вуза.

За годы ректорства Р. Н. Урманова многократно избирали в Дорпрофсоюз магистрали и шесть созывов подряд депутатом горсовета, где он руководил работой комиссии по делам молодежи Свердловска.

В очередной зарисовке о нем под заглавием «Ректор» («Уральский рабочий» за 10 февраля 1980 года) вполне справедливо подчеркнуто: «На Урманова можно положиться как на человека безукоризненной честности. Не было случая, чтобы отказался он от своих слов. Правда, с ним не всегда легко: очень требователен к другим. Но прежде всего к себе».

Не давая себе ни в чем поблажки, деятельным и вдумчивым руководителем своего вуза отрасли, но и крупным ученым в УЭМИИТе) научная школа в области транзисторных преобразователей и 18 опекаемых им аспирантов и соискателей, а двое стали докторами технических наук. В научной деятельности при непосредственном участии получены 11 авторских свидетельств и опубликовано три книги. В научных исследованиях участвовали сотрудники отраслевых институтов, а также устройство энергоснабжения электрической станции в 1965 году по приказу МПС. Научные работы выполнялись в тесном сотрудничестве с дорогами, ОГК по трансформаторам завода. Работа проводилась и выполнялась в союзе с МПС. Его детища — тяговые трансформаторы 16000/10 (35 с регуляторами ДТД-6300 и ДТД-6300) — установлены на ряде дорог. Исполнение работ в Тюмени позволило снизить число тяговых трансформаторов, что обеспечило существенный экономический эффект в расходах на эксплуатацию и эксплуатационным расходам... К теории электроснабжения на постоянном токе.

Простота в общении, человечность и уважение и авторитет среди коллег, студентам трудовую, учебно-воспитательную, инициативность ветеран войны, профессор Рифат Нурович имеет военных наград, орденов Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», знаков «Почетному работнику высшего образования» и звания заслуженного профессора.

— Задача педколлектива вуза, — считает он, — состоит не только в обучении и подготовке специалистов, будущих командиров, но и в воспитании личностей. Только личности способны относиться к делу и двигать прогресс. Педколлектив — это цвет нации, будущее нации.

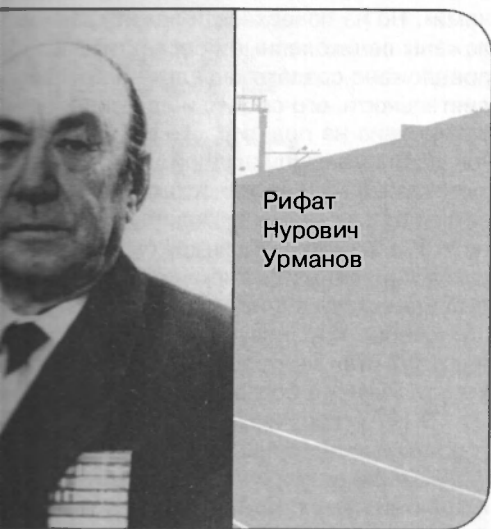
... А на вопрос о хобби, увлечениях в свободное время Р. Н. Урманов лаконично ответил: «Единственное мое увлечение — это наука». Более полувека занимается он наукой, изобретением электрических машин университета. И сейчас, в преклонном возрасте, неутомимого профессора-конструктора здесь в любую погоду. В пургу и мороз шагает он по льду пруда к главному корпусу.



■ защищали дипломные проекты на повышение выполняли их на практически значимые та и промышленности, в целях более оперативных курсов, организовывались филиалы, а начальники руководители стажировок, а родители УЭМИИТа...

■ свое 25-летие. Его профессорско-преподавательский состав с 16 до 357 человек, из которого около 100 и звания. Количество выпускников дневных и заочников увеличилось в десять раз, проводились зональные совещания, олимпиады МПС и ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта среди вузов отрасли...

■ Урманова было завершено строительство учебного корпуса, построены три 9-этажные



Рифат
Нурович
Урманов

■ преподавательского состава вуза, об-
ская столовая на 520 мест и лучший в си-
и.

■ женой и двумя малолетними сыновья-
что отдельная квартира для семьи уче-
го, это основа его грядущей созидатель-
своему делу.

■ утратацию, — констатировал Рифат Нуро-
на полтора десятка лет вперед решить
беспечения жильем педколлектива вуза.
■ снова многократно избирали в Дорпроф-
подряд депутатом горсовета, где он ру-
дам молодежи Свердловска.

■ ем под заглавием «Ректор» («Уральский
са) вполне справедливо подчеркнуто: «На-
на человека безукоризненной честности.
■ он от своих слов. Правда, с ним не все-
дружим. Но прежде всего к себе».

Не давая себе ни в чем поблажки, Урманов проявил себя не только деятельным и вдумчивым руководителем 10-тысячного коллектива ведущего вуза отрасли, но и крупным ученым. Им создана (одна из первых в УЭМИИТе) научная школа в области трансформаторного оборудования для полупроводниковых преобразователей и теории полупроводниковых цепей. 18 опекаемых им аспирантов и соискателей защитили кандидатские диссертации, а двое стали докторами технических наук, профессорами. При его непосредственном участии получены 11 авторских свидетельств на изобретение и опубликовано три книги. В научной работе кафедры электрических машин участвовали сотрудники отраслевой лаборатории «Режимы напряжения и устройство энергоснабжения электрических железных дорог», организованной в 1965 году по приказу МПС. Научные исследования и практические разработки выполнялись в тесном сотрудничестве со службой электрификации дороги, ОГК по трансформаторам завода «Уралэлектротяжмаш» и ЦЭ МПС. Работа проводилась и выполнялась в соответствии с ежегодными приказами МПС. Его детища — тяговые трансформаторы ТДПУ-20000/10 (35), ТРДП-16000/10 (35 с регуляторами ДТД-6300 для 6- и 12-пульсовых выпрямителей — установлены на ряде дорог. Использование их на участке Богданович-Тюмень позволило снизить число тяговых подстанций, например, с 18 до 14, что обеспечило существенный экономический эффект по капитальным затратам и эксплуатационным расходам... Кроме того, Р. Н. Урманов — автор теории электроснабжения на постоянном токе...

Простота в общении, человечность и принципиальность снискали ему уважение и авторитет среди коллег, студентов и специалистов. За активную трудовую, учебно-воспитательную, научную и общественную деятельность ветеран войны, профессор Рифат Нурович Урманов удостоен, кроме военных наград, орденов Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, «Знак Почета», знаков «Почетному железнодорожнику», «Отличник высшего образования» и звания заслуженный работник транспорта РСФСР.

— Задача педколлектива вуза, — считает профессор Урманов, — состоит не только в обучении и подготовке тысячи высококвалифицированных специалистов, будущих командиров производства, но и в формировании личностей. Только личности способны подавать пример творческого отношения к делу и двигать прогресс. Представители технической интеллигенции — это цвет нации, будущее нашей отрасли и страны.

... А на вопрос о хобби, увлечениях в минуты досуга профессор Урманов Р. Н. Урманов лаконично ответил: «Единственное мое занятие — наука. Ей и посвящаю все свое время». Говоря так, Рифат Нурович не лукавит. Более полувека занимается он наукой, из них сорок с лишним — на кафедре электрических машин университета. И сегодня, несмотря на уже солидный возраст, неугомонного профессора-консультанта Урманова можно встретить здесь в любую погоду. В пургу и мороз под 30, в любое время, не спеша шествует он по льду пруда к главному учебному корпусу...



са

са

са

са

са

13

1 8

**Дорогие
мои старики**

2 0

13

1 8 7 8

Дорогие мои старики...

2 0 0 3

Работает человек, набирается опыта и авторитета, закаляет дух большими и малыми неприятностями, без которых не обходится ни одно живое дело, обретает зоркость глаза и широту кругозора, поднимается, в соответствии со своими возрастающими возможностями, со ступеньки на ступеньку служебной лестницы, пока не достигнет наконец некоего потолка, назначенного ему природой и судьбой, очень успешно вершит на этой высоте порученное ему дело, которое теперь уже воспринимается как главное дело его жизни, и кажется, только он один и может по праву занимать это место, и нет ему замены — и вдруг... И вдруг он передает бразды другому человеку (порой охотно, а случается, что и с обидой), а сам уходит, как принято говорить, «на заслуженный отдых». Какой еще отдых?!

В предыдущих главах мы не раз видели, как они, старики, этот отдых используют: пригласят его на другую работу, он там так развернется — молодым не угнаться. У молодых здоровье и энергия, а у стариков широта взгляда, опыт, интуиция, ответственность, да и просто привычка не пасовать в любой ситуации.

Тогда как же понимать, как оценить этот перелом судьбы, через который прошло уже большинство героев нашей книги; через который рано или поздно проходит почти каждый работающий человек?

А понимать, на наш взгляд, надо так. Инерция, не подкрепленная свежими импульсами, есть угасание. Жизнь требует постоянного обновления. Это не лозунг, а глубокий психологический закон. Постоянство приводит к привыканию. Привычное мы перестаем замечать, не можем адекватно на него реагировать. По этому закону и любому большому делу, чтобы оставаться живым, надо время от времени уточнять свой курс, и человеку время от времени надо менять дело, которому он отдает свои силы.

Но не будем лукавить: когда человек достигает пенсионного возраста, сил у него становится все-таки меньше, порой гораздо меньше, чем в годы физического расцвета. Так ведь не обязательно новое дело должно быть равно прежнему по масштабам трудозатрат и ответственности. Очень важно просто чувствовать, что ты при деле и дело тебе поддается.

В предыдущих главах мы рассказывали преимущественно о людях пожилых. Герои этой главы — из их же ряда. Но на этот раз на примере нескольких судеб мы хотели бы показать, как достойно проживают порой ветераны железной дороги осень своей жизни, даже если круг их ответственности сильно сужается. По крайней мере, тогда остается ответственность перед собственной судьбой.

Главная в жизни роль

**Виталий
Петрович
Тарасов**

В самодеятельном театре, где Виталий достиг, ему всегда почему-то достались роли героев. Режиссеров можно было попросить о переводе героя-любownika — и ростом, и характером, и талантом — совсем обыкновенная. Так что в конце концов, хотя искусством он был крещен еще с детства, свою трудовую биографию столетиями строил в театре. Да и была у него другая страсть к себе. Если коротко охарактеризовать Виталия Тарасова, то можно сказать, что он хотел сделать жизнь людей лучше.

Я всегда завидовал людям, которые умеют красиво. Неважно, художник ты или слесарь — это видно сразу. Работает человек сосредоточен, никаких лишних движений. Мастер сначала подумает, как сделать что-то, а потом за инструмент. И в результате вещь получается красивой.

...Автоинспектор долго смотрел на Виталия, было, что он ничего не понимает. Двигатель исправен, а содержание СО в выхлопных газах не может же такого быть!..

Виталий Петрович решил больше не спорить со своей «Волею» и начал объяснять.

Впрочем, об этом несколько позже. Виталий Петрович Тарасов — Герой Социалистического Труда, проработавший слесарем в локомотивном депо прежде всего как местный Кулибин: на его изобретениях и технических предложениях основаны многие изобретения, давно на пенсии, — но ведь пенсионный возраст — понятие относительное. Можно не дойти до старости, а голове-то выходной не объявишь.

Потому и не удивительно, что именно Виталий Петрович подумал, как переоборудовать грузовые вагоны для поездов. Дорога от Тюмени на север — к северу — тепловозной тяге, причем все локомотивы — тепловозы, мягко говоря, здесь не такое хорошее, как в южных районах. Как-то раз в депо в Тюмени ложились пассажиры: не поездка, а сплошная работа.

Виталий Петрович работал в депо в Тюмени много лет. Так что в этом деле он — большой специалист.

аается опыта и авторитета, закаляет дух приятностями, без которых не обходится. Растет зоркость глаза и широта кругозора в ответствии со своими возрастающими возможностями на ступеньку служебной лестницы, пока не достигнет потолка, назначенного ему природой. И вот он уже воспринимается как главное дело жизни и может по праву занимать это место... И вдруг он передает бразды другому (иногда с обидой), а сам уходит, как на отдых. Какой еще отдых?!

Иногда раз видишь, как они, старики, этот отдых находят. И вдруг он передает бразды другому (иногда с обидой), а сам уходит, как на отдых. Какой еще отдых?!

оценить этот перелом судьбы, через которого герои нашей книги; через который рано или поздно проходит каждый работающий человек?

Иногда так. Инерция, не подкрепленная свежими силами. Жизнь требует постоянного обновления. Инерция, не подкрепленная свежими силами. Жизнь требует постоянного обновления. Инерция, не подкрепленная свежими силами. Жизнь требует постоянного обновления.

Иногда так. Инерция, не подкрепленная свежими силами. Жизнь требует постоянного обновления. Инерция, не подкрепленная свежими силами. Жизнь требует постоянного обновления. Инерция, не подкрепленная свежими силами. Жизнь требует постоянного обновления.

Главная в жизни роль

**Виталий
Петрович
Тарасов**

Всамодеятельном театре, где Виталий Петрович занимался в молодости, ему всегда почему-то доставались роли отрицательных героев. Режиссеров можно было понять: ну никак не тянул он на амплу героя-любownika — и ростом не вышел, и внешность самая обыкновенная. Так что в конце концов все это Тарасову надоело, хотя искусством он был крещен еще в юности: в 15 лет начинал свою трудовую биографию столяром в Тюменском драматическом театре. Да и была у него другая страсть, которая властно подчиняла себе. Если коротко охарактеризовать ее, то можно назвать это так: Тарасов хотел сделать жизнь людей лучше...

Я всегда завидовал людям, которые умеют делать свое дело легко и красиво. Неважно, художник ты или слесарь. Если дело свое любишь и уважаешь — это видно сразу. Работает человек не торопясь, но споро, взгляд сосредоточен, никаких лишних движений, суеты. И главное — видно, что мастер сначала подумает, как сделать что-то лучше, а потом уже берется за инструмент. И в результате вещь получается и красивая, и надежная...

...Автоинспектор долго смотрел на шкалу своего прибора, и видно было, что он ничего не понимает. Двигатель работает, прибор вроде тоже исправен, а содержание СО в выхлопных газах не показывает. Ну не может же такого быть!..

Виталий Петрович решил больше не мучить человека, поднял капот своей «Волыни» и начал объяснять...

Впрочем, об этом несколько позже. А сначала представим нашего Героя. Я не ошибся, написав это слово с заглавной буквы: Виталий Петрович Тарасов — Герой Социалистического Труда, не один десяток лет проработавший слесарем в локомотивном депо Тюмень. Известен он прежде всего как местный Кулибин: на его счету около 600 рационализаторских предложений. Конечно, в основном все в прошлом — Тарасов давно на пенсии, — но ведь пенсионный возраст для человека творческого — понятие относительное. Можно не ходить каждое утро на работу, но голове-то выходной не объявишь.

Потому и не удивительно, что именно к нему обратились с просьбой подумать, как переоборудовать грузовые локомотивы под пассажирские поезда. Дорога от Тюмени на север — к Сургуту, Нижневартовску — на тепловозной тяге, причем все локомотивы — грузовые. Да и качество пути, мягко говоря, здесь не такое хорошее, как на главном ходу. А потому жаловались пассажиры: не поездка, а сплошное испытание нервов...

Виталий Петрович работал в депо в цехе электрооборудования тепловозов. Так что в этом деле он — большой дока. Подумал-подумал Тарасов

и предложил установить на грузовые тепловозы электропневматические тормоза, созданные на основе тормозной системы локомотива ТЭП60. Сделал схему, расчеты, посоветовался со специалистами, еще раз все обдумал... Сейчас уже несколько локомотивов, оборудованных тарасовской системой, таскают пассажирские поезда на север. Жалобы от пассажиров почти прекратились.

Работа эта была Тарасову в радость. Потому как, посидев немного на пенсии, совсем он заскучал. Ведь всю жизнь — а в дело он работал почти до семидесяти, — что-то придумывал, изобретал. Началось все еще в сороковые годы. Собирали детекторные приемники для дальних деревень, чтобы могли люди вести с фронта слушать. Потом мог и большой радиоприемник собрать, и телевизоры сам делал. Компьютер вот, правда, не освоил — слишком сложно оказалось, да и знаний не хватало...

И вот сидел как-то однажды Виталий Петрович по-пенсии, покуривал, газету читал. И наткнулся на размышления местного эколога о том, что, мол, задыхается Тюмень от выхлопных газов автомобилей. Город старый, провинциальный, улочки узкие, перекрестков много, а машин — с каждым годом все больше. Житья, мол, от них совсем не стало, надо что-то делать!

Тарасов и сам, конечно, все это замечал. Уж не первый год за рулем своего «ЛуАЗа», все прелести езды по перегруженному автотранспортом городу ему знакомы. И давно, кстати, думал, как снизить расход топлива у своего «железного коня». Ну куда это годится — до 20 литров на 100 километров пути глотает! Пока работал, все эти расходы как-то не слишком были заметны, а как на пенсию вышел — ну уж очень дорогим показался «овес» для машины.

Кстати, вдруг вспомнил, что мужики-соседи по гаражному кооперативу просили помочь достать прибор для определения содержания углекислого газа в выхлопах автомобиля: техосмотр скоро. А мы, мол, тут у себя в кооперативе все сами проверим,отрегулируем, чтобы в автоинспекции хлопот меньше было.

Отрегулировать, конечно, можно, размышлял Тарасов, а нельзя ли сделать что-нибудь, чтобы резко снизить выбросы угарного газа? Действительно ведь в городе дышать нечем... Откуда берутся эти самые газы? Дело в том, главным образом, что в двигатель попадает масло. Есть даже такой показатель — расход масла на угар. В «Жигулях», например, как объяснял мне Виталий Петрович, он равен 80 граммам на 100 километров. Но чтобы сжечь это масло, нужно дополнительное количество бензина.

И тут Тарасов вспомнил, что на тепловозах стоят такие приборы — ресиверы, — которые и предназначены для отбора лишнего масла. Как он там работает?

В общем, придумал он ресивер для легкового автомобиля. Вдаваться в детали не будем, а внешне размером он — с банку из-под кофе, стоимостью меньше 100 рублей. И дает это тарасовское изобретение заметную экономию топлива (на его «Волыни» расход снизился до 12 литров на 100 км), резкое снижение СО в выхлопных газах. Потому так и недоумевал автоинспектор.

Но, как говорил классик, скоро только сказка сказывается... Мужики-то из соседних гаражей все выгоды приспособления сразу раскусили и к Тарасову с просьбами: Петрович, поставь и на мой «жигуленок». Он не отказывал, но все время думал о том, что его усилия — это капля в море. Вот если бы наладить производство таких ресиверов... Дело-то несложное. Это не нейтрализаторы, стоимость которых от 500 до полутора тысяч

долларов из-за применения редкоземельных металлов?

И началось... Обратился в депо. Там, конечно, мы же не автомобилисты. Тарасов там и в отделение. Как-то при случае, как попал к мэру Киричуку: Степан Михайлович, как бы ее оценить специалистами да, дорожникам равнодушен, всегда старается вручить знак «Почетному железнодорожнику». Не раз тот избирался депутатом районного ЦК профсоюза отрасли. Словом, встреча состоялась.

Киричук пообещал передать документы на экспертизу, а там, дескать, если с реорганизацией эта контора канула в историю, то и решение Тарасова.

Тогда Виталий Петрович решил издать свое изобретение «новым русским». Решил партию сделать, опробовать, а там, если можно организовать. Его внимательно выслушали и отметили эффективность работы ресивера.

И видно было, что принес он такую «новинку» и упакованную — штучку, в глазах и на слух. Продать с выгодой для себя — это проблемно, так далеко — мало ли что скажут специалисты, не приучены. Живут одним днем, а там —

Все-таки нашел Тарасов родственника, владельца оружейной фирмы. Коммерсант в свое время скопировал оборудование, сам неплохой рационализатор. Тарасова оценил, дал денег на опытную партию.

Пошел снова Виталий Петрович к Степану Михайловичу Ключину: разрешил делать. Сделали 50 штук, поставили на машины. Не нарадуются, а Тарасов недоволен.

Дело в том, что есть у его изобретения северов недостаток — зимой устройство замерзает.

И снова стал искать Тарасов людей, которые могли бы помочь. Нашел ученых из местного университета. Те пришли в восторг от увиденного. Петрович, как сейчас финансируется наука, чтобы изобретения надо закупать оборудование, приборчик, чтобы изобретения...

Круг замкнулся. Остался Тарасов с проблемой. Еще с десяток ресиверов валяются где-то, идея уже нет...

— Ну неужели никому это не надо?! — спросил Петрович. — Ведь задыхаются города от выхлопов. Хотел написать, предложить свое изобретение. Чтобы ученые сказали мне: есть в этом смысл.

— А в наши отраслевые научные институты? — спросил я.

— Да не знаю я, куда еще идти. И вот так. Надо. Каждый теперь сам за себя... — и Тарасов ушел.

А я с грустью и болью подумал: неужели этот железнодорожник, почетный гражданин Тюмени...

новые тепловозы электропневматические тормозной системы локомотива ТЭП60. Тарасовался со специалистами, еще раз все о локомотивов, оборудованных тарасовские поезда на север. Жалобы от пасса-

радность. Потому как, посидев немного на дь всю жизнь — а в депо он работал по-идумывал, изобретал. Началось все еще текторные приемники для дальних дере-с фронта слушать. Потом мог и большой визоры сам делал. Компьютер вот, прав-о оказалось, да и знаний не хватало...

ды Виталий Петрович по-пенсии, нулся на размышления местного эколога омень от выхлопных газов автомобилей. упочки узкие, перекрестков много, а ма-е. Житья, мол, от них совсем не стало,

е это замечал. Уж не первый год за рулем зды по перегруженному автотранспортом стати, думал, как снизить расход топлива да это годится — до 20 литров на 100 ки-ботал, все эти расходы как-то не слишком вышел — ну уж очень дорогим показался

о мужики-соседи по гаражному коопера-рибор для определения содержания угле-юбила: техосмотр скоро. А мы, мол, тут проверим,отрегулируем, чтобы в автоин-

жно, размышлял Тарасов, а нельзя ли сде-знить выбросы угарного газа? Действитель-... Откуда берутся эти самые газы? Дело в двигатель попадает масло. Есть даже такой угар. В «Жигулях», например, как объяснял 80 граммам на 100 километров. Но чтобы тельное количество бензина.

то на тепловозах стоят такие приборы — начены для отбора лишнего масла. Как он

ивер для легкового автомобиля. Вдавать-размером он — с банку из-под кофе, сто-дает это тарасовское изобретение замет-Волыни» расход снизился до 12 литров на выхлопных газах. Потому так и недоуме-

скоро только сказка сказывается... Муж-выгоды приспособления сразу раскусили ович, поставь и на мой «жигуленок». Он не о том, что его усилия — это капля в море. ство таких ресиверов... Дело-то несложное. мость которых от 500 до полутора тысяч

долларов из-за применения редкоземельных металлов... Может, попробовать?

И началось... Обратился в депо. Там сказали, что, мол, нам это не нужно, мы же не автомобилисты. Тарасов так обиделся, что не стал обращаться и в отделение. Как-то при случае, как почетный гражданин Тюмени, обратился к мэру Киричуку: Степан Михайлович, вот изобрел полезную штуку, как бы ее оценить специалистами да, может, внедрить?.. Мэр к железнодорожникам неравнодушен, всегда старается помочь. Кстати, в августе ему вручили знак «Почетному железнодорожнику». Да и Тарасова знает давно: не раз тот избирался депутатом районного и городского Советов, членом ЦК профсоюза отрасли. Словом, встречаться не раз приходилось.

Киричук пообещал передать документацию Тарасова городским экологам на экспертизу, а там, дескать, посмотрим. Но в очереди многочисленных реорганизаций эта канула в Лету, а вместе с ней — и предложение Тарасова.

Тогда Виталий Петрович решил идти другим путем. Стал предлагать свое изобретение «новым русским». Ребята, говорил, надо бы опытную партию сделать, опробовать, а там, глядишь, и массовое производство можно организовать. Его внимательно выслушивали, восхищались простотой и эффективностью работы ресивера, — но и только...

И видно было, что принеси он такую же, но заморскую — «навороченную» и упакованную — штуку, в глазах их наверняка появился бы интерес. Продать с выгодой для себя — это просто, это они могут. А заглядывать так далеко — мало ли что скажут специалисты, да и будет ли сбыт? — они не приучены. Живут одним днем, а там — хоть трава не расти...

Все-таки нашел Тарасов родственную душу — руководителя одной оружейной фирмы. Коммерсант в свое время работал на заводе медицинского оборудования, сам неплохой рационализатор. Он предложение Тарасова оценил, дал денег на опытную партию.

Пошел снова Виталий Петрович в депо. Спасибо начальнику Юрию Михайловичу Клюкину: разрешил делать ресивер во внерабочее время. Сделали 50 штук, поставили на машины всем желающим. Автомобилисты не нарадуются, а Тарасов недоволен.

Дело в том, что есть у его изобретения один, но существенный для северов недостаток — зимой устройство работает плохо: замерзает.

И снова стал искать Тарасов людей, которые бы помогли довести ему прибор до ума. Нашел ученых из местного нефтяного и газового института. Те пришли в восторг от увиденного, но... Вы же знаете, Виталий Петрович, как сейчас финансируется наука, а для проверки вашего изобретения надо закупать оборудование, приборы, проводить исследования.

Круг замкнулся. Остался Тарасов со своим детищем один на один. Еще с десятков ресиверов валяются где-то, но сил и желания пробивать идею уже нет...

— Ну неужели никому это не надо?! — спрашивал меня Виталий Петрович. — Ведь задышались города от выхлопных газов! Я уже и Лужкову хотел написать, предложить свое изобретение. Мне ведь главное что? Чтобы ученые сказали мне: есть в этом смысл или нет?

— А в наши отраслевые научные институты вы не пытались обращаться? — спросил я.

— Да не знаю я, куда еще идти. И вообще, похоже, это мне одному и надо. Каждый теперь сам за себя... — и Тарасов обреченно махнул рукой.

А я с грустью и болью подумал: неужели это все, что заслужил почетный железнодорожник, почетный гражданин Тюмени, лучший рационализатор

Свердловской железной дороги? Звания и награды — это, конечно, хорошо и приятно. Но если они не добавляют человеку радости в жизни, не способствуют его самореализации — зачем они? Вот если бы удалось ему доказать свою правоту и добиться реализации своих идей — он был бы счастлив не меньше, чем при вручении звезды Героя. Ведь не о себе человек думает — о людях. Я же говорил, страсть у него такая — делать жизнь людей лучше...

Жизнь прожита не зря

**Михаил
Трофимович
Балуев**

Очень жаль, что этого человека больше нет. Не услышать его певучего голоса, когда он читает стихи, не посмеяться прибауткам и шуткам, которые как из рога изобилия сыпались на окружающих, не прочитать его новых произведений. Но, как он сам пишет в стихотворении «О жизни»: «Я жизнь свою прожил не зря: след неплохой оставил я... Я кочегаром начинал, потом и машинистом стал. Работа эта тяжела и даже слишком горяча. Всего себя я ей отдал и горечи не испытал». Пусть не очень искусно, но правдиво и искренне Михаил Трофимович Балуев говорит о себе.

Вся его жизнь была, как говорят в народе, не сахар.

Родился в конце мая 1929 года в небольшой деревушке Егоршата, что в Пермской области. Босоное детство вспоминать не любил. Слишком много горького и обидного испытал, видя кругом бескормицу и нищету.

В 1935 году семья переехала в Верещагино. Отец устроился на железнодорожную станцию, мать работала по дому. Михаил любил читать, отдавая предпочтение морским рассказам. Вообще, он грезил о море, кораблях, на которых мечтал поплавать, увидеть заморские страны. Но реальность была другой. Надо было помогать семье по хозяйству, зарабатывать деньги, да и время было беспокойное. То разруха в стране, то НЭП. Война с белофиннами и приближение Второй мировой. Рос Михаил крепким парнишкой. Невысокого роста, с широкой грудью и густыми волосами, он и на самом деле напоминал матроса. Ему бы еще только тельняшку. Но где в Верещагино море, где корабли? В 16 лет он написал свое первое стихотворение — конечно, оно было о море. В эти юношеские годы Михаил знакомится с творчеством Есенина, Маяковского и, подражая им, пишет свои вирши. Так и текла жизнь юного дарования. И море не увидел бы никогда, если б не Великая Отечественная.

Ему не было и восемнадцати, когда сбежал первый раз на фронт, спрятавшись в теплушке поезда, уходящего на запад. Его вовремя выловили. Отправили домой. Через полгода он повторил побег — и снова неудачно. В третий раз Михаил добился своего.

Но изменил тактику: вместо западного фронта двинул на север, в Мурманск. Там как раз шел набор в школу юнг. Балуеву повезло. В августе 1944 года его зачислили. Вот как он пишет об этом: «Совсем мальчишкой

я на фронт сбежал. И скоро в школу юнгов Баренца служил, честь и достоинство.

Честь и достоинство действительно были. Был под бомбежками, охотился, раз жизнь висела на волоске во время боя.

Война для молодого моряка Михаила Балуева началась неожиданно, как и началась. Вернувшись с фронта, он о которой мечтал в детстве, понял, что остался лишь семилетка, и, судьба это или нет, пошел в дортехшколу на машиниста. Шел 1947 год, и Михаил уже ездил домой в Верещагино.

Иногда вместе с ним в одном вагоне ехала патичная девушка и всегда в сопровождении матери. Михаил внимательно вспоминал: где же он ее раньше видел? На одной школе, хотя тогда ни он, ни она не были еще.



Тоня, так звали девушку, училась в школе. И сейчас не замечала молодого матроса. Михаил Балуев встретился с ней на одной скамейке в вагоне. Он был молодой человек. Разговорились.

Вспомнили школу. Миша сыпал фактами, о которых знал наизусть. Вообще, в школе он был поэт. Поэтом был Александр Твардовский. Чуть позже — в авторстве. Тоня с интересом слушала рассказы черноволосого паренька. Оказалось, о нем было целых пять, но был и кавалер.

В одну из поездок Балуев отозвался: «Тоня, у тебя». Так оно и случилось. Михаил за красавицей Тоней. Она уже была в Свердловский финансовый техникум.

Балуев ездил к ней каждые выходные.

В 1950 году свадьбу сыграли в Свердловске. Михаил Трофимович уже поработал кочегаром на паровозе. Начал осваивать профессию машиниста.

Звания и награды — это, конечно, хорошо
ляют человеку радости в жизни, не способ-
чем они? Вот если бы удалось ему доказать
ации своих идей — он был бы счастлив не
ы Героя. Ведь не о себе человек думает —
него такая — делать жизнь людей лучше...

ожита

о века больше нет. Не услышать его певу-
читает стихи, не посмеяться прибауткам
рога изобилия сыпались на окружающих,
произведений. Но, как он сам пишет в сти-
Я жизнь свою прожил не зря: след неплот-
ром начинал, потом и машинистом стал.
е слишком горяча. Всего себя я ей отдал
уть не очень искусство, но правдиво и ис-
ив говорит о себе.

...орят в народе, не сахар.

да в небольшой деревушке Егоршата, что в детство вспоминать не любил. Слишком тал, видя кругом бескормицу и нищету. в Верецагино. Отец устроился на железно по дому. Михаил любил читать, отдавая ам. Вообще, он грезил о море, кораблях, видеть заморские страны. Но реальность ь семье по хозяйству, зарабатывать деньги, о разруха в стране, то НЭП. Война с бело- мировой. Рос Михаил крепким парнишкой. ь и густыми волосами, он и на самом деле ько тельняшку. Но где в Верецагино море, ь свое первое стихотворение — конечно, оно ьды Михаил знакомится с творчеством Есе ь пишет свои вирши. Так и текла жизнь юного ькогда, если б не Великая Отечественная. ьти, когда сбежал первый раз на фронт, ь уходящего на запад. Его вовремя выло- ькогда он повторил побег — и снова не- ьнулся своего.

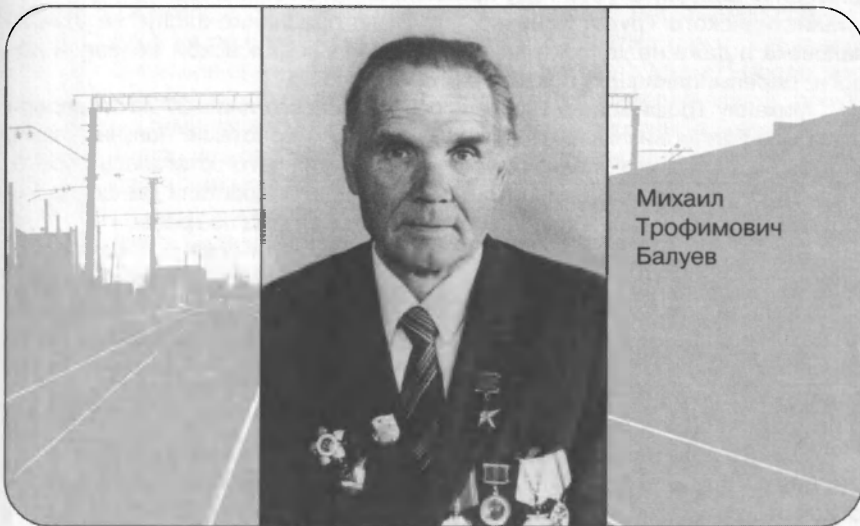
о западного фронта двинул на север, в
о в школу юнг. Балуеву повезло. В августе
он пишет об этом: «Совсем мальчишкой

я на фронт сбежал. И скоро в школу юнг на Соловки попал. Потом на море Баренца служил, честь и достоинство свое не уронил».

Честь и достоинство действительно не уронил. Служил на торпедном катере. Был под бомбежками, охотился за фашистскими кораблями, не раз жизнь висела на волоске во время шторма и непогоды.

Война для молодого моряка Михаила Балуева закончилась так же неожиданно, как и началась. Вернувшись к родным пенатам в тельняшке, о которой мечтал в детстве, понял: надо учиться. За плечами была всего лишь семилетка, и, судьба это или нет, но учиться он пошел в Пермскую дортехшколу на машиниста. Шел 1947 год. Жил в общежитии, а на выходные ездил домой в Верещагино.

Иногда вместе с ним в одном вагоне электрички ехала туда же симпатичная девушка и всегда в сопровождении молодых людей. Миша мучительно вспоминал: где же он ее раньше видел? Вспомнил: учились в одной школе, хотя тогда ни он, ни она друг друга не замечали.



Его энергии хватало на все. И все-таки двум вещам он уделял внимание больше всего: работе и стихам. Если в локомотивном депо Пермь-2 его уважали и даже побаивались за прямоту, добросовестное отношение к делу, то к стихам он относился трепетно и редко кому их показывал, хотя все знали об этой страсти.

Годы летят быстро. Можно многое вспомнить о трудной работе машиниста Балуюева. Были срывы, экстремальные ситуации, но природная смекалка, уверенность в себе и в помощниках помогали выходить из пиковых ситуаций.

Больше десятка молодых специалистов-машинистов воспитал Михаил Трофимович будучи машинистом-инструктором, заместителем начальника локомотивного депо. Не чурался и общественной работы. По его инициативе был создан музей под открытым небом, где можно увидеть, пощупать бывшие ранее в работе паровозы и электровозы.

За трудовые достижения в семилетке 1959–1965 годов Михаилу Трофимовичу Балуеву в 1966 году присваивается высокое звание Героя Социалистического Труда. Конечно, это было признание заслуг не одного человека и даже не коллектива депо, а всей Свердловской железной дороги, перевыполнившей показатели семилетки.

Михаилу Трофимовичу исполнилось тогда всего лишь 37 лет. Впереди еще была долгая жизнь с ее непредсказуемыми поворотами. Получив Героя, Балуев не загордился. Как и раньше, главной для него оставалась работа, а для души — поэзия. В семье тоже был порядок. Подрастали две дочери — Татьяна и Наталья. В свободное время ездили за город по грибы.

Любил Михаил походить по лесу, раздумывая о жизни, вдыхая свежий сосновый воздух. Но годы, как их ни тормози, уходят безвозвратно.

Пришла пенсионная пора. Он мог бы спокойно доживать свой век. Ан нет! Начал Балуев организовывать в депо музей. Получился он не хуже городского. Видя его неугомонность, избрали Михаила Трофимовича председателем Совета ветеранов. Так и пошло: за советом — к нему, с просьбой о помощи — тоже к нему. Какой уж тут отдых.

Однако болезни давали о себе знати. Болели по вечерам суставы, переставали слушаться ноги. И жена, и дочери в один голос уговаривали: отдохни, хватит бегать. А он отшучивался: вот сыграем золотую свадьбу с Тоней, тогда и отдохну.

Но не дожил совсем немного Михаил Трофимович Балуев до своей золотой свадьбы. 20 апреля 2000 года его не стало.

По стопам деда пошел внук Виталий. Трудится он в том же локомотивном депо Пермь-2 оператором в тепловозном цехе, заочно учится в УрГУПСе. Значит жизнь продолжается и помнить о М. Т. Балугеве будут еще долго не только внуки и правнуки, а все те, с кем ему приходилось трудиться, дружить и кому он помогал.

Букет в кузнечном горне

**Елизавета
Васильевна
Мартюшина**

Д 22 июня, в свой день рождения, выйдете на пенсию. Когда вы будете отдыхать, Васильевна от своего станка не отстанет — будет нянчиться с внуком. Может, и не так, но отмечая не качество пряжи, а количество талла, из которого сделаны пряжи, — это просто ее мечтой, чтобы помешать разнице в мягкости она ощущает в пряже — тем легче обрабатывать.

А ее станок, обыкновенный токарный выпуска, покрашенный темно-зеленой краской, стоит в просторном цехе.

Механический цех — небольшое предприятие, кипела жизнь. Рабочих здесь было не много, но каждый мастерски делал сверла, починал станки, приспособления для физического труда. Это был день с раздувания горна, и она, Елизавета, работала в вагонного депо, а точнее передового вагонного депо.

МПРВ — это и есть механический ремонт вагонов. Он, словно передвижные сплетения, движения, ритма, ступени вагонов, которые можно отремонтировать. Он — на передовой, обеспечивающей работу формируются составы, работают одуванчиками оживляя урбанистический ритм.

Фраза про одувачки еще и не за-
но — можно? Это «гостевая» фраза, с
скаже — так можно увидеть дорогу из
высоты путепровода. Но никогда — с
люди видятся совсем по-другому:

— Я же знаю, что там, под вагоном, на морозе. Поэтому когда точишь под вагоном, все как надо крутилось, меньше приходилось возиться с деталью под шляпкой, должна быть канавка, чтобы крутить, чтоб уперлось. А если этой канавки нет, то придется сюда пеньку намотать.

е-таки двум вещам он уделял внимание. Если в локомотивном депо Пермь-2 его прямоту, добросовестное отношение к делу и редко кому их показывал, хотя

никогда не забыть о трудной работе машиниста в экстремальные ситуации, но природная находчивость помогала выходить из пи-

нституционалистов-машинистов воспитал Михаил Трофимович-инструктором, заместителем начальника общественной работы. По его инициативе открытым небом, где можно увидеть, поезда и электропоезда.

сентябре 1959–1965 годов Михаилу Трофимовичу присваивается высокое звание Героя Социалистического Труда. Это было признание заслуг не одного человека, а всей Свердловской железной дороги в семилетку.

Михаилу Трофимовичу было тогда всего лишь 37 лет. Впереди были еще многие повороты. Получив Героя, Михаил Трофимович, главной для него оставалась работа, и был порядок. Подрастали две дочери — они ездили за город по грибы.

Михаил Трофимович, раздумывая о жизни, вдыхая свежий воздух, ни тормози, уходят безвозвратно.

Михаил Трофимович мог бы спокойно доживать свой век. Но в депо музей. Получился он не хуже, избрали Михаила Трофимовича председателем: за советом — к нему, с просьбой о помощи тут отдых.

Михаил Трофимович знал. Болели по вечерам суставы, пенсия, и дочери в один голос уговаривали: Михаил Трофимович, вот сыграем золотую свадьбу

Михаил Трофимович Балугин до своей смерти года его не стало.

Михаил Трофимович. Трудится он в том же локомотивном депо в тепловозном цехе, заочно учится, вспоминает и помнить о М. Т. Балугине будут внуки, а все те, с кем ему приходилось работать.

Букет в кузнечном горне

Елизавета
Васильевна
Мартюшина

Д 22 июня, в свой день рождения, Елизавета Васильевна собирается на пенсию. Когда вы будете читать эти строки, Елизавета Васильевна от своего станка будет далека... Может, продолжит нянчиться с внуком. Может, пристроится в кресле вязать, попутно отмечая не качество пряжи, как все женщины, а мягкость металла, из которого сделаны спицы (в последние годы это стало просто ее мечтой, чтобы помягче, как можно помягче был металл; разницу в мягкости она ощущает каждой клеточкой мышц, чем мягче — тем легче обрабатывать на токарном станке).

А ее станок, обыкновенный токарный станок ДИП-200, 50-какого-то года выпуска, покрашенный темно-зеленой краской, останется стоять в механическом цехе.

Механический цех — небольшое обжитое помещенье, где когда-то кипела жизнь. Рабочих здесь было немного — инструментальщик, который мастерски делал сверла, починял кувалды, правил другие нехитрые приспособления для физического труда, кузнец, начинавший рабочий день с раздувания горна, и она, Елизавета Васильевна Мартюшина, токарь вагонного депо, а точнее передового его участка — МПРВ.

МПРВ — это и есть механический цех, а точнее — механический пункт ремонта вагонов. Он, словно передвижной лазарет, вынесен в гущу рельсовых сплетений, движения, ритма, стука колес... Он организован для тех вагонов, которые можно отремонтировать вне депо, под открытым небом. Он — на передовой, обеспечивающей бесперебойную работу дороги. Вокруг формируются составы, работают путейцы, своими «желтухами» как одуванчиками оживляя урбанистический пейзаж...

Фраза про одуванчики еще и не закончилась, но я уже беру ее обратно — можно? Это «гостевая» фраза, совершенно случайная в нашем рассказе — так можно увидеть дорогу из окна вагона, с головокружительной высоты путепровода. Но никогда — от МПРВ. Из механического пункта люди видятся совсем по-другому:

— Я же знаю, что там, под вагонами, очень тяжело работать. На ветру, на морозе. Поэтому когда точишь детали — делаешь так, чтобы там, под вагоном, все как надо крутилось и закручивалось. Чтобы как можно меньше приходилось возиться с деталью. Вот это не моя деталька... Здесь, под шляпкой, должна быть канавка, чтобы это можно было до упора докрутить, чтоб уперлось. А если этой канавки нет, оно не упрется — видите? Значит, придется сюда пеньку намотать и так поджимать. А это неудобно,

время лишнее... С моими деталями возни поменьше. Вот фасочки тут специальные делаю, чтобы рабочим пеньку можно было намотать хорошо в контргачку, чтобы все прижалось плотно. Ну, это с первых дней пошло, как они мне подсказали — так я всю жизнь и делаю теперь. И всю жизнь работаю без чертежей.

Елизавета Васильевна не произносит вслух, но это и так понятно, что в ее деталях соединены советы, рекомендации, просьбы нескольких поколений рабочих. Рабочие заходили в *токарку*, просили делать так, как им удобнее. Один настаивал на одном, другой предлагал внести свою «малую рационализацию»... Елизавета Васильевна — человек покладистый и отзывчивый — соглашалась. И деталь становилась... богаче. Эти детали обработаны не только станком, но и оглажены рукой народного опыта... Это, если хотите, народные детали.

А еще в них таится... педагогический дар.

— Токарному делу, — вспоминает Елизавета Васильевна, — я училась в ПТУ на Уралмаше. Мама и папа у меня с дорогой никак не связаны. Папа был начальником завода в Дружинино. Мама работала в магазине. Так что в училище я попала совершенно *спонтанно*, — Елизавета Васильевна выделяет чем-то симпатичное ей слово. — Да, *спонтанно*... Подружки пошли учиться, и я пошла. Все на фрезеровщика, а я — на токаря, потому что на фрезеровщика уже не принимали. Там я первый раз увидела станок. Девчонки — все равно девчонки, тем более пятнадцатилетние... Каждую ерунду у мальчишек переспрашивали. Они разберутся в том, что им объясняют, а мы уже у них переспрашиваем. Мастер там был известный — Владимир Николаевич Горячий. Очень хорошо учил. Много дал нам знаний по сравнению с другими мастерами. Он фронтовик был, сейчас даже не знаю, жив ли, нет... Он много всяких мелочей говорил по работе, замечаний. Например: «Заусенка, оставленная на детали, — это уже не токарь!». Вот такие незаметные мелочи, вроде бы, но они много нам давали...».

На деталях Елизаветы Васильевны заусениц нет.

Но всегда есть в них, в этих признаваемых за свои изделия из металла, понятия, и собственный долгий опыт. Тот опыт, что приобретался год за годом...

— Начинала я работать на Уралмаше. Мы делали инструменты — сверла, фрезы. В основном, сверла. Даже не знаю сейчас, для своих ли нужд они были нужны Уралмашу или на продажу. Проработала я там четыре года. Уволилась из-за второй смены. Она длилась до часу ночи. А домой я приезжала в два. Очень страшно!..

Сюда пришла в 1969 году. Но пришла не на станок — сначала дефектоскопистом устроилась. Нужно было описывать дефекты вагонов, а для этого знать вагон. Я же ничего не знала. Сначала меня бригадир П. П. Мельников всему учил, сколько чего у вагона. Узнала, что вагон состоит из кузова, колес, рамы... Из хребтовой балки... Как обычно — нужно, чтобы все на чем-то держалось, вот и вагон держится на хребтовой балке. У человека — позвоночник... У вагона — хребтовая балка... Но вагон как следует я так и не изучила: дефектоскопистом поработала всего месяца три. Потом перешла сюда — здесь как раз освобождалось место токаря. Чего у Мельникова не узнала, пришлось у других узнавать...

Свои детали Елизавета Васильевна иногда узнает, если они вновь попадают к ней. Вроде бы все такое же, а все равно узнает. Может быть, потому что сделаны «немножечко не из тех заготовок»... Для автоматчиков делают обычно из круглых заготовок, а Елизавета Васильевна любит

Дорогие мои старики...

из шестигранных («У меня запасы бол-
потому узнает, что столько всего спле-
и общего...

— Когда я начала работать, еще д...
ла! Вкладыши точила. Может быть, их...

Почувствовав напряжение драмату мы не преминули спросить: «Почему За нее, слогом должностной инструкции гадир дневной смены НМПРВ, нынешн «В вагоне не все детали восстанавли слегка смутилась:

— Лишнее я тут говорю... Ну, я тогда не знала. Но потом подсказали: это нельзя. Знала, что нельзя. Подходят, спрашивают...

Блажен, чьи заблуждения молодости ворили о русской смекалке, которая реваншностью. И вся «драматургия» повисла и переместилась в иное русло.

34 года на одном месте... С восьмой по счету перерыв на обед, который, впрочем, не снижала тут же, рядом с рабочим местом, тяжелого физического труда... Это ли не

— И все это время — одни и те же

— Нет, детали разные, очень разные. Кран делать, на домкраты.. Иногда начинаю — и мне добавлялась работа. Когда-то мы все точили, все трубы, все душевые и

— Елизавета Васильевна, а для вас ветры дуют за окном, политические вёбачев — это что-то значило?

— Нет. Все это было не важно. Если бы не ботать, когда отменили у нас профилактику профилактического ремонта столько за

Вот она драматургия! Драматургия
самопожертвования, присущего все-
му — а ради чего?

Ради творчества? Когда-то было и сильевна рационализаторские предложения *цапку* (цапфу), чтобы побыстрее з предложения вносила. Но это было так

— Может, раньше такое было, когда машинист — «О, это Машинист!»... Сейчас та

Ради зарплаты работала? Зарплата завета Васильевна получает три тысячи, где-то подработать еще не получается.

Грамоты, награды были — но... Не
сильевны.

Так ради чего, ради чего? Может, ва, всякие там посиделки? Да некогда же Мартюшина — человек непьющий, тивных празднований всего и вся, да с ее дисциплиной эта традиция.

ами возни поменьше. Вот фасочки тут им пеньку можно было намотать хорошо, алось плотно. Ну, это с первых дней по-так я всю жизнь и делаю теперь. И всю

износит вслух, но это и так понятно, что рекомендации, просьбы нескольких по-ли в токарку, просили делать так, как им; другой предлагал внести свою «ма-та Васильевна — человек покладистый деталь становилась... богаче. Эти дета-и, но и оглажены рукой народного опы-етали.

ический дар.

ает Елизавета Васильевна,— я училась а у меня с дорогой никак не связаны. Дружинино. Мама работала в магази-вершено спонтанно,— Елизавета Ва-ичное ей слово.— Да, спонтанно... Под-Все на фрезеровщика, а я — на тока-уже не принимали. Там я первый раз равно девчонки, тем более пятнадца-нишек переспрашивали. Они разберут-уже у них переспрашиваем. Мастер там олаевич Горячий. Очень хорошо учил.ню с другими мастерами. Он фронто-ив ли, нет... Он много всяких мелочей Например: «Заусенка, оставленная на т такие незаметные мелочи, вроде бы, евны заусениц нет.

признаваемых за свои изделиях из ме-лгий опыт. Тот опыт, что приобретался

ралмаше. Мы делали инструменты — ла. Даже не знаю сейчас, для своих ли ли на продажу. Проработала я там че-ой смены. Она длилась до часу ночи. страшно!..

о пришла не на станок — сначала де-но было описывать дефекты вагонов, его не знала. Сначала меня бригадир ко чего у вагона. Узнала, что вагон со-хребтовой балки... Как обычно — нуж-сь, вот и вагон держится на хребтовой .. У вагона — хребтовая балка... Но ва-а: дефектоскопистом поработала всего — здесь как раз освобождалось место ла, пришлось у других узнавать...

льевна иногда узнает, если они вновь ре же, а все равно узнает. Может быть, не из тех заготовок»... Для автоматчи-ртовок, а Елизавета Васильевна любит

из шестигранных («У меня запасы большие шестигранника!»)... А может, потому узнает, что столько всего сплелось в каждой детали — и личного, и общего...

— Когда я начала работать, еще двухосные вагоны были. Еще заста-ла! Вкладыши точила. Может быть, их и нельзя было точить, а я точила.

Почувствовав напряжение драматургической завязки в этом «нельзя», мы не преминули спросить: «Почему нельзя, Елизавета Васильевна?». За нее, слогом должностной инструкции, ответил Евгений Мякинин, бри-гадир дневной смены НМПРВ, нынешний начальник токаря Мартюшиной: «В вагоне не все детали восстанавливаются». А Елизавета Васильевна слегка смутилась:

— Лишнее я тут говорю... Ну, я тогда молоденькая была, не знала, что нельзя. Но потом подсказали: это нельзя точить. Это нельзя! Я и не точи-ла. Знала, что нельзя. Подходят, спрашивают... Я говорю: нет!

Блажен, чьи заблуждения молодости так невинны. Мы немного пого-ворили о русской смекалке, которая рвется в бой с любой регламентиро-ванностью. И вся «драматургия» повисла в воздухе... Вернее, не повисла, а переместилась в иное русло.

34 года на одном месте... С восьми утра и до пяти вечера, лишь ча-совой перерыв на обед, который, впрочем, Елизавета Васильевна орга-низовала тут же, рядом с рабочим местом... 34 года за станком... 34 года тяжелого физического труда... Это ли не драматургия?

— И все это время — одни и те же детали вагонов?

— Нет, детали разные, очень разные детали. Иногда приходилось на кран делать, на домкраты.. Иногда начинался какой-нибудь местный ремонт — и мне добавлялась работа. Когда-то меняли полностью сантехнику — так я все точила, все трубы, все душевые мои. Все уже сгнило теперь...

— Елизавета Васильевна, а для вашей работы важно было, какие ветры дуют за окном, политические ветры? Там Хрущев, Брежнев, Гор-бачев — это что-то значило?

— Нет. Все это было не важно. Единственно, намного легче стало ра-ботать, когда отменили у нас профилактику вагонов. Раньше для этого профилактического ремонта столько запчастей требовалось!

Вот она драматургия! Драматургия какого-то невообразимого сегод-ня самопожертвования, присущего всему тому поколению. Работа на из-нос — а ради чего?

Ради творчества? Когда-то было и творчество: делала Елизавета Ва-сильевна рационализаторские предложения, придумывала для станка та-кую *цапку* (цапфу), чтобы побыстрее зажимать заготовку, еще какие-то предложения вносила. Но это было так давно...

Ради принадлежности к железнодорожному сословию все терпела? Нет:

— Может, раньше такое было, когда только начинала... Даже маши-нист — «О, это Машинист!»... Сейчас такого нет...

Ради зарплаты работала? Зарплата — очень скромная (сегодня Ели-завета Васильевна получает три тысячи с небольшим, и это при том, что где-то подработать еще не получается, просто физически не получается).

Грамоты, награды были — но... Не в них счастье для Елизаветы Ва-сильевны.

Так ради чего, ради чего? Может, радость от общения, от коллекти-ва, всякие там посиделки? Да некогда было сидеть, работы много, к тому же Мартюшина — человек непьющий, и это снижало радость от коллек-тивных празднований всего и вся, да и не очень привилась на дороге с ее дисциплиной эта традиция.

феминистский вызов? И тоже нет:

ботала, там женщин-токарей было больше, чем делали женщины...

«квартирой от предприятия» ни ей ни жизнь проработал водителем на «Татре», ни ему, не Елизавете Васильевне не квартиру... Заработать ее они, может, и за социалистической эпохи) не смогли:

ие на квартиру, теперь уже не получить. ю еще моей маме давали. У меня папа после того как умер и мама осталась со квартиру дали. Так и живем в ней. Сред-

этой нелегкой работы? Что, что порождает Елизавета Васильевна вспоминает так: спали. Идешь с работы и думаешь о ра- га, завтра вот приду, это сделаю, это и

ета? Может, все, что было в жизни замеч- то, вежливого и покладистого человека ной, было ради самой этой жизни, ради здоровой ее наполненности трудом, ко- ярких частных, из которых складывае- ренного настроения, с которым Елизавет- изненный этап — пенсионный?

одит разговор в шутку:

и, какие самые главные? В семье все нор- сь. Какие итоги по работе? Не знаю. Ра- тут стояли как-то и думали вслух, сколь- аточила. Говорю, наверное, вагон... Нет, знь потаскала я ее... Все интересно, все азалось бы, неженское дело — все рав- даже. Я уже настроила себя на пенсию. Сейчас работать-то никто не хочет идти, — самая низкооплачиваемая категория. работают — там ни минутки свободной и с программным управлением. У меня атах — он вертится как белка в колесе, молодым сказать? Они сами знают, что у, идут работать на заводы.

все это?

! — Елизавета Васильевна сначала воз- ле отомрет... Как без токарных станков? т — и пойдут. А пока...

60-какого-то года дорабатывает свой ре- щении уже не раздувается. Кузнец Вла- а пенсию. Отличный кузнец, учился, как ще у дедов, «у очень стареньких». Напри- заворачивал его во влажную тряпочку ющий год, когда процесс старения ме- лубило становилось крепче.

ее. Работали дружно. Не подгоняли друг ейчас вот это сделаем, а потом вот это,

чтобы было удобнее!», — с грустью вспоминает Елизавета Васильевна. Да и просто уютно было, особенно зимой, когда летали по потолку красноватые всполохи.

Сейчас на холодных углях лежит высохший букет: когда-то, не церемонясь, в горне сжигали все ненужное, весь бытовой мусор. Вот и засохшие цветы Елизавета Васильевна по давней привычке бросила на угли горна. Но утром они не разгорятся как всегда, и разгорятся ли вообще — неизвестно... Так и лежат сухие цветы на холодных отсыревших углях.

А рядом с МПРВ отцветают одуванчики. И, поддерживая этот желтый колорит, рассыпались по скату дороги желтые куртки путейцев. И синие тени мелькают вдали, под вагонами, откуда несется мерный удар кувалды. В небольшом помещении, именуемом МПРВ, то есть Механическим пунктом ремонта вагонов, с июня многое изменится. Станок, наверное, еще будет стоять, но многочисленные цветы вокруг него, разведенные Елизаветой Васильевной, скорее всего переедут, в том числе и кактус, празднично расцветающий накануне дня рождения хозяйки... Возможно, исчезнут отсюда запахи вкусных домашних обедов... Любимые Елизаветой Васильевной шестигранные заготовки, может быть, перекочат в другие цеха... Но все это не очень важно... Будет очень обидно, если вместе с ней навсегда исчезнет из МПРВ особый взгляд на работающих рядом людей... Будет очень обидно, если кому-то они будут казаться яркими одуванчиками на фоне урбанистического пейзажа или таинственными тенями под громадными вагонами... Но это лишь сильнее подчеркнет тот смысл, который обнаруживается за нелегким трудом Елизаветы Васильевны Мартюшиной.

Был и остается куратором

**Александр
Иванович
Четвериков**

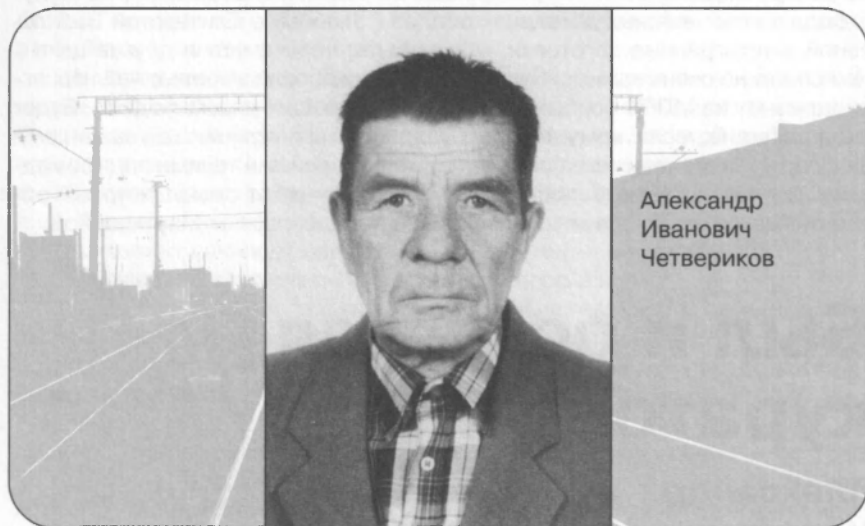
Э...Это случилось в августе сорок первого. Воинский эшелон, отправлявшийся на Калининский фронт, попал под бомбежку. Иван Четвериков так и не узнал о рождении сына. Александр Четвериков появился на свет спустя два месяца после гибели отца. Надежда Алексеевна в 26 лет осталась вдовой с двумя малышами на руках. Лихо жила вятская деревня в военную годину. А братья-малолетки — какие они помощники? Ох, как не хватало семье мужского плеча, заботы и совета. Потому, когда брат матери предложил взять младшего Сашу к себе на Урал, Надежда Алексеевна лишь на миг задумалась. «В мужских надежных руках и сын вырастет мужчиной», — окончательно решила она.

Дядя определил племянника в техническое училище при Чусовском металлургическом заводе. Александр выбрал профессию малоизвестную. Одно знал, что работать станет на железной дороге. Выпуск группы контактников оказался в училище последним. Вятский парнишка успел-таки «вскочить» на

подножку уходящего состава. Тот состав и доставил его на дорогу, где стал Александр Четвериков настоящим мужчиной. Уважаемым работником, отмеченным всеми почестями. Таким и мечтала видеть сына мама.

Сорок лет отдал Александр Иванович одному предприятию — Пермской дистанции электроснабжения. Прошел путь от монтера до старшего электромеханика контактной сети. Лишь однажды покидал свой участок работы, когда пришла пора служить в армии. Четвериков проходил армейскую школу за пределами родины — в Группе советских войск в Германии.

Вернулся он к друзьям-контактникам возмужавшим, уверенным в себе. Вскоре и спутницу жизни нашел. Валя работала энергодиспетчером в одном коллективе с мужем. С рождением дочки молодой отец все чаще стал задумываться о будущем. Знаний, полученных в училище, электромонтеру явно не хватало. На отделении полным ходом шла техническая революция — совершенствовалось технологическое оборудование, реконструировалось энергохозяйство участков контактной сети. Александр



закончил вечернюю школу, а позже без отрыва от производства техникум в Свердловске. К тому времени дети Галя и Ванечка назубок выучили, что их папа — старший электромеханик ЭЧК-109.

Особенно напряженными для бригадира Левшинского участка контактной сети оказались 90-е годы. Вместе со своей бригадой из семи электромонтеров, для которых он был не только руководителем, но и учителем, воспитателем, Четвериков провел капитальные работы по электрификации вторых путей Кабельная-Левшино с проходом через Камскую плотину. Четвериковцы успешно выполнили реконструкцию энергохозяйства станций Кабельная, Блочная, Левшино. Оказали большую помощь в монтаже продольного оборудования на участке Пермь-Сортировочная — Чепца. В 1988 году бригадир левшинских контактников, тогда уже почетный железнодорожник, удостоился звания заслуженного работника транспорта Российской Федерации. «За обеспечение отличного содержания устройств энергоснабжения и их безопасную работу», — говорилось в официальном документе.

В коллективе пермских энергетиков за Четвериковым прочно укрепилась добрая слава отличного воспитателя молодых железнодорожников.

Всем, чему научился Александр Иванович, он щедро делится с молодым любимому делу, он щедро делится с...

— Теперь и не сосчитать, сколько ребят прошло через мое училище из Верещагино, воспитанников моего пермского отделения. — Почитай, по всему делу...

Руководитель Пермской дистанции уточняет, что более двадцати учеников Четверикова прошли на дороге. Одно из основных требований к работникам — бое задание на линии выполнять только по ответственности. Ответственность у работников контактной сети — не шутка в деле. Это 110 километров автоблокировки и 33 километра автоблокировки и продолжения надежной работы зависит безопасное движение поездов.

Нестандартных ситуаций за многолетнюю работу Четверикова накопилось немало. С годами он научился и молниеносно принимать единственно правильное решение.

— Как-то на станции Балмошная случилось короткое замыкание нового питания автоблокировки, — рассказывает Александр Иванович. — Причиной неисправности. На следующий день с Александром Ивановичем. Он предложил включить разъединители, благодаря чему удалось избежать аварии. Все-таки опыт, скажу я вам, великое дело. Александр Иванович был и остается куратором в моем отделении.

Кстати, отпускника Четверикова даже называют «отпуском» чтобы ввести на первых порах молодого специалиста.

— Когда за твоей спиной есть человек, работаешь спокойнее, — признался Александр Иванович. — Это в том и состоит, чтобы не в теории, а на практике в производственной ситуации. в которой Александр Иванович Четвериков в полном смысле слова — человек.



состав и доставил его на дорогу, где стал мужчиной. Уважаемым работником, отмечала видеть сына мама.

Иванович одному предприятию — Пермскому. Прошел путь от монтера до старшего. Лишь однажды покидал свой участок работы в армии. Четвериков проходил армейскую службу в группе советских войск в Германии.

Контактникам возмужавшим, уверенным в себе, нашел. Валя работала энергодиспетчером. С рождением дочки молодой отец все изменил. Знаний, полученных в училище, электротехники, полным ходом шла техническая реконструкция технологического оборудования, участков контактной сети. Александр



Александр
Иванович
Четвериков

не без отрыва от производства техникум. Дети Галя и Ванечка назубок выучили, что такое ЭЧК-109.

Бригадир Левшинского участка контактной сети вместе со своей бригадой из семи электротехников не только руководителем, но и учителем провел капитальные работы по электрификации Левшино с проходом через Камскую реку. Выполняли реконструкцию энергохозяйства Левшино. Оказали большую помощь бригаде на участке Пермь-Сортировочная — Пермь-Левшинские контактные пункты, тогда уже почетное звание заслуженного работника транспорта за обеспечение отличного содержания контактной сети и безопасную работу», — говорилось в официальной биографии.

Четвериков за Четвериковым прочно укрепил авторитет опытного наставника молодых железнодорожников.

Всем, чему научился Александр Иванович за десятилетия служения своему любимому делу, он щедро делится с новым поколением контактников.

— Теперь и не сосчитать, скольких ребят, выпускников железнодорожного училища из Верещагино, воспитал, — говорит «лучший наставник» Пермского отделения. — Почитай, по всему Левшинскому участку трудятся.

Руководитель Пермской дистанции электроснабжения А. А. Котов уточняет, что более двадцати учеников Четверикова продолжают трудиться на дороге. Одно из основных требований куратора к новичкам — любое задание на линии выполнять только после тщательной подготовки. Ответственность у работников контактной сети предельно высока: главный ход — не шутка в деле. Это 110 километров контактной сети плюс по 33 километра автоблокировки и продольного электроснабжения. От их надежной работы зависит безопасное движение грузовых и пассажирских поездов.

Нестандартных ситуаций за многолетнюю практику у Александра Ивановича накопилось немало. С годами он научился мгновенно реагировать и молниеносно принимать единственно правильное решение.

— Как-то на станции Балмошная случилось повреждение на линии основного питания автоблокировки, — рассказывает начальник района контактной сети Левшино Сергей Ярославцев. — На месте мы не смогли определить причину неисправности. На следующей станции связались по телефону с Александром Ивановичем. Он предложил выполнить дополнительное переклечение разъединителей, благодаря чему обнаружилась причина неполадки. Все-таки опыт, скажу я вам, великая вещь. Знаете, а ведь Александр Иванович был и остается куратором в моей новой должности.

Кстати, отпускника Четверикова даже оторвали от домашних забот, чтобы ввести на первых порах молодого руководителя в курс дела.

— Когда за твоей спиной есть человек с богатым жизненным опытом, работаете спокойнее, — признался Сергей. — Искусство наставничества в том и состоит, чтобы не в теории, а на практике научить, как действовать в производственной ситуации, в которой тебе бывать не приходилось. Александр Иванович Четвериков в полной мере постиг эту науку.



св

св

св

св

св

14

1 8

Через

перевал

2 0

В
а
в
и

14

1 8 7 8

Через

перевал

2 0 0 3

Уральскую горнозаводскую дорогу, от которой ведет свою родословную нынешняя Свердловская магистраль, строил известный российский предприниматель П. И. Губонин, сделавший себе состояние на строительстве железных дорог в Центральной России. Он представлял собою, по отзыву хорошо знавшего его С. Ю. Витте, «толстопуза, простого русского мужика с большим здравым смыслом», хотя и «почти без всякого образования». Несмотря на необразованность, Петр Иванович мог сто очков вперед дать сегодняшним «олигархам» по умению зарабатывать деньги, ибо миллионы свои он сделал сам — своим умом и деловой хваткой — без помощи рэкета и ваучерной приватизации. И за уральскую дорогу он брался в расчете увеличить свои капиталы, но столкнулся здесь с такими трудностями, что, стремясь не уронить свою репутацию, он вынужден был растратить собственные капиталы и даже залезть в большие долги, с которыми так и не смог рассчитаться до своей кончины. Тем не менее дорогу построил такую, что ей давали самые высокие оценки и простые путешественники, и специалисты, знавшие постановку железнодорожного дела и в центре России, и в промышленно развитых странах Европы.

В истории с Губониным нам видится почти символический смысл: с одной стороны, трудности строительства уральской дороги стали прологом к ее многотрудной последующей истории: она не раз за минувший век с четвертью подвергалась и разрушительным перегрузкам, и просто разрушению, и строительство ее новых линий было связано с невиданными, чрезмерными затратами. С другой стороны, она преодолевала все эти трудности благодаря добросовестности и стойкости тех, чьими трудами она держалась.

Последняя полоса испытаний для дороги и преданных ей людей пришла на 90-е годы минувшего века. В разных главах этой книги, в связи с судьбами разных людей, мы не раз уже касались этой темы. Говорили и о том, что в самые последние годы кризис, связанный с общим положением экономики страны, дорога начала преодолевать. Мало того, она сама стала источником надежности и стабильности, помогающим и другим отраслям выправлять свое экономическое положение. Как ей удалось преодолеть этот трудный перевал?

Чтобы ответить на этот вопрос более или менее точно, следовало бы заняться анализом большого фактического материала, и это вывело бы нас далеко за рамки темы этой книги. Мы ограничимся констатацией лишь одного и достаточно очевидного факта: дорогу спасли не «новые менеджеры», прошедшие выучку в европейских или американских университетах, а именно те самые люди, которые формировались как специалисты и патриоты именно здесь, на самой дороге, во времена, которые сейчас принято называть «застойными» и которые для дороги были временем технического прогресса и масштабной работы. Другими словами, преодолеть испытания свердловским железнодорожникам помогла профессиональная и нравственная закалка, полученная в советские годы.

Для этой главы мы отобрали несколько судеб, если можно так сказать, наложившихся на это время. Это рассказы не столько о том, как преодолевался кризис 90-х годов, сколько о том, как жили во время кризиса и как чувствовали себя люди, чей характер и чье отношение к делу сформировалось до наступления социальных катаклизмов.

Крепкий ко

Геннадий
Васильевич
Андросов

Не зря говорят об уральском характере уральцев от изнеженных ливых волжан, горячих южан и И бунты на Урале в старину бы уральский народ занялся не то потому, что силу в руках имел ни печально смотрелся наш Ур тоже появился на горном хребт

дорогу есть что сказать — где еще в мкая выпала уральцам в войну?.. Это эвакуированных только в Свердловскуных за Урал... Ничто не выдерживало —

Геннадий Васильевич Андросов, чинного Знамени, Дружбы народов, «Знако роде Лысьве. В краю знаменитых запо невидимок, где протекает красавица Ч чудливых камней-скал, где в заказника леса с дремучими елями и пихтами. С с языка коми означает «Хвойная вода лесам».

Ничего этого будущий железнодоро В юннатские кружки не ходил, по чусов онерских экскурсиях с достопримечате комился — потому как увезен был род возрасте. Родившийся на Урале и выросильевич лишь раз, когда в его ведени пользовался случаем взглянуть на Лысы от тех, где еще из демидовских сплавов гантов вроде Тагила. И Лысьва — горд как полагается уральскому промышлен

Но, как считал наш земляк А. К. Д кто любит место, где родился и звонк любя родной Урал, я пожелал быть ему п доступна, пусть другие сделают это в те

Тридцать семь лет Геннадий Васи Свердловской железной дороге. И, пер станции и отделения, набираясь опы торский талант, он рос только вверх. К краю — только ввысь. И такими крепк в свою работу, что обрел родину в лице досконально известно, знакомо и доро ти профессии.

Крепкий корень

Геннадий
Васильевич
Андросов

Не зря говорят об уральском характере. Что-то есть такое, что отличает уральцев от изнеженных и суетливых москвичей, неторопливых волжан, горячих южан и даже от раздумчивых сибиряков. И бунты на Урале в старину были затяжнее, и железным делом уральский народ занялся не только потому, что руды много, а и потому, что силу в руках имел немалую бить по наковальне. Как бы ни печально смотрелся наш Уралмаш сегодня, а завод заводов тоже появился на горном хребте страны. И про родную железную дорогу есть что сказать — где еще в мире была такая загруженность, какая выпала уральцам в войну?.. Это же немыслимо: 667 предприятий, эвакуированных только в Свердловскую область, и тысячи переправленных за Урал... Ничто не выдерживало — люди выдерживали.

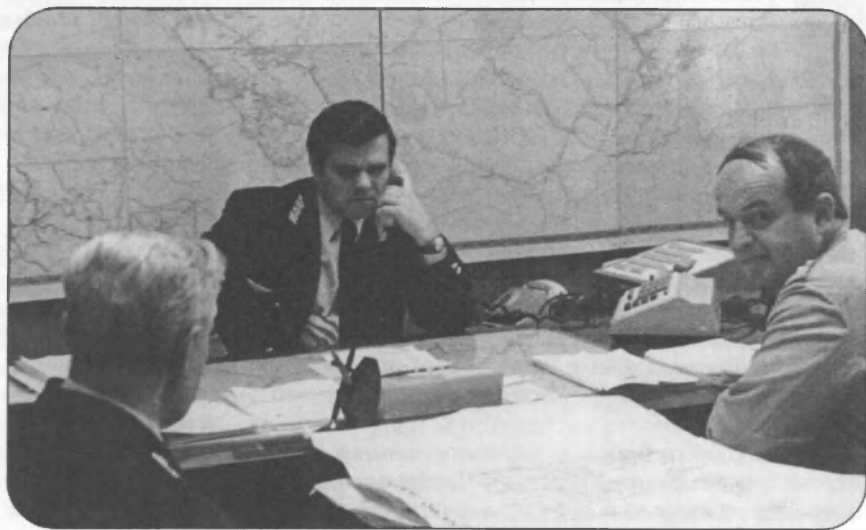
Геннадий Васильевич Андросов, кавалер орденов Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, «Знак Почета», родился на Урале, в городе Лысьве. В краю знаменитых заповедников, карстовых пещер, озер-невидимок, где протекает красавица Чусовая со множеством своих причудливых камней-скал, где в заказниках нетронутые стоят темнохвойные леса с дремучими елями и пихтами. Само название Лысьва в переводе с языка коми означает «Хвойная вода. Река, протекающая по хвойным лесам».

Ничего этого будущий железнодорожник и кавалер орденов не знал. В юннатские кружки не ходил, по чусовским порогам не сплавлялся, в пионерских экскурсиях с достопримечательностями родного города не занимался — потому как увезен был родителями с Урала в младенческом возрасте. Родившийся на Урале и выросший в Подмосковье, Геннадий Васильевич лишь раз, когда в его ведении было Чусовское отделение, воспользовался случаем взглянуть на Лысьву. Таких городов на Урале сотни — от тех, где еще из демидовских сплавов делают кастрюли, до городов-гигантов вроде Тагила. И Лысьва — город как город: заводы, фабрики, все, как полагается уральскому промышленному городу.

Но, как считал наш земляк А. К. Денисов-Уральский, не тот патриот, кто любит место, где родился и звонко говорит об этой любви. «Горячо любя родной Урал, я пожелал быть ему полезным в той области, которая мне доступна, пусть другие сделают это в тех областях, которые им доступны».

Тридцать семь лет Геннадий Васильевич Андросов отдал служению Свердловской железной дороге. И, перешагивая через годы, должности, станции и отделения, набираясь опыта и совершенствуя свой организаторский талант, он рос только вверх. Как мощные деревья в его родном краю — только ввысь. И такими крепкими корнями врос в свою землю, в свою работу, что обрел родину в лице всего Урала, где уже все ему стало досконально известно, знакомо и дорого: и места, и люди, и премудрости профессии.

Геннадий Васильевич Андросов поступал в институт, когда еще не было отменено военное положение на железной дороге, сохранившееся с войны. Ушло время «погон» и тяжелых будней без праздников, но дисциплина, строгий порядок и четкость всегда оставались основными критериями работы железной дороги. Уважение к этой серьезной профессии и привело молодого человека в Московский институт инженеров транспорта. Он получил диплом инженера по эксплуатации железной дороги и был направлен на работу в Нижнетагильское отделение, в Свердловскую область. Отсюда и начинается его служба на Урале. Затем год — дежурным по станции Вагонзавод, «под присмотром» Николая Константиновича Левченко, у которого молодой инженер учился не прописным истинам — он их уже знал, а учился применять знания на практике. На станции Гороблагодатская он два года проработал маневровым диспетчером, отвечая за три направления: Серовское, Тагильское и Чусовское. Вот тогда-то он и «заглянул» в свою Лысьву. И опять — Нижнетагильское отделение



Геннадий Васильевич Андросов (в центре)

дороги: поездной диспетчер, дежурный по отделению с ответственностью за пять участков, заместитель старшего диспетчера.

Должности становились все масштабнее, разрастаясь, как крона у растущего дерева: Андросов назначается заместителем начальника станции Смычка — станции крупной и сложной, как Войновка, как Свердловск-Сортировочный. Затем был поставлен начальником станции Нижний Тагил, зам-начальника отдела движения, начальником отдела движения. Закончился тагильский период должностью заместителя начальника всего отделения.

Двадцать пять лет на разных должностях!.. Многолетняя добросовестная работа «выросла» в основательную карьеру. И, наконец он достиг своей «верхушки» — должности начальника службы движения Свердловской железной дороги, заместителя начальника дороги по движению. С каждым перемещением Геннадий Васильевич Андросов уносил с собой солидный багаж опыта, расширял границы принимаемой на себя ответственности и учился видеть и оценивать все более сложный масштаб производства. Не удивительно, что, пройдя такой путь, он знал каждую

мелочь, тонкости любой железнодорожной работы, как что надо исправить или наладить, — это дело сил и времени.

С шести утра до девяти-десяти веч-
 проблемы были везде, и никто никогда
 на железной дороге, чтобы дать возмоз-
 никам такого «окна» не предоставлял.
 осмысление ситуации, умение приня-
 ность выше головы помогли поддержа-
 док, необходимые на дороге.

Современная техника позволила э-
сти железнодорожного информацион-
ютеры дают всю полноту информации,
ративно-распределительный аппарат
нужными для управления эксплуатаци-
и регулирования движения поездов, для
чению движения. Свои компьютеры сег-
тральном, Пермском, Тюменском, Севе-

А во времена, когда работал Геннадий, начиналось с доклада дежурного помощника. Он обязан был представить полную картину за сутки. уж выглядели такие графики-карты — посмотришь... Но догадаться можно — обозначений, что непосвященный человек не поймет. Удобно — то ли развернутый план битвы Бородинского сражения, то ли Вавилон и шахматные партии со множеством ходов. Раздмье у железнодорожных «гроссов» и комбинации складывались острее и

Опытному же глазу специалиста олее чем ясно и во всех подробностях, рассказывают компьютеры, прокручивая экраны видеозаписей, рассказывающих о вича Андросова. Где освободить какой-то путь? Как сочетать транзитные и местные перевозки? Каков характер вновь сформированных границ, профиль участков? Обход и выбор? Когда, где и какая необходима смена вагонов или оборот локомотивов? Ветер или тишь?

Матриц и штампов нет. Ситуации ломные. Лавина поездов, густота движения... При этом график движения и расписание поездов должен соблюдаться неукоснительно. Буксовых узлов совершенно не должно. Рассчитывает с поезда пересестя на соросок, да еще пригородных шестьсот... можно говорить? Конечно, всякое бывае

Какой штат или аппарат помогает надей Васильевич Андросов усмеяется. Все, кто на самых разных участках долгие годы занимается решением проблемы перемещения движения. Не он один решает на железной дороге самое важное — безопасность. Его обязанность — принять решение,

росов поступал в институт, когда еще не было железной дороги, сохранившееся в тяжелых будней без праздников, но дисциплина всегда оставалась основными критериями. Уважение к этой серьезной профессии привело его в Московский институт инженеров транспорта по эксплуатации железной дороги Нижнетагильское отделение, в Свердловскую железную дорогу службу на Урале. Затем год — дежурный по поезду «присмотром» Николая Константиновича инженер учился не прописным истинам — применять знания на практике. На станции Горноуральск работал маневровым диспетчером, отвечал за маневры в Тагильском и Чусовском. Вот тогда-то и опять — Нижнетагильское отделение



Андросов (в центре)

дежурный по отделению с ответственностью старшего диспетчера.

Всего масштабнее, разрастаясь, как крона у раскинувшегося заместителем начальника станции железной, как Войновка, как Свердловск-Сортировочный, как начальник станции Нижний Тагил, заместителем начальника отдела движения. Закончился карьерой заместителя начальника всего отделения. Многолетняя добросовестная карьера. И, наконец он достиг высшей должности начальника службы движения Свердловской железной дороги по движению поездов. Геннадий Васильевич Андросов уносил с собой границы принимаемой на себя ответственности, оценивать все более сложный масштаб работы, пройдя такой путь, он знал каждую

мелочь, тонкости любой железнодорожной профессии: от кого что зависит, как что надо исправить или наладить и сколько для этого потребуется сил и времени.

С шести утра до девяти-десяти вечера — и так всю жизнь, потому что проблемы были везде, и никто никогда не остановил бы поток движения на железной дороге, чтобы дать возможность их решить. Никто начальникам такого «окна» не предоставлял. Только ум, только опыт, быстрое осмысление ситуации, умение принимать решение и брать ответственность выше головы помогали поддерживать ту самую дисциплину и порядок, необходимые на дороге.

Современная техника позволила значительно расширить возможности железнодорожного информационно-вычислительного центра. Компьютеры дают всю полноту информации, необходимую для того, чтобы оперативно-распределительный аппарат располагал всеми сведениями, нужными для управления эксплуатационной работой, для планирования и регулирования движения поездов, для решения всех задач по обеспечению движения. Свои компьютеры сегодня есть на каждом кругу — Центральном, Пермском, Тюменском, Северном...

А во времена, когда работал Геннадий Васильевич Андросов, утро начиналось с доклада дежурного помощника по распределению, который обязан был представить полную картину текущего момента на дороге. Как уж выглядели такие графики-карты — сейчас, наверное, только в музее посмотришь... Но догадаться можно — такое количество цифр, линий, обозначений, что непосвященный человек принял бы этот документ за что угодно — то ли развернутый план битвы на Курской дуге, то ли расклад Бородинского сражения, то ли Вавилонское столпотворение. А заодно — и шахматные партии со множеством головоломок... Только времени на раздумье у железнодорожных «гроссмейстеров» было намного меньше, и комбинации складывались острее и мудренее.

Опытному же глазу специалиста общая картина представлялась более чем ясно и во всех подробностях. И варианты, которые сейчас подсказывают компьютеры, прокручивались тогда в голове Геннадия Васильевича Андросова. Где освободить какой путь на станции или подъездной путь? Как сочетать транзитные и местные составы, чтобы разгрузить узел? Каков характер вновь сформированных или движущихся составов, их направления, профиль участков? Обход или короткий путь — какой маневр выбрать? Когда, где и какая необходима техническая помощь? Каков ресурс вагонов или оборот локомотивов? Какая погода будет — снегопад, ветер или тишь?

Матриц и штампов нет. Ситуации бывают и стандартные, и головомольные. Лавина поездов, густота движения, «составы идут за составами»... При этом график движения и расписание отправления и прибытия поездов должен соблюдаться неукоснительно, потому что состояние, например, буксовых узлов совершенно не должно интересовать пассажира, который рассчитывает с поезда пересесть на самолет. А поездов курсирует сто сорок, да еще пригородных шестьсот... О какой идеальной картине здесь можно говорить? Конечно, всякое бывает.

Какой штат или аппарат помогает начальнику службы движения? Геннадий Васильевич Андросов усмехается, называя цифру: 16 000 человек. Все, кто на самых разных участках должен нести и несут службу по обеспечению движения. Не он один решает такую кучу проблем, вот почему на железной дороге самое важное — бесперебойная и налаженная связь. Его обязанность — принять решение, поставить задачу. Но при этом он

ясно представляет себе любую картину неполадок или сбоя. Он, конечно, знает, что если на каком-то километре могут стопорить движение изношенные рельсы, то их наплавят, отшлифуют и заставят служить дольше; знает, кто это будет делать и сколько времени понадобится на «окно». Он знает, что если вышел из строя стрелочный перевод, то эсэбисты не будут возиться на путях, а сделают его на макете, привезут и поставят в считанный срок — но ему должно быть доложено об этой стрелке, так же как и о вышедшем где-то из строя светофоре. Где потребуются подсыпка балласта — он должен быть в курсе дела. Какой шлагбаум в очередной раз сбит шальной машиной и насколько он задержит движение или будет угрожать безопасности? Это сейчас на переездах ставят барьер-автоматы, а тогда шлагбаумы валились только так...

На дороге случаются и крушения, и аварии — как печальной памяти столкновение поездов на станции Ламенской в 1972 году, или потрясший весь город взрыв на Сортировке в 1988-м. Это крайние ЧП. Они страшны, но редки. Все остальное относится к разряду неполадок и брака, с которыми люди, обслуживающие дорогу, обязаны справляться. Свердловск представляет собой в железнодорожном смысле некое «солнечное сплетение»: что-то случится здесь, посреди страны, — аукнется в Новосибирске, Хабаровске или где-нибудь за Москвой. Хозяйство огромное, и как же избежать неполадок?

— Видели, когда состав прибывает, сколько людей сбегается к нему? — говорит Геннадий Васильевич. — Все простукают, прощупают, везде заглянут и все осмотрят. Колесо может износиться на шесть миллиметров — заметят. Вовремя обнаружить — вовремя исправить. Контроль, проверка, учеба, инструктаж, ревизорская служба — в этом гарантии.

А где гарантии против выродков, которые режут металл и снимают провода?.. Есть ли гарантии против попадающей на пути и размокающей березниковской соли, которая пропускает ток? А против стихии? Как, например, зимой 1968/69 года, когда полтора месяца сорокаградусные морозы практически останавливали движение — тормоза не срабатывали, резина замерзала... Да мало ли сложных ситуаций. В каждом случае должно быть найдено свое решение.

Даже взять самые рабочие моменты. Выходила из оборота устаревшая техника, на которую были рассчитаны площади и возможности депо, ремонтной и сервисной базы. Не в один день готовились Гипротрансом проекты, не в один день строились новые объекты или модернизировались старые. А работать приходилось каждый день — поездные потоки прерывать нельзя. И работали: где рационализаторы помогут, где диспетчер «вывернется», технологи подскажут, начальству после головной боли придет свежая идея... Или взять электрификацию, внедрение систем сигнализации и централизации. Все это — новшества во благо будущего дороги, но пока они внедрялись, конечно, тоже усложняли работу. Движение-то не останавливалось. А дорога работала, и даже иногда с большей отдачей.

Во многом это достигалось за счет профессионализма и опыта таких командиров, как Геннадий Васильевич Андросов. Они находили возможности для сохранения провозной и пропускной способности железной дороги, они искали выходы из тупиков. Их профессиональный кругозор, доскональное знание дела и умение справляться с возможными проблемными ситуациями выручали дорогу..

Поистине стратегическое решение принимал Андросов для Севсиба — таково одно из названий 700-километровой трассы Тюмень—Сургут. Потоки грузов нефтяникам, начавшим осваивать Север, шли, как в войну —

спешно, огромными объемами. И над станки сначала, чтобы они там ржавели, строить сперва базу. Андросов тогда сразу 10 поездов с грузами, что замедляло и упорядочило судорожную работу дороги до того поезда за поездом.

Работать с огромным количеством водителей и организатора. Геннадий Васильевич и тем более не обкладывал матом людей в корень смотреть, умел отыскать причину, а не виновника. Умел разобраться до конца — спросить, потребовать. Такого не почувствовал в роли «стрелочника» и полуженный и оскорбительный нагоняй, он не давал. Заявление было положено на стол самому Скворцову, который привнес революционных преобразований, давал бывал несправедлив. История с заявлением еще долго работали вместе во благо.

Вот такой он — уралец Геннадий Васильевич. На него — он и сейчас как крепкий пикет. Сах. Коренастый, кряжистый. Спокойный. Ясный ум, толковая речь. Да что говорить.

...Вон, в коридоре прошелестел флот с составом вагонов-зерновозов. Геннадий Васильевич ботает. Он и сейчас на посту, правда уже не на диспетчерском, как в молодости. Найдено за его многолетнюю трудоемкую подработку. Хорошо хоть билет на поезд в Москву, на встречу однокурсников, находят свою молодость.

Сегодня он сам себе и диспетчер.

артину неполадок или сбоя. Он, конечно, километре могут стопорить движение износ, отшлифуют и заставят служить дольше; сколько времени понадобится на «окно». строя стрелочный перевод, то эсцэбисты не делают его на макете, привезут и поставят должно быть доложено об этой стрелке, так из строя светофоре. Где потребуется под- быть в курсе дела. Какой шлагбаум в оче- нной и насколько он задержит движение или? Это сейчас на переездах ставят барьер-ав- тились только так...

решения, и аварии — как печальной памяти ения Ламенской в 1972 году, или потрясший еке в 1988-м. Это крайние ЧП. Они страш- тносится к разряду неполадок и брака, с ко- е дорогу, обязаны справляться. Свердловск одорожном смысле некое «солнечное спле- посреди страны, — аукнется в Новосиби- за Москвой. Хозяйство огромное, и как

бывает, сколько людей сбегается к нему? — Все простукают, прощупают, везде за- моет износиться на шесть миллиметров — — вовремя исправить. Контроль, провер- ская служба — в этом гарантии. родков, которые режут металл и снимают ость в попадающей на пути и размокающей пропускает ток? А против стихии? Как, на- тогда полтора месяца сорокаградусные мо- ать движение — тормоза не срабатывали, в сложных ситуациях. В каждом случае дол- же.

моменты. Выходила из оборота устаревшая витаны площади и возможности депо, ремон- в день готовились Гипротрансом проекты, е объекты или модернизировались старые. й день — поездные потоки прерывать нельзя. ры помогут, где диспетчер «вывернется», в- зу после головной боли придет свежая мо. внедрение систем сигнализации и цен- тво благо будущего дороги, но пока они с- яли работу. Движение-то не останавли- аже иногда с большей отдачей.

за счет профессионализма и опыта таких ильевич Андросов. Они находили возмож- ом и пропускной способности железной до- жков. Их профессиональный кругозор, дос- не справляться с возможными проблемны-

у- решение принимал Андросов для Севсиба — километровой трассы Тюмень—Сургут. По- шами осваивать Север, шли, как в войну —

спешно, огромными объемами. И надо было отправлять по-умному: не станки сначала, чтобы они там ржавели, а кирпич или дерево, чтобы по-строить сперва базу. Андросов тогда разработал технологию отправления сразу 10 поездов с грузами, что заметно ускорило снабжение Севера и упорядочило судорожную работу дороги, которая с трудом проталкива-ла до того поезд за поездом.

Работать с огромным количеством людей — это особый талант руко-водителя и организатора. Геннадий Васильевич никогда не кричал на лю-дей и тем более не обкладывал матом. Сам «крепкий корень», он умел и в корень смотреть, умел отыскать причину. Причину, как правило, искал, а не виновника. Умел разобраться до конца в ситуации, а уж разобрав-шись — спросить, потребовать. Таков его стиль работы. И когда он сам очутился в роли «стрелочника» и получил от начальника дороги незаслу-женный и оскорбительный нагоняй, он тут же написал заявление об уxo-де. Заявление было положено на стол Виктору Михайловичу Скворцову — тому самому Скворцову, который привнес в работу дороги целую серию революционных преобразований, давших ей новое дыхание, но в запале бывал несправедлив. История с заявлением кончилась тем, что они оба еще долго работали вместе во благо вверенной им дороги.

Вот такой он — уралец Геннадий Васильевич Андросов. Посмотришь на него — он и сейчас как крепкий пихтач, много лет росший в родных ле-сах. Коренастый, кряжистый. Спокойный взгляд без старческого прищу-ра. Ясный ум, толковая речь. Да что говорить, крепкий корень!

...Вон, в коридоре прошелестел факс — какая-то ситуация сложилась с составом вагонов-зерновозов. Геннадий Васильевич консультирует, ра-ботает. Он и сейчас на посту, правда уже не на таком крупном, а, скажем, на диспетчерском, как в молодости. Негусто пенсии положило ему госу-дарство за его многолетнюю трудоемкую и ответственную работу — надо подрабатывать. Хорошо хоть билет на поезд бесплатный — можно съез-дить в Москву, на встречу однокурсников: каждые пять лет они вспоми-нают свою молодость.

Сегодня он сам себе и диспетчер, и начальник.

Счастливым человеком

**Владимир
Фролович
Зубов**

Время не старит этого человека. Такой же коренастый, с буйной шевелюрой, может заговорить собеседника, если тот внимательно слушает, а может долго молчать, обдумывая, как найти выход из сложного положения, в котором находится коллектив, им руководимый. Крестьянская жилка, заложенная в детстве, помогает ему не только оценивать происходящее, но и критически его рассматривать.

Воспитанный в большой семье (шутка ли: шесть братьев и две сестры), он с малых лет привык к работе, не мыслит себя без нее и даже сейчас, уйдя на заслуженный отдых после двенадцатилетнего нелегкого руководства отделением дороги, не может не действовать: то помогает советом новому руководству, то работает до изнеможения в саду.

А вообще Владимир Фролович Зубов отдал Свердловской железной дороге более сорока лет своей сознательной жизни.

Детство запомнилось ему сплошной работой.

Родители — оба трактористы, по-сегодняшнему — механизаторы, дневали и ночевали в поле. Владимир как старший сын нянчился с оставшимися без присмотра братьями и сестрами.

Деревня со странным названием Ощурята была большой — более 350 дворов. У всех коровы, овцы, свиньи. У семьи Зубовых тоже было две коровы, свиньи, овцы. За всем этим нужен был догляд. И главным здесь опять Володя.

Ребята есть ребята. Без забав и хоть какого-то отдыха не обходилось. А молодой Вовка был к тому же еще и заводилой. Однажды с другом, тоже Вовкой, привязали к хвосту соседской коровы колокольчик и ну ее гонять. Звону и шуму было на всю улицу. Мать вечером устроила порку. А еще они решили побаловаться самосадам. Родители Зубова в поле, дома малышня. Свернули два Володи по «козье ножке» и давай смолить. Вдруг неожиданно появилась мать. Порола своего Володю долго и больно. С тех пор и по сей день Владимир Фролович Зубов не берет в рот даже самые дорогие сигареты. Накурился в семь лет.

Пришло время — отправили Зубова в первый класс. Своей школы в деревне не было. Надо было ежедневно ходить в соседнее село Филатово. Три километра туда, три обратно. Так прошагал он четыре года. Следующая ступень — средняя школа. Она была еще дальше — в селе Ленинском. Шагать туда надо было ежедневно по десять километров. Какая уж тут учеба. Дотянув до 9 класса, Владимир взбунтовался: «В школу больше не пойду!». Отец сильно не настаивал и взял к себе в бригаду прицепщиком. Зимой закончил курсы трактористов при МТС и с весны сел самостоятельно на «колесник», потом на гусеничный, а затем и на самый мощный по тем временам трактор ДТ-54. Было тогда Зубову шестнадцать лет. Понюхал он солянки, пропылился в полях, понял: лучше учиться, а то вся жизнь пройдет в этом захолустье.

Окончив среднюю школу, по направлению в Челябинское высшее штурманское училище с отцом — категорически против. Отговорился.

Взял Володя документы обратно к старшему брату. Тот сказал: «Поживи, поопределись в училище при заводе. Будем ждать. Два, три, четыре дня. На пятый приходи». Зашел для интереса. Видит, что поступления принимаются последние, есть стипендия и общежитие. Вернулся с аттестатом и снова в техникум. Документы числен. Прочитав приказ о приеме, пришел.

— Хватит гулять, пора на завод.

Володя в ответ:

— А я в железнодорожный техникум.



Тот не поверил. Съездил, прочитал.

— Ну, молодец! Далеко пойдешь.

Так с 1958 года Володя Зубов в техникуме.

Годы в техникуме он считает лучшими.

на лету, сессии сдавал только на «хорошо» по спорту. Особенно любил борьбу и шашки, а уже диплом надо защищать.

В апреле 1961 года этот диплом был защищен. Специальность записано: «Техник-путеец».

Распределили молодого специалиста в Свердловской железной дороге, а там в бригаду путей. Сначала старшим путевым рабочим.

Чтобы понять, что такое рабочий, Зубов говорит, «шкуре» хотя бы месяц-два. В бригаде — ремонтируют они железное полотно кувалдой костыли, таская тяжелые рельсы, тейцам различные машины, механизмы, лом, лопата и кувалда — главные «м