

— а другое место, то и мы ехали за ним, —
Васильева. — На дрезину хозяйство погрузят,
на перегонах, пришлось не одну шко-

и золотой звездой Героя, ему были поло-
малые. Василий же Дмитриевич, по сви-
де не пользовался, а на всякие вопросы и
в коллективе?) отвечал всегда одной фра-

а уж тем более примитивный рыночный
в этой сорокалетней привязанности к од-
ности вовсе незавидной с точки зрения
и сам Василий Дмитриевич, будь он
с выяснением этого вопроса — скорее
расхожим суждением, в подтексте ко-
лестный для спрашивающих смысл: от-
стами.

Васильевны (не только потому, что
о-а и работала на первых порах вместе
со слов бывших его сослуживцев можно
картину «логики жизни» преданного сво-

риваться от той байки для детей — про
на которой стояла деревня Кабановка.
эле площадки Мысы, на который так мно-
тев, находится в живописнейших ме-
амь. До революции там находились дачи
себе представить, как по густой би-
декольтированные дамы в длинных муа-
рышными зонтиками, звучал детский смех,
сельбанты... Задумывался ли об этом бри-
т. Но его душа, сформировавшаяся сре-
втовала себя вот в этой «мастерской»
и уютнее, чем в промазученной атмо-
ого заведения. И тут они с бригадой ра-
ром строгого начальства, а в силу своей
вестности, чувствовали себя (без всякой
евами дела, доверенного их попечению.
чет дочери бригадира:

Праздники, выходные проводил не с се-
идет, поужинает, снова на путь — чтоб
фонт работ предстоит, какой инструмент,
дистанции захватить на участок.
учил) большое внимание качеству осмот-
же-ий. Можно сказать, до придирчивос-
через каждые три метра, по тысяче раз
кой тщательности у него не оставалось
не от нормы.

стонность, что рождает привычку, сти-
ев-ость в «серые будни»? Решаемся ут-
железнодорожное полотно — это не на-
ть и рельсы, а очень чувствительное зве-
шка. Весенняя распутица, летние ливни

и засухи, осень, набухшая водой, снежные заносы — все это решительно
влияет на состояние пути. Деформируется полотно под огромной тяже-
стью состава. Кто же возьмется сосчитать все параметры? А бригадиру
надо не только знать их до одного, учитывать характер влияния, но и пре-
дугадывать последствия. У него нет права на ошибку, переделку, начало
с новой строки.

Но как истинно рачительный хозяин Василий Дмитриевич стремился
вести свое хозяйство рационально, экономно, эффективно. Сослуживцы
вспоминают, что основой работы бригады Кузнецова был двухнедельный
график. Василий Дмитриевич впервые стал составлять его так, чтобы все
ремонтные работы выполнялись по кольцу. Избегая потерь времени, он
накануне проверял состояние участка, определял границы работы брига-
ды. Сразу был достигнут быстрый рост производительности труда.

Самым сложным периодом годового рабочего цикла бригадир спра-
ведливо считал зиму. Тогда к повседневным работам прибавляется ис-
правление пути на пучинах. В те годы в путевом хозяйстве еще не было
эффективных способов борьбы с ними. Но если заранее позаботиться,
своевременно обнаружить рост горба пучины и вовремя исправить путь,
то объем зимней выправки уменьшался. Поэтому золотым правилом бри-
гады было тщательное предзимнее содержание пути.

Василий Дмитриевич всегда стремился к тому, чтобы качество ремон-
та было выше, а стоимость работ — ниже. Он учил бригаду экономить вез-
де, где это можно сделать, не снижая качества работ. Он, например, до-
казал, что из четырех пучинных прокладок три вполне годятся для повтор-
ного использования. А вот еще одно его наблюдение, из которого
оказалось возможным извлечь приличную экономическую выгоду: если
рихтовкой пути заниматься не аврально — там, где уже дала о себе знать
слабость полотна, — а планомерно и профилактически, то это позволяет
постоянно содержать кривые в хорошем состоянии и, как следствие, зна-
чительно сократить перешивку пути.

Еще одна профессиональная тонкость. Железнодорожный путь не яв-
ляется равноупругим. Это вызывает появление в пути потайных толчков,
перекосов и других неисправностей. Как их «лечить»? Оказывается, в ходе
текущего содержания необходима сплошная подбивка пути электрошпа-
лоподобными. Если такую работу выполнять на каждом километре, мож-
но гарантировать отличное состояние пути.

Вот такие, технологически не сложные, но в высшей степени трудо-
емкие процессы позволяли бригаде Кузнецова, чаще всего состоящей по
преимуществу из женщин, добиваться по балльной системе от 0 до 14
баллов — отличного пути, и очень редко от 15 до 30 — хорошего. И так —
на протяжении трех десятков лет. Сколько же труда и пота путейцев в этих
километрах! Но зато получались «золотые» километры, то есть абсолют-
но надежные с точки зрения диспетчеров и локомотивных бригад, содер-
жащиеся экономно и позволяющие дороге достигать более высоких эко-
номических результатов. Собственно, это и было принято в расчет, когда
в 1959 году бригадиру пути Василию Дмитриевичу Кузнецову было при-
своено звание Героя Социалистического Труда. А что вы думали — не за
многолетнюю же привязанность к своему рабочему месту давались такие
звания.

Какое там привыкание, какие «серые будни» — работа держала его
в напряжении круглые сутки! Сейчас бывшие сослуживцы вспоминают об
этой его погруженности в работу не без улыбки, но улыбка — добрая, ува-
жительная. Рассказывают, например, об одном августовском партийном

собрании, где рассматривался вопрос о подготовке дистанции пути к зиме. За окном вдруг потемнело, по стеклам застучали крупные капли. В перерыве между выступающими президиум получил записку: «Прошу партийное собрание отпустить меня на работу, сильным дождем может размыть путь. Кузнецов». Учитывая особенность участка, собрание проголосовало: «Отпустить». Или другой случай. На вечер чествования передовиков производства в Дом культуры железнодорожников пригласили группу работников дистанции пути. Василий Дмитриевич хоть и пришел, но чувствовал себя «не в своей тарелке», нервничал. «Да что с тобой, куда ты все время рвешься?» — спросили товарищи. Он ответил: «На душе неспокойно. Я-то здесь, а отделение в Мысах. Не привык находиться далеко от рабочего места...»

...После выхода на пенсию Василий Дмитриевич тоже чувствовал себя неуютно «далеко от рабочего места». Пока силы позволяли приходил посмотреть, помогал советом или делом. Никогда не отказывался от любой работы: о чем попросят — все в его руках спорилось. В последнее время заготавливал веники, ладил черенки для лопат, метел. Только когда приглашали его куда-нибудь «свадебным генералом» — как мог, отказывался. Не по душе ему была такая роль.

Однажды мартовским утром сел Василий Дмитриевич в электричку, не спеша покотил в Лобву, где у него было пенсионерское «рабочее место» — сараюшечка с инструментом. Устроился у окошечка в любимой позе — сомкнутые руки на коленях — и словно задремал... Умер тихо (второй инфаркт), на ходу, на железной дороге. Судьба...

Жизнь стремительно меняется. Василий Дмитриевич дальше Пермской области не выезжал, его внуки, правнуки осваивают Америку, Австралию. На капитальный ремонт пути выходит мощная техника, управляемая компьютером, дистанция получает возможности, о которых и не мечтал старый путеец. Там, где ходили дамы под зонтиками — пригородная зона Перми. Спросил у начальника дистанции: «В чем ваш самый большой дефицит?» И услышал ответ: «В людях, которые умеют и любят трудиться. Так, как наш Герой — Василий Дмитриевич Кузнецов».

Время было интересное

Виталий
Алексеевич
Павлов

Заросла травой смоленская земля венька Антипино — место рождения его крестьянствовали, в 1920-е все записали в колхоз. Мальчишки, заботы, так что последние из года как самую счастливую любили на финскую и лег в мерзлую бранных теринских руках пятерых подростков. Чественная, ушел добровольцем старшим. Пережили, перебороли оккупацию немцев.

Двадцать седьмой год (за редким исключением) Виталию принесли повестку в полк. Мать собрала, что могла. За 17 километров от центра Глинка — родины великого композитора, железную дорогу. Как наиболее удобную, и отправили в Минск, в учебное подразделение командира. Обстановка была самая хорошая: ботинки, негустая похлебочка на ужин. Запомнилось, как в соседнем госпитале в окна выбрасывали.

Осенью «учебку» расформировали, перешел на флот. Он обрадовался было — морская служба не вовремя затемпературил и, вместо того чтобы на охрану морских складов в Мурманске, родом Молотов, в училище, где готовил танкистов, демобилизован.

Между тем Урал пришелся по сердцу. В уралочке. Надо «вить гнездо», думать о будущем. Казалась железная дорога. Туда и пошел. Старшина, хоть и без корабельных навыков, мился на станцию учеником сцепщика. Работало по 12 часов на крепком морозе. Оставалась еще на винтовой стяжке, катать. Только и следи, чтобы пальцы не приморозили.

На составителя Виталия учил Амосов. Под пятьдесят, знак «Почетному железнодорожнику». Готовил к профессии строго, дотошно. Взгляда мастеру хватало, чтобы ученик понял. Жизнь, много дал и помог понять новичку.

рос о подготовке дистанции пути к зиме. Шквал застучали крупные капли. В переднем углу получил записку: «Прошу партийную работу, сильным дождем может размываться участок, собрание проголосовало: На вечер чествования передовиков прощальных дорожников пригласили группу работников». Дмитрий хоть и пришел, но чувствовал себя неважно. «Да что с тобой, куда ты все делаешь. Он ответил: «На душе неспокойно». Не привык находиться далеко от ра-

Василий Дмитриевич тоже чувствовал себя плохо. Пока силы позволяли — приходил на работу. Никогда не отказывался от помощи в его руках спорилось. В последнее время черенки для лопат, метел. Только когда «свадебным генералом» — как мог, отказывался от роли.

Василий Дмитриевич в электричку, не было пенсионерское «рабочее место» — сидел у окошечка в любимой позе — сомнамбулично задремал... Умер тихо (второй инфаркт), ба...

Василий Дмитриевич дальше Пермские, правнуки осваивают Америку, Австралию. Выходит мощная техника, управляет возможностями, о которых и не мечтали дамы под зонтами — пригородная дистанция: «В чем ваш самый большой недостаток? — В людях, которые умеют и любят трудиться». Василий Дмитриевич Кузнецов».

Время было интересное

**Виталий
Алексеевич
Павлов**

Заросла травой смоленская земля, где грелась под солнцем деревенька Антипино — место рождения Виталия Алексеевича. Родители его крестьянствовали, вели немудреное хозяйство. Потом всех записали в колхоз. Мальчишке еще неведомы были взрослые заботы, так что последние из тридцатых годов он вспоминает сегодня как самую счастливую пору своего детства. Но потом ушел на финскую и лег в мерзлую братскую могилу отец, оставив на материнских руках пятерых подростков. А когда грянула Великая Отечественная, ушел добровольцем старший брат.

Пережили, перебороли оккупацию. Остались ни с чем после ухода немцев.

Двадцать седьмой год (за редкими исключениями) повоювать не успел. Виталию принесли повестку в последнюю военную зиму. Погоревала мать, собрала, что могла. За 17 километров пошагал пешком до райцентра Глинка — родины великого композитора. Там впервые и увидел паровоз, железную дорогу. Как наиболее грамотного, посадили в теплушку и отправили в Минск, в учебное подразделение, — готовиться на младшего командира. Обстановка была самая военная — землянки, палатки, обмотки да ботинки, негустая похлебка на обед. Там и День Победы встретили. Запомнилось, как в соседнем госпитале больные от радости костили в окна выбрасывали.

Осенью «учебку» расформировали. Виталия направили на Балтийский флот. Он обрадовался было — морская служба была тогда в чести, — но не вовремя затемпературил и, вместо корабля, попал в госпиталь, откуда — на охрану морских складов в Москве, а через год оказался под городом Молотов, в училище, где готовили старшин. Закончив училище, был демобилизован.

Между тем Урал пришелся по сердцу, а тут еще взял да женился на уралочке. Надо «вить гнездо», думать о будущем. Надежным местом оказалась железная дорога. Туда и поступался в январе 1955 года. Флотского старшину, хоть и без корабельного опыта, приняли охотно. Оформился на станцию учеником сцепщика вагонов. Первое время было тяжело по 12 часов на крепком морозе. К тому же половина вагонов оставалась еще на винтовой стяжке, которую надо было раскручивать. Только и следи, чтобы пальцы не примерзли. Потом втянулся.

На составителя Виталия учил Амос Константинович Старков: возраст под пятьдесят, знак «Почетному железнодорожнику», всеобщее уважение. Готовил к профессии строго, дотошно, не тратя лишних слов. Одного взгляда мастеру хватало, чтобы ученик понял что к чему. Но выучил на всю жизнь, много дал и помог понять новичку.

Составители в бригаде, куда он попал, уверенно сдав все испытания, оказались старые, опытные. На первых порах ободрили, подсказали, но спрашивали по полной программе, без скидок на «куцый» стаж. Виталий быстро понял: профессия особая, качеств от человека тоже требует особых. Как разобраться в хитросплетении путей, тупиков, вагонов? Как меньшими усилиями и маневрами выцепить или сцепить нужную группу вагонов, подать для дальнейшей отправки или переработки? При этом все должно быть сделано быстро, безопасно для людей и груза, без задержки станционных путей. Нужна сообразительность, мгновенная реакция, сноровка, единые действия всей смены, диспетчера, дежурного по грузовому двору, машиниста.

В начале шестидесятых на отделении дороги разрабатывается и внедряется метод комплексной организации эксплуатационной работы с новой технологией работы станций — знаменитый «пермский метод». В основе — та же идея единства действий, но уже в других масштабах. Коллектив



станции Пермь-2 сразу оценил преимущества диспетчерского руководства маневровой и грузовой работами. Высокий настрой, творческая атмосфера в коллективе позволили быстро и успешно перейти на прогрессивную технологию развоза местного груза на грузовые фронты станции по жестким ниткам графика.

Каждый день ставил непростые задачи. Для их оперативного решения создавалась творческая группа по внедрению новых форм и методов труда. Виталий Алексеевич Павлов сразу вошел в нее как первоклассный мастер формирования поездов, знающий условия работы каждого района и участка станции. Его предложения, личный пример, безотлагательная проверка теории на деле давали заметную прибавку в увеличении объемов переработки грузов.

О «пермском методе» много говорилось и писалось в те годы. Четкий график развоза, в котором были согласованы по времени действия всех участников процесса, дисциплинировал работников станции и клиентов, которые к положенному сроку обязаны были закончить обработку вагонов. Это, в свою очередь, позволяло загодя передавать данные о готовности грузов, планировать суточную и сменную работу по погрузке,

выгрузке, сортировке вагонов. Дсса в этих станциях и участках позволяла оперативно до отправления. В 1963 году простоя в 1967 — на 17,4.

В Пермь-2 проводилась сетевая методика развоза грузов по твердым делегациям. Здесь было что поделиться с другими станциями. Действительно новая технология на заслугу инженерно-технических работников.

Виталий Алексеевич вспоминает:

— Время было интересное. Пермь-2 станцией, Пермь-Сортировочная только работала. Десяток маневровых тепловозов да порой некогда. Придешь на работу и не знаешь с чего начать. Но глаза боятся, а руки делают. По времени очень строгая, за смену по узлам — групп вагонов в одну сторону «мелочи». Словом, дела хватало, как песню пели.

В августе 1966 года за участие в технологии работы с местным грузом Виталий Алексеевич Павлов был награжден орденом «Знак Почета».

Коллектив станции представил ряд достижений народного хозяйства. В 1967 году станции был отмечен и Виталий Алексеевич автомобилем «Москвич». Управлением овладеть дорогами в него врезался лихой водитель.

В начале семидесятых работы по маневровой молодежи. Кому же их учить, как не Виталию Алексеевичу Павлову, принимая уроки своего наставника, к делу да примером. Более тридцати человек получили путевку в профессию и жизнь. Но был один вопрос: подойдешь ты для нашего дела, ищи дело.

Майским утром 1971 года приехал в Пермь-2 Виталий Алексеевич Павлов, орденоносца Трудом. Товарищи по работе, дескать, я? В коллективе станции среди них есть настоящие герои...

Мы не станем ни соглашаться с какими весами нужно взвешивать достоинство «самого» из многих сотен работников, а слаженно и эффективно работают — знаем особенности советской системы, человеку сильное чувство коллективизма, вариациями по работе, так что если не ходит в именинниках. Можно спорить, что была она снабжена надежной — бланк товарищи по работе признавали такое точным. В случае с Павловым сомнева-

он попал, уверенно сдав все испытания, первых порах ободрили, подсказали, но не, без скидки на «куцый» стаж. Виталий, качеств от человека тоже требует осознания путей, тупиков, вагонов? Как меньше сделать или сцепить нужную группу вагонов? Правки или переработки? При этом все безопасно для людей и груза, без задержек, образительность, мгновенная реакция, смены, диспетчера, дежурного по грузо-

елении дороги разрабатывается и внедрения эксплуатации работы с новой аменитый «пермский метод». В основе — но уже в других масштабах. Коллектив



Виталий
Алексеевич
Павлов

имущества диспетчерского руководства. Высокий настрой, творческая атмосфера и успешно перейти на прогрессивную за на грузовые фронты станции по жес-

ые задачи. Для их оперативного решения по внедрению новых форм и методов сразу вошел в нее как первоклассный знающий условия работы каждого района, личный пример, безотлагательности вали заметную прибавку в увеличении

говорилось и писалось в те годы. Четверти согласованы по времени действия планировал работников станции и кличку обязаны были закончить обработку позволяло загодя передавать данные о точную и сменную работу по погрузке,

выгрузке, сортировке вагонов. Доска-накопитель местных вагонов на путях станции и участках позволяла определять время от прибытия вагонов до отправления. В 1963 году простой вагона удалось снизить на 7,7 часа, в 1967 — на 17,4.

В Перми-2 проводилась сетевая школа передового опыта по изучению методов развоза грузов по твердому графику, приезжали многочисленные делегации. Здесь было что показать. Представители Уфимского отделения написали в книге отзывов: «Такая организация труда может служить эталоном для других станций». Делегаты из Кустаная отметили: «Это действительно новая технология на сети железных дорог. Здесь большая заслуга инженерно-технических работников и всего коллектива станции».

Виталий Алексеевич вспоминает:

— Время было интересное. Пермь-2 была тогда грузопассажирской станцией, Пермь-Сортировочная только строилась. Огромный объем работы. Десяток маневровых тепловозов едва справлялся, а нам и пообедать порой некогда. Придешь на работу в район грузового двора — не знаешь с чего начать. Но глаза боятся, а руки делают. Порой до трех десятков вагонов в группе приходилось двигать — тут уж не робей! Привязка по времени очень строгая, за смену формировалось не меньше четырех узлов — групп вагонов в одну сторону числом 70–80 единиц, не говоря о «мелочи». Словом, дела хватало всем. Но, надо сказать работали — как песню пели.

В августе 1966 года за участие в разработке и внедрении новой технологии работы с местным грузом Виталия Алексеевича Павлова наградили орденом «Знак Почета».

Коллектив станции представил результаты своего труда на Выставку достижений народного хозяйства. В числе большой группы работников станции был отмечен и Виталий Алексеевич — его премировали автомобилем «Москвич». Управлением овладел, да поездил мало — на одной из дорог в него врезался лихой водитель грузовика.

В начале семидесятых работы прибавилось, больше стали принимать молодежи. Кому же их учить, как не мастерам? Виталий Алексеевич, помня уроки своего наставника, к каждому подходил строго, учил больше делом да примером. Более тридцати молодых рабочих получили от него путевку в профессию и жизнь. Но были случаи, когда честно говорил: «Не подходишь ты для нашего дела, ищи другое. По душе».

Майским утром 1971 года пришло сообщение: составитель поездов станции Пермь-2 Виталий Алексеевич Павлов удостоен звания Героя Социалистического Труда. Товарищи поздравляли, а он недоумевал: почему, дескать, я? В коллективе станции работает больше тысячи человек, среди них есть настоящие герои...

Мы не станем ни соглашаться с ним, ни оспаривать. Во-первых, на каких весах нужно взвешивать достоинства людей, чтобы выбрать «самого-самого» из многих сотен работников, которые не закрывают грудью амбразуру и не отлавливают на рельсах запущенный идиотом тепловоз, а слаженно и эффективно работают на общий результат? Во-вторых, мы знаем особенности советской системы поощрений: она подразумевала в человеке сильное чувство коллективизма, солидарности с друзьями, товарищами по работе, так что если награждают одного — весь коллектив ходит в именинниках. Можно спорить об этой системе, но надо признать, что была она снабжена надежной «блокировкой»: если те самые друзья и товарищи по работе признавали такое награждение, значит — выбор был точным. В случае с Павловым сомневающимся, кажется, не было.

Присуждение высокого звания ни в чем существенном жизнь Виталия Алексеевича не изменило, «ничего не прибыло и не убыло», — как оценивает он сам. Только заставило еще ответственнее относиться к работе, да чаще стали вовлекать в общественные дела: приглашать на различные семинары, совещания, в школы. Побывал в Екатеринбурге, Челябинске, а то бы и не выбрался.

Сейчас, на восьмом десятке, выступает он реже, хотя случается. Поддерживает связь с отделением, читает «Гудок» и «Путевку», неравнодушно судит о том, что происходит на транспорте и в стране.

— Не скажу, — говорит, — что все одобряю, но реформу поддерживаю. При внедрении «пермского метода» тоже далеко не все гладко шло и по живому резать приходилось, но зато как шагнули! Да и позднее шли от реформы к реформе, а только крепче становились.

Беспокоит его снижение интереса к работе. В пятидесятые годы, вспоминает, многое делалось вручную и на интуиции, а поезда ходили из минуты в минуту. Сейчас компьютеры, новые технологии, говорят, даже со спутника можно управлять поездами и стрелками, а той четкости в работе нет. Спрос недостаточный? Да, в пятидесятые за малейший проступок можно было и под суд угодить, но не на этом же держалась работа. Важнее, чтоб человек воспринимал производство как свое кровное дело, чтоб хозяином на своем рабочем месте себя чувствовал. Не «акционером», а именно хозяином, от которого все зависит.

Побольше бы нам прислушиваться к таким людям, как Виталий Алексеевич. Когда-то Платон учил, что государством должен управлять совет из наиболее заслуженных граждан общества — они всей жизнью доказали свое право принимать решения в интересах всех. Последуй мы сейчас этому принципу — кто мог бы более подходить для такой роли, нежели Павлов? Трудовой вклад его неоспорим. Они с женой Ниной Петровной прожили долгую и достойную жизнь — скоро отметят золотую свадьбу. Вырастили и вывели в люди двоих сыновей — Юрия и Алексея.

Ну, а сейчас живут, как все из их поколения: «хобби» — сад да огород. Особая страсть — грибы. От первых теплых летних дождичков до осенней хмари с первой электричкой — в Ергач, на облюбованные полянки: «Сейчас, правда, ноги не такие легкие, но на природу выехать — как год жизни прибавить».

Чтоб японцы цокали языки

Анатолий
Павлович
Пикалин

Кто как, а Анатолий Павлович Пикалин можно сказать, по чужой воле. Сначала даже на соответствующий факультет института, но тут дружок его закарго говорит, в путевый техникум — всего два года десять месяцев выучитесь, и непонятна такая сложность высшего образования престижнее, да, в военном 1944, лишний год, а то и не это аргумент весомый. Он и стал, аргумент Анатолия Пикалина, выбравшего в конце концов движение и грузовую работу на железной дороге.

По этой специальности после окончания все положенные ступеньки профессионального образования, видная должность диспетчера станции. Судьба распорядилась иначе. Приходит железнодородного округа строгая телеграмма о выводе ходящих работников в Новосибирск на работу по листам по труду. Так вторично не по специальности менять жизненные планы.

— Тогда ведь не спрашивали, хочешь ли ты, Анатолий Павлович. — Надо — значит, надо.

Назад в Омск А. П. Пикалин уже не вернулся. Он приступил к работе как инженер по транспорту. Одиннадцать лет, с 1948 по 1959, в трудовом процессе, став со временем начальником отдела труда, заработной платы и кадрового отделения дороги, которое в свою очередь возглавляло железнодорожные округа, как в Новосибирске, так и в других городах, видировали, и теперь управление, которое тогда находилось в Свердловске.

Новая должность потребовала от Анатолия Павловича высшего образования, и он поступает на заочное отделение экономического факультета Новосибирского государственного железнодорожного транспорта.

Тем временем его переводят в Новосибирск на должность старшим инженером, затем заместителем начальника отдела управления.

Середина 60-х годов — это как раз время проведения на XXII партсъезде программы

Чтоб японцы цокали языком

**Анатолий
Павлович
Пикалин**

Кто как, а Анатолий Павлович Пикалин стал железнодорожником, можно сказать, по чужой воле. Сам он метил в геологи, поступил даже на соответствующий факультет Томского политехнического института, но тут дружок его закадычный вмешался и уломал: айда, говорит, в путевый техникум — и без экзаменов берут и учиться всего два года десять месяцев вместо пяти лет... Сегодня нам, может быть, и непонятна такая сговорчивость юного Анатолия (ведь высшее образование престижнее среднего специального!), но тогда, в военном 1944, лишний год, а то и два, не сидеть на шее у матери — это аргумент весомый. Он и стал, аргумент этот, главным «угovorщиком» Анатолия Пикалина, выбравшего в конце концов своей будущей специальностью движение и грузовую работу на железнодорожном транспорте.

По этой специальности после окончания техникума наш герой прошел все положенные ступеньки профессионального роста, и уже светила ему видная должность диспетчера станции Омск-Пассажирский, но путевская судьба распорядилась иначе. Приходит из управления Урало-Сибирского железнодорожного округа строгая телеграмма: направить столько-то подходящих работников в Новосибирск на шесть месяцев, на курсы специалистов по труду. Так вторично не по своей воле пришлось Пикалину поменять жизненные планы.

— Тогда ведь не спрашивали, хочешь — не хочешь, — вспоминает Анатолий Павлович. — Надо — значит, надо. Рука под козырек, и кругом!

Назад в Омск А. П. Пикалин уже не вернулся. После окончания курсов он приступил к работе как инженер по труду в Ишимском отделении дороги. Одиннадцать лет, с 1948 по 1959 год, он занимался организацией трудового процесса, став со временем старшим инженером, а после и начальником отдела труда, заработной платы и техники безопасности этого отделения дороги, которое в свою очередь тоже сменило подчиненность — железнодорожные округа, как и Омскую железную дорогу, ликвидировали, и теперь управление, которому подчинялось Ишимское отделение, находилось в Свердловске.

Новая должность потребовала от Анатолия Павловича дополнительного образования, и он поступает на заочное отделение инженерно-экономического факультета Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта.

Тем временем его переводят в «столицу» дороги. Назначают сначала старшим инженером, затем заместителем начальника аналогичного отдела всего управления.

Середина 60-х годов — это как раз то время, когда страна, согласно принятой на XXII партсъезде программе, активно и всесторонне строила

коммунизм. В те же годы вспомнили и подняли на щит забытую после разборок 1937 года научную организацию труда, и город Свердловск в разработке этой старой-новой идеи оказался застрельщиком. Повсеместно на предприятиях стали создаваться лаборатории НОТ. На Свердловской железной дороге эта функция была возложена на отдел труда и зарплаты. В период 1963–1965 годов А.П. Пикалиным впервые на сети железных дорог были разработаны основополагающие документы в этом направлении для эксплуатационных предприятий железнодорожного транспорта. Эти разработки легли в основу деятельности по научной организации труда на всех отечественных стальных магистралях. Мероприятия на основе этих разработок позволили повысить производительность труда только на Свердловской железной дороге на 11,5 % и в том числе конкретно за счет НОТ — на 4,1 %. Это составило экономический эффект порядка 3 млн руб. (по курсу того времени). Личная заслуга Анатолия Павловича в этом вопросе не осталась незамеченной, и он был награжден медалью ВДНХ СССР.

А с июля 1971 года Пикалин уже руководитель самостоятельного отдела труда и зарплаты СвЖД. Еще до вступления его в эту должность Свердловская дорога одной из первых в отрасли перешла на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями. Анатолий же Павлович начал свою руководящую деятельность с активизации работы по аттестации и рационализации рабочих мест. В 70-е годы удалось привести в соответствие с нормами почти 11 тысяч рабочих мест (15,4 %), было ликвидировано 2500 устаревших и неэффективных рабочих мест (с опасным и ручным трудом), освобождено 5113 человек.

Работа в следующем десятилетии была характерна внедрением на дороге совместительства внутри предприятия. Делалось это по инициативе самой СвЖД и в соответствии со специальным разрешением Госкомтруда СССР и ВЦСПС. Внедрение этой прогрессивной формы организации труда оказало положительное влияние на выполнение работ по капитальному и среднему ремонту пути, устройств СЦБ, электроснабжения, по подготовке хозяйств к работе в зиму, на погрузочно-разгрузочных и других работах, наделенных плановыми фондами, но не обеспеченных трудовыми ресурсами. Кроме того, была внедрена в практику добровольная работа штатных сотрудников в свободное время и выходные дни, что также дало экономический эффект по фонду заработной платы.

В этот же период был осуществлен перевод работников на новые условия оплаты труда с изысканием необходимых средств на введение повышенных ставок и окладов за счет внутренних резервов.

В 1986–1988 годах было пересмотрено около 38 тыс. норм выработки. В прежние годы это число не превышало 2–2,2 тыс. Кроме того, был проведен ряд мер по внедрению прогрессивных форм организации труда (особого режима дежурств на дому и в приспособленных помещениях на производстве, регламентированных перерывов для приема пищи и отдыха сменными рабочими, гибкого графика работ, раздробленного рабочего дня). Благодаря этим мероприятиям среднегодовые темпы роста производительности труда по дороге в целом увеличились в 3 раза, а зарплата возросла на 28,3 %.

Продолжалось в 80-е годы и внедрение бригадной формы организации труда. К 1988 году охват ею рабочих вырос на 61 % и составил 61,3 тыс. человек. Из них 47,6 тыс. работали с применением КТУ (коэффициента трудового участия). На условия бригадного хозрасчета к этому периоду перевели 29,5 тыс. человек, что повысило слаженность в работе всех

технологических и специализированных г
лению трудовой и технологической д

Все эти вехи поступательного движе
цесса на Свердловской железной дороге
сти Анатолия Павловича Пикалина, поско
разработано и внедрено при непосред
дителя соответствующего отдела. А. П.
зации труда и заработной платы Сверд
наивысшего подъема, так и на «водораз
плановой и рыночной. И во многом благо
в этот непростой период в подведомств

Фамилия Пикалин в вопросах труда
дороги настолько стала привычной, что
ся-таки на заслуженный отдых, руководите
чтобы это направление деятельности и да



Полномочный представитель Президе
ральном округе П. М. Латышев поздравил
ему почетного звания «Заслуженный экс-к

имея в виду сына А. П. Пикалина — Юрия
мени работал в управлении заместителем
бы и занимался не только эксплуатацией
и организацией работы локомотивных бри
ных бригад — на железной дороге глав
сти тоже было в ведении Пикалина-млад
на него как на будущего начальника отде
новательными...

Однако Юрий Анатольевич отказался ст
ник дороги Б. И. Колесников был настоя
сына. Вот тогда у Пикалиных и состоялся
толий Павлович сказал Юрию, что и учене
вается того мнения, что в жизни периодич
тельности, чтобы не закиснуть на одном мес

или и подняли на щит забытую после раз-
 азацию труда, и город Свердловск в раз-
 оказался застрельщиком. Повсеместно
 ся лаборатории НОТ. На Свердловской
 ыла возложена на отдел труда и зарпла-
 П. Пикалиным впервые на сети железных
 полагающие документы в этом направле-
 приятий железнодорожного транспорта.
 деятельности по научной организации
 льных магистралях. Мероприятия на ос-
 ии повысить производительность труда
 ой дороге на 11,5 % и в том числе конк-
 то составило экономический эффект по-
 времени). Личная заслуга Анатолия Пав-
 ась незамеченной, и он был награжден

уже руководитель самостоятельного от-
 Еще до вступления его в эту должность
 первых в отрасли перешла на пятиднев-
 ходными днями. Анатолий же Павлович
 ьность с активизации работы по аттеста-
 мест. В 70-е годы удалось привести в со-
 тысяч рабочих мест (15,4 %), было ликви-
 эффективных рабочих мест (с опасным и
 5113 человек.

илетии была характерна внедрением на
 предприятия. Делалось это по инициа-
 и со специальным разрешением Госком-
 е этой прогрессивной формы организа-
 е влияние на выполнение работ по капи-
 ги, устройств СЦБ, электроснабжения, по
 виму, на погрузочно-разгрузочных и дру-
 ыми фондами, но не обеспеченных тру-
 была внедрена в практику добровольная
 свободное время и выходные дни, что так-
 по фонду заработной платы.

ствлен перевод работников на новые ус-
 м необходимых средств на введение поч-
 ет внутренних резервов.

решено около 38 тыс. норм выработ-
 е превышало 2–2,2 тыс. Кроме того, был
 о прогрессивных форм организации тру-
 дому и в приспособленных помещениях
 анных перерывов для приема пищи и от-
 го графика работ, раздробленного рабо-
 оприятиям среднегодовые темпы роста
 роге в целом увеличились в 3 раза, а зар-

и внедрение бригадной формы организа-
 рабочих вырос на 61 % и составил 61,3 тыс.
 али с применением КТУ (коэффициента
 бригадного хозрасчета к этому периоду
 о повысило слаженность в работе всех

технологических и специализированных групп, поспособствовало укреп-
 лению трудовой и технологической дисциплины...

Все эти вехи поступательного движения в организации трудового про-
 цесса на Свердловской железной дороге — предмет заслуженной гордо-
 сти Анатолия Павловича Пикалина, поскольку все это было теоретически
 разработано и внедрено при непосредственном его участии как руково-
 дителя соответствующего отдела. А. П. Пикалин возглавлял отдел органи-
 зации труда и заработной платы Свердловской магистрали как в годы ее
 наивысшего подъема, так и на «водоразделе» двух экономических эпох —
 плановой и рыночной. И во многом благодаря ему больших катаклизмов
 в этот непростой период в подведомственной ему сфере не произошло.

Фамилия Пикалин в вопросах труда и зарплаты для уха начальника
 дороги настолько стала привычной, что когда Анатолий Павлович собрал-
 ся-таки на заслуженный отдых, руководитель дороги высказал пожелание,
 чтобы это направление деятельности и дальше оставалось «пикалинским»,



*Полномочный представитель Президента РФ в Уральском феде-
 ральном округе П. М. Латышев поздравил А. П. Пикалина с присвоением
 ему почетного звания «Заслуженный экономист РФ»*

имея в виду сына А. П. Пикалина — Юрия Анатольевича. Тот к этому вре-
 мени работал в управлении заместителем начальника локомотивной служ-
 бы и занимался не только эксплуатацией локомотивов как таковых, но
 и организацией работы локомотивных бригад. А деятельность локомотив-
 ных бригад — на железной дороге главное. Нормирование их деятельно-
 сти тоже было в ведении Пикалина-младшего, так что виды руководства
 на него как на будущего начальника отдела труда дороги были небезос-
 новательными...

Однако Юрий Анатольевич отказался от предложенной чести. Началь-
 ник дороги Б. И. Колесников был настойчив и попросил отца повлиять на
 сына. Вот тогда у Пикалиных и состоялся семейный совет, на котором Ана-
 толий Павлович сказал Юрию, что и ученые считают, и сам он придержи-
 вается того мнения, что в жизни периодически надо менять сферу дея-
 тельности, чтобы не закиснуть на одном месте, не стать ретроградом. Тем

более, что советчик у Юрия — рядом, и опять же Анатолию Павловичу налаженное за два десятка лет дело надежнее передавать своему. В итоге Пикалин-младший рискнул, и жизнь показала, что не напрасно...

Приступив к новой работе и проанализировав сложившуюся на дороге экономическую обстановку, Ю. А. Пикалин выдвинул инициативу коренных преобразований в организации и нормировании труда, направленных на повышение эффективности хозяйственной деятельности. Эту идею на коллегии МПС озвучил начальник дороги и получил от министерства санкцию на разработку мероприятий и внедрение их на Свердловской железной дороге.

Для этого Пикалина-старшего, не успевшего еще почувствовать себя пенсионером, снова позвали на работу, и он возглавил авторский коллектив по разработке программы «Повышение эффективности организации и дисциплины труда на предприятиях дороги».

— Суть ее была в следующем, — рассказывает Анатолий Павлович. — Мы привыкли работать не по технологии, а по сложившейся годами интуиции: главное — получить конечный результат. Но ведь темп работы у людей разный, интенсивность тоже разная — отсюда и нормы разные: одни — выгодные, другие — невыгодные. Это надо было устранить... Мы на каждое рабочее место, поскольку они отличаются друг от друга и оснасткой, и условиями, разработали технолого-нормировочную карту и установили строго определенное время на производство работ с интервалом между ними не более 10 минут. Таким образом, были установлены нормы на основании нормативов, принятых в целом по стране. Они упразднили возможность существования выгодных или невыгодных норм и устанавливали единый темп работ... Мы впервые определили, что такое качественное и некачественное выполнение работ. Прежде считалось, что если человек не допускает брака и аварий — значит, он хороший работник и за это ему полагается премия. А мы постановили в своей программе: нет, надо так работать, чтобы первое и второе в принципе произойти не смогло. Обязательные условия — профилактика и предупреждение всего этого. Если работник работает строго по технологии и выполняет строго установленные типовые правила производства работ, которые могут быть подтверждены показаниями приборов, то это и есть требуемое качество выполнения работы. Если же он выполнил работу с нарушением технологии, то такая работа может быть даже и не оплачена... Другое дело, если ему дали не тот инструмент, не тот материал или обеспечили всем этим не вовремя, тут могут быть исключения в оценке его деятельности... Кроме этих карт, нами были разработаны еще и операционные карты, которые рабочий получал в начале каждой смены и сдавал в конце, тогда же мастер был обязан, согласно качеству выполненных работ, выставить ему дневную оценку, и уже на основании ее определялась степень поощрения.

— Трудно, наверное, было это внедрить?

— Там, где взялись как следует — получилось, — не без гордости говорит Анатолий Павлович. — В процессе разработки и внедрения этой программы мы на базе Перми провели две сетевые школы. Программа дважды была одобрена коллегией министерства. За ее разработку и внедрение сын был удостоен знака «Почетному железнодорожнику», в середине 90-х годов на основе этой программы он защитил в УГТУ-УПИ кандидатскую диссертацию, а в апреле 2003 года в Москве, в НИИ труда, получил степень доктора наук...

Но и «теневого» руководителя этих свершений не забыли. Самого Анатолия Павловича Пикалина удостоили почетного звания «Заслуженный

экономист Российской Федерации». В Ученого совета Института труда сказаны слова благодарности за разработанные и внедренные системы повышения эффективности организации и дисциплины труда, которые составили общий экономический эффект составивший...

...Когда эта миссия была А. П. Пикалина, он руководил дорожкой направил его на новую работу. Предстояло быть наставником на специальном центре «Спектр», куда съезжались со всех уголков страны — главные инженеры предприятий, специалисты по труду. Анатолий Павлович читал «студентам» теоретические курсы. Им были разработаны спецкурсы по каждой теме, которые нужно было выучить на компьютере сдавались экзамены-тесты. Угомонный А. П. Пикалин.

Вообще работники сферы труда и науки могут выглядеть «сухарями» и педантами. В основе их деятельности, и отсюда — энциклопедичность каждого нового задания... Этой углубленной путевой деятельностью сам Анатолий Павлович заразил и своих потомков — сегодня заместитель начальника Свердловской железной дороги по специальным вопросам, сын Юрия — Анатолий тоже приверженец железной дороги по специальности инженер-экономист, а сын Анатолия — «менеджер».

— Самое то, — комментирует дед, — это реформа на железной дороге — и сейчас...

Как-то посчитал Анатолий Павлович, что общий стаж семьи Пикалиных составляет около 100 лет. Этой династией в начале 20-х годов занимались Александровны — Георгия Андреевича Хвостова на строительстве дороги Тюмень — Омск. Среди других представителей этого рода, то в Омске, то в Тюмени. Вот это династия так династия!

Сегодня, когда трудовые процессы в стране меняются, пенсионера А. П. Пикалина, он неизменно вспоминает... на здоровый, правильный отдых — ловлю рыбы, в котором Анатолий Павлович участвовал в научной организации труда. Была и дорога и ездили аж за Ишим, на караси «киадами» это дело не исчерпывается: притом что и среди работников Свердловского отделения Анатолий Павлович в них — первый участник.

А интерес к научной организации труда — это жизнь. Вот попалась ему недавно книжка о том, что там может быть интересно в России? А Анатолий Павлович сразу уловил суть проблемы — организации системы воспитания будущего не забываются о том, чтобы в их фирмах форми-

дом, и опять же Анатолию Павловичу надо надежнее передавать своему. В итоге жизнь показала, что не напрасно...

проанализировав сложившуюся на дорогах ситуацию, А. Пикалин выдвинул инициативу коренных изменений в нормировании труда, направленных на повышение эффективности деятельности. Эту идею на дороге и получил от министерства санкции и внедрение их на Свердловской желез-

нодорожной дороге, не успевшего еще почувствовать себя в работе, и он возглавил авторский коллектив. Повышение эффективности организации работ на предприятиях дороги».

А. Пикалин — рассказывает Анатолий Павлович. — Это была эпоха интуитивной логики, а по сложившейся годами интуитивной логике — результат. Но ведь темп работы у людей разный — отсюда и нормы разные: одни — выходящие за пределы нормы, а другие — отстающие. Мы на каждое дело выписывали друг от друга и оснастку, и условия, и нормировочную карту и установили строгий контроль за выполнением работ с интервалом между ними. В итоге были установлены нормы на основе фактических данных по стране. Они упрощали и упрощали или невыгодных норм и устанавливали четкие нормы. Мы определили, что такое качественное и количественное. Прежде считалось, что если человек выполняет работу, он хороший работник и за это ему платят. Мы изменили в своей программе: нет, надо так работать, чтобы в принципе произойти не смогло. Объяснение и предупреждение всего этого. Если человек выполняет строго установленные нормы, то это и есть требуемое качество выполнения работ, которые могут быть подтверждены. Мы изменили работу с нарушением технологии, то это не оплачено... Другое дело, если ему дали задание или обеспечили всем этим не вовремя. Мы изменили в оценке его деятельности... Кроме этих карт и операционные карты, которые работники и сдавал в конце, тогда же мастер был должен был выставить ему дневную норму. Мы изменили степень поощрения. Мы изменили внедрить?

А. Пикалин — получилось, — не без гордости говорит о процессе разработки и внедрения этой программы. Мы изменили две сетевые школы. Программа дважды была представлена в министерства. За ее разработку и внедрение Анатолий Павловичу железнодорожнику», в середине 1980-х годов он защитил в УГТУ-УПИ кандидатскую диссертацию. В 1983 году в Москве, в НИИ труда, получил

звание этих свершений не забыли. Самого Анатолия Павловича удостоили почетного звания «Заслуженный

экономист Российской Федерации». В выписке из протокола заседания Ученого совета Института труда сказано, что в результате всех мероприятий, разработанных и внедренных согласно программе «Повышение эффективности организации и дисциплины труда на предприятиях дороги» общий экономический эффект составил 1 миллиард рублей».

...Когда эта миссия была А. П. Пикалиным успешно завершена, руководство дороги направило его на новый фронт работы — теперь уже ему предстояло быть наставником на специальных курсах в Исследовательском центре «Спектр», куда съезжались представители семи железных дорог страны — главные инженеры предприятий, технологи, мастера, экономисты, специалисты по труду. Анатолий Павлович и здесь внедрил НОТ. Курсы были недельными, и за этот недолгий срок максимум знаний можно было дать, только интенсифицируя процесс обучения. До обеда Анатолий Павлович читал «студентам» теорию, а во второй половине дня вел практику. Им были разработаны специальные лабораторные работы по каждой теме, которые нужно было выполнить на компьютере. Также на компьютере сдавались экзамены-тесты, которые разработал опять же неутомимый А. П. Пикалин.

Вообще работники сферы труда и зарплаты лишь на первый взгляд могут выглядеть «сухарями» и педантами. Творчество — вот что лежит в основе их деятельности, и отсюда — знакомый блеск в глазах при получении каждого нового задания... Этой увлеченностью совершенствованию путейской деятельности сам Анатолий Павлович, как сказано выше, сумел заразить и своих потомков — сегодня сын его Юрий Анатольевич уже заместитель начальника Свердловской железной дороги по кадрам и социальным вопросам, сыновья же Юрия (внуки Анатолия Павловича) Юрий и Анатолий тоже приверженцы железной дороги: первый окончил УрГУПС по специальности инженер-экономист, а второй учится по профилю «коммерция и менеджмент».

— Самое то, — комментирует дед. — Как раз по новым временам: пойдет реформа на железной дороге — и специалист будет...

Как-то посчитал Анатолий Павлович, и вышло, что общий железнодорожный стаж семьи Пикалиных составляет... ого-го-го сколько лет. А если общую путейскую родословную начать еще с деда супруги Валентины Александровны — Георгия Андреевича Хвесько, приехавшего еще в 1910 г. на строительство дороги Тюмень — Омск, да приплюсовать сюда стаж других представителей этого рода, то выйдет никак не меньше 600 лет. Вот это династия так династия!

Сегодня, когда трудовые процессы на магистрали протекают минуя пенсионера А. П. Пикалина, он неизменно принимает участие в соревнованиях... на здоровый, правильный отдых путейцев. Речь идет о подледном лове рыбы, в котором Анатолий Павлович не меньше дока, чем когда-то в научной организации труда. Бывало, собирались рыбаки со всей дороги и ездили аж за Ишим, на карасей... И общедорожными «спартакиадами» это дело не исчерпывается: проводятся такие же соревнования и среди работников Свердловского отделения, управления, и Анатолий Павлович в них — первый участник.

А интерес к научной организации труда у Пикалина — видать, на всю жизнь. Вот попала ему недавно книжка «Детские сады в Японии». Казалось бы, что там может быть интересного для заслуженного экономиста России? А Анатолий Павлович сразу уловил рациональное зерно в организации системы воспитания будущего нации: японские «буржуины» очень заботятся о том, чтобы в их фирмах формировались династии работников,

и тратят немалые средства на поощрение этого процесса. А для нас это разве не актуально?

— Есть, чему поучиться, серьезно говорю... — подытоживает наш разговор А. П. Пикалин. — Мне за мои 52 года на железной дороге, конечно, не все удалось внедрить, что хотелось — на это просто жизни не хватает. Но процессы положительные идут и сегодня. Думаю, и кардинальное реформирование российской железной дороги — образование акционерного общества — создаст новые условия для реализации всего наработанного нашей службой в плане дальнейшего совершенствования трудовых процессов, чтобы японцы так же про нас читали и от восхищения цокали языком...

Выбор

**Леонид
Николаевич
Славников**

Профессию себе Леонид Николаевич Славников не выбирал. Какой уж там выбор: отец с самого начала Отечественной в армии, у матери их пятеро, а ему, Леониду, самому старшему, в сорок первом было всего одиннадцать лет. Потому, как закончил семилетку, сразу пошел устраиваться на Амурскую железную дорогу, которая проходила через город Свободный, где жили Славниковы и где родился Леонид.

Его лишь спросили:

— Читать умеешь?

— Умею.

И оформили учеником таксировщика. До того он и знать не знал, что на свете есть такая профессия — таксировщик, а когда узнал, то сразу почувствовал интерес к работе, словно для его склада ума и характера изначально предназначеной: работа эта заключалась в тщательной проверке грузовых перевозочных документов для правильного взыскания тарифов, а корреспонденция перевозок давала представление об экономике всей страны!

Двух лет не прошло, а он уже старший тарифовед! Теперь, помимо умения правильно начислять тарифы, от него требовалось еще и хорошее знание правил перевозок, договоров на эксплуатацию подъездных путей промышленных предприятий и многих других премудростей. Все это время Леонид продолжал заниматься в вечерней школе. Ничего, успевал — и по работе и в учебе.

Еще через два года его послали в Москву, в Центральную финансовую школу МПС, и он оказался в одной группе с начальниками секторов, был даже начальник отдела ревизий Донецкой железной дороги — люди все солидные, с большим опытом работы. На первых порах на Леонида они смотрели с недоумением: не по ошибке ли попал в их компанию этот 19-летний парень?

Но вот начались занятия, и солидные дяди стали смотреть на Леонида совсем другими глазами: по части знания правил перевозок и тарифов, как грузовых, так и пассажирских, он каждому из них мог дать несколько очков вперед. Выходя «к доске», он свободно отвечал на любые вопросы

преподавателей, не прибегая как прав... из собственных знаний и практическо... были круглые пятерки. Мало того, не... помочь с ответом какому-нибудь бесп... нокласснику», имевшему солидный ста...

А ларчик просто открывался. Дел... рога, на которой Леонид работал так... имела сравнительно небольшой грузо... штаты. Поэтому Леонида часто перебе... ти — с одного участка на другой. При... ную работу или нет. Не знаешь — осв... росовестно и основательно.

По возвращении из Центрально... скую дорогу его ждало новое повышени... тора, и к этому времени, закончив сред...



отделение Всесоюзного техникума желе... через четыре года заканчивает с отлич... Всесоюзный заочный институт инженеро...

Казалось бы, все в его жизни скла... ной работы он еще читал лекции в до... товились кадры товарных и билетных... квалификацию начальники станций.

Но тут неожиданно возникли Netz... отлучить его от дела, в котором он нащ...

Сперва не заладилось с учебой в в... бодном не было консультационного гу... но же такие дисциплины, как сопромат... рия машин и механизмов, всерьез пос... же делать? Отказаться от дальнейшей... на работе? Но сколько много можно пр... го образования? Получался замкнутый...

Как раз в это время в личной ж... изошло событие чрезвычайной важност...

ощрение этого процесса. А для нас это
езно говорю... — подытоживает наш раз-
и 52 года на железной дороге, конечно, не
ось — на это просто жизни не хватит. Но
сегодня. Думаю, и кардинальное рефор-
дороги — образование акционерного об-
для реализации всего наработанного на-
его совершенствования трудовых процес-
с читали и от восхищения цокали языком...

Николаевич Славников не выбирал. Какой
ого начала Отечественной в армии, у ма-
ониду, самому старшему, в сорок первом
лет. Потому, как закончил семилетку, сра-
Амурскую железную дорогу, которая про-
родный, где жили Славниковы и где родил-

овщика. До того он и знать не знал, что на
ксировщик, а когда узнал, то сразу почув-
для его склада ума и характера изначаль-
заключалась в тщательной проверке грузо-
правильного взыскания тарифов, а кор-
представление об экономике всей страны!
же старший тарифовед! Теперь, помимо
оров на эксплуатацию подъездных путей
ногих других премудростей. Все это вре-
ся в вечерней школе. Ничего, успевал —

лали в Москву, в Центральную финансо-
одной группе с начальниками секторов,
кий Донецкой железной дороги — люди
ом работы. На первых порах на Леонида
е по ошибке ли попал в их компанию этот

солидные дяди стали смотреть на Леони-
асти знания правил перевозок и тарифов,
х, он каждому из них мог дать несколько
он свободно отвечал на любые вопросы

преподавателей, не прибегая как правило к руководствам, а исходя лишь из собственных знаний и практического опыта. По всем предметам у него были круглые пятерки. Мало того, нередко преподаватели просили его помочь с ответом какому-нибудь беспомощно топтавшемуся у доски «однокласснику», имевшему солидный стаж работы.

А ларчик просто открывался. Дело в том, что Амурская железная дорога, на которой Леонид работал таксировщиком, а затем тарифоведом, имела сравнительно небольшой грузооборот и соответственно небольшие штаты. Поэтому Леонида часто перебрасывали — по мере необходимости — с одного участка на другой. При этом не спрашивали, знает он данную работу или нет. Не знаешь — осваивай на ходу. И он осваивал. Добросовестно и основательно.

По возвращении из Центральной финансовой школы на родную Амурскую дорогу его ждало новое повышение по службе: теперь он начальник сектора, и к этому времени, закончив среднюю школу, он поступает на заочное



Леонид
Николаевич
Славников

отделение Всесоюзного техникума железнодорожного транспорта, который через четыре года заканчивает с отличием и сразу же подает заявление во Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта.

Казалось бы, все в его жизни складывалось отлично. Помимо основной работы он еще читал лекции в дорожно-технической школе, где готовили кадры товарных и билетных кассиров, а также повышали свою квалификацию начальники станций.

Но тут неожиданно возникли непреодолимые трудности, грозящие отлучить его от дела, в котором он нашел свое истинное призвание.

Сперва не заладилось с учебой в вузе. Дело в том, что в городе Свободном не было консультационного пункта от этого вуза. Самостоятельно же такие дисциплины, как сопромат, теоретическая механика или теория машин и механизмов, всерьез постигать нечего было и думать. Что же делать? Отказаться от дальнейшей учебы и целиком сосредоточиться на работе? Но сколько много можно преуспеть в работе, не имея высшего образования? Получался замкнутый круг.

Как раз в это время в личной жизни Леонида Николаевича произошло событие чрезвычайной важности: он женился. На свердловчанке,

выпускнице Уральского госуниверситета. И молодые решили переехать на жительство в большой уральский город, где много вузов и где одна из крупнейших в стране железных дорог.

Он отправил в Управление Свердловской дороги письмо с просьбой предоставить ему работу по профилю. Ответ пришел довольно скоро: увы, вакансий по его профилю не было.

Однако Леонид Николаевич все же сделал трудный выбор в пользу высшего образования: в Свердловске только что открылся филиал его института. А на одном из заводов ему предложили должность начальника финансового отдела. Работа вроде бы профильная, но...

— Было такое чувство, словно я сам себя предал,— обмолвился в разговоре Леонид Николаевич.— Словно сам себя отлучил от железной дороги, без которой не представлял дальнейшей жизни.

И Евгения, его жена, конечно, понимала, что творилось у него в душе. Но, казалось бы, чем она тут могла помочь? Разве что утешить ласковым словом.

А ведь помогла!

— Ленечка,— сказала Евгения мужу,— а может, стоит тебе самому надеяться в Управление дороги? Одно дело — письмо, а тут приходит живой человек, специалист с десятилетним стажем...

Все дальнейшее произошло как по щучьему велению.

Начальник финансовой службы, к которому Леонид Николаевич попал на прием, внимательно выслушал его и сказал без обиняков:

— Вакансия есть. Но, сами понимаете, с ходу я не могу принять вас на должность начальника сектора, в котором тридцать пять сотрудников. Я должен получить на вас аттестацию из министерства. Приходите через несколько дней.

Пришел Леонид Николаевич через несколько дней и услышал:

— Вас так аттестовали, что хоть сейчас бери вас заместителем! Но ... пока все же поработайте начальником сектора, осмотритесь вокруг, и мы на вас посмотрим...

Проходившие через его сектор перевозочные документы проверялись самым тщательным образом. Ежедневно Славникову приходилось лично рассматривать и принимать решения по множеству нестандартных перевозок. Порой выявлялось такое, что расскажи ему об этом кто-нибудь — ни за что бы не поверил.

Ну, вот, скажем, прибывает в Нижний Тагил на металлургический комбинат эшелон с рудой, содержащей элементы для легирования стали. Руду это доставляли из-за границы сперва морским путем. В порту ее, не взвешивая, погрузили экскаваторами в полувагоны грузоподъемностью в 60 тонн. А когда в пункте назначения произвели взвешивание, в каждом полувагоне оказалось по девятьюстами пятью да по сто тонн руды! Это были так называемые аномальные перевозки. Но каковы наши вагончики-то: эдакую дикую перегрузку выдерживали и хоть бы что им делалось!

Поработав непродолжительное время начальником сектора, Леонид Николаевич был назначен заместителем начальника финансовой службы. По доходам. В сфере его интересов теперь были, помимо грузовых и пассажирских перевозок, еще и взаимоотношения с предприятиями — владельцами подъездных путей.

В сфере пассажирских перевозок приходилось сталкиваться с весьма серьезными проблемами. Вот одна из тех, которыми занимался лично Леонид Николаевич.

Многие свердловчане наверняка тосковали по поезду в электричках и пригородных поездах. Билет был действителен только до станции. Станций было много, а с открытием новых станций и развитием садоводства требовалось и билетов, которые надо было выкупать, а сколько картона требовалось для них. Это было проблемой для летними у кассиров, на крупных вокзалах стояли длинные очереди.

Между тем, в Москве и Ленинграде билеты давали, в которых указывалась стоимость проезда в любом направлении в пределах области. Вот только этим удобством могли пользоваться только в Москве и Ленинграде. Больше никому не было известно.

А, собственно говоря, почему? Леонид Николаевич. Были сделаны расчеты по зональным тарифам на Свердловской железной дороге. Но они оказались настолько обескуражили Леонида Николаевича, что он решил, почему же в таком случае зональные тарифы не вводятся на железной дороге?

Надо было доказать Министерству путей сообщения, что введение зональных тарифов не приведет к потере доходов, а стоимость проезда не возрастет.

В крупных городах этот вопрос решали в горисполкомах. Картина была следующая: докладывал, члены бюро или исполкома. «Безусловно!» — «Интересы трудящихся страдают!» Все ясно, решение принималось в пользу путей сообщения: короткий доклад, положительное решение.

А потом была перестройка. Россия открылась — в рынок. Железная дорога хотя и была не в центре событий, но она не оказалась в центре событий. Перестройка перестраивалась, переходила к выработке и доходов, в условиях всеобщей перестройки вопросы выплаты заработной платы, выплаты за материалы, запасных частей.

Со всей остротой встала проблема пассажирских перевозок. Они и всегда-то были убыточными. В условиях перестройки, ведомые убытки пассажирских перевозок в новом порядке, покрывались прибылью от других предприятий. Объемы производства в стране упали, и только предприятия, которые снижали издержки, реализовали свою продукцию. Пассажирские перевозки убыточными от грузовых перевозок. Владельцы грузов ни в какую не соглашались платить за перевозку от пассажирских перевозок.

Что оставалось железнодорожникам делать с пассажирскими и пригородными поездами? Пассажирских перевозок, цены на билеты...

Выход из этого, казалось бы, безвыходного положения: распределить убытки от пригородных перевозок...

ситета. И молодые решили переехать на город, где много вузов и где одна из дорог. Свердловской дороги письмо с просьбой помочь. Ответ пришел довольно скоро: увы, все же сделал трудный выбор в пользу Москвы только что открылся филиал его института предложили должность начальника — бы профильная, но... Я сам себя предал, — обмолвился. Слово само отлучил от железной дороги дальнейшей жизни.

Я понимала, что творилось у него в душе. Как помочь? Разве что утешить ласковым словом, — а может, стоит тебе самому написать письмо, а тут приходит живое письмо с таким содержанием...

Я так по шучьему велению. Я, к которому Леонид Николаевич попал и сказал без обиняков:

«Понимаете, с ходу я не могу принять вас в отдел, в котором тридцать пять сотрудников. Приходите через несколько дней и услышал:

«Хоть сейчас бери вас заместителем начальника сектора, осмотритесь вокруг,

до перевозочные документы проверялись ежедневно Славникову приходилось лично заниматься по множеству нестандартных перевозок — расскажи ему об этом кто-нибудь —

в Нижний Тагил на металлургический завод — жести элементы для легирования станков сперва морским путем. В порту автотранспортом в полувагоны грузоподъемности назначения произвели взвешивание, по девятьюстами пятью да по сто тонн руды! Такие перевозки. Но каковы наши вагоны — выдерживали и хоть бы что им де-

не время начальником сектора, Леонид заместителем начальника финансовой службы. Сейчас теперь были, помимо грузовых и пассажирских перевозок с предприятиями — вла-

перевозок приходилось сталкиваться с весьма сложными из тех, которыми занимался лично

Многие свердловчане наверняка помнят картонные билеты для проезда в электричках и пригородных пассажирских поездах. Каждый такой билет был действителен только до станции, которая на нем обозначена. Станций было много, а с открытием новых направлений движения электропоездов и развитием садоводства становилось все больше. Больше требовалось и билетов, которые надо было заказывать в типографии, а сколько картона требовалось для них, а сколько возни было с этими билетами у кассиров, на крупных вокзалах у касс всегда выстраивались длинные очереди.

Между тем, в Москве и Ленинграде на электропоезда уже тогда продавали билеты, в которых указывалась лишь зона. Эти билеты были действительны в любом направлении в пределах данной зоны. Очень удобно. Вот только этим удобством могли пользоваться исключительно Москва и Ленинград. Больше никому не было позволено.

А, собственно говоря, почему? Над этим вопросом и задумался Леонид Николаевич. Были сделаны расчеты о целесообразности введения зональных тарифов на Свердловской железной дороге. И эти расчеты немало обескуражили Леонида Николаевича: кругом выходила одна выгода. Так почему же в таком случае зональные тарифы не внедряются на Свердловской железной дороге?

Надо было доказать Министерству путей сообщения, что переход к зональным тарифам не приведет к потере выручки, а региональным властям — что стоимость проезда не возрастет.

В крупных городах этот вопрос рассматривался на бюро горкомов партии или в горисполкомах. Картина везде была одна. Славников коротко докладывал, члены бюро или исполкомов переглядывались: «Разумно?» — «Безусловно!» — «Интересы трудящихся не пострадают?» — «Нет, не пострадают!» Все ясно, решение принимается. То же самое и в Министерстве путей сообщения: короткий доклад Славникова, и принимается положительное решение.

А потом была перестройка. Россия стала входить — тяжело и неуклюже — в рынок. Железная дорога хотя и оставалась государственной, однако в силу своего назначения, в силу своей роли в жизни страны не могла не оказаться в центре событий. Пришлось и ее финансовую службу спешно перестраивать, переходить на новые методики формирования выручки и доходов, в условиях всеобщего дефицита «живых денег» решать вопросы выплаты заработной платы, расчетов с поставщиками топлива, материалов, запасных частей.

Со всей остротой встала проблема убыточности пассажирских перевозок. Они и всегда-то были убыточны, но в дореволюционные времена, при советской власти, заведомые убытки планировались и заранее, тоже в плановом порядке, покрывались прибылями от грузовых перевозок. А когда объемы производства в стране упали кратно, то выжить, выстоять могли только предприятия, которые снижали издержки производства и за счет этого реализовали свою продукцию по более низким ценам. Компенсировать убытки доходами от грузовых перевозок стало гораздо сложнее: владельцы грузов ни в какую не соглашались за свой счет покрывать убытки от пассажирских перевозок.

Что оставалось железнодорожникам? Повышать стоимость проезда на пассажирских и пригородных поездах? Но чтобы перекрыть убыточность пассажирских перевозок, цены на билеты надо было поднимать в разы.

Выход из этого, казалось бы, безвыходного положения, был только один: распределить убытки от пригородных перевозок между дорогой

и администрациями регионов, найти средства на покупку нового подвижного состава.

Результатом активной работы финансовой службы дороги во главе с Леонидом Николаевичем Славниковым с администрацией Свердловской области явилось заключение взаимовыгодного договора, который затем стал эталоном на сети железных дорог страны: на завод, выпускающий электрички, с предприятий области пошел металл, пошли комплектующие изделия, а оттуда взамен — электропоезда. Такие принципы действуют и по сию пору. Развала перевозок в пригородном сообщении удалось избежать, парк электропоездов значительно обновился, а цены на билеты для проезда в электропоездах хотя и выросли, но остаются значительно ниже себестоимости перевозок.

Двадцать лет возглавлял Леонид Николаевич финансовую службу дороги. Он кавалер орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», знака «Почетному железнодорожнику», награжден медалью «100 лет Транссибирской магистрали». А в 1991 году ему была присуждена Государственная премия «за выполнение комплексных научных исследований, проектно-конструкторских и технологических работ по важнейшим направлениям народного хозяйства и за внедрение результатов этих исследований и работ».

Еще до выхода на пенсию Леонид Николаевич Славников принимал активное участие в создании «Уралтрансбанка» и был избран первым председателем Совета директоров этого банка. Также усилиями Славникова был создан возглавляемый им поныне негосударственный пенсионный фонд Свердловской дороги. Помимо того, с июля 2001 года он является директором Свердловского филиала негосударственного пенсионного фонда благосостояния.

Имеет двоих детей: сын — предприниматель, дочь — инженер-технолог.

Так и надо

Иван
Макарович
Гужва

Иван Макарович Гужва родился в лундинской степи деревеньки радио. Ваня был десятым ребенком, первые получали за свой труд из сил выбивались, только что закончил десятилетку, отец сказал: «Больше, сынок, не могу. Тебе и тут попала Ване газетка с о

тут железнодорожного транспорта продали на базаре и дала сыну в доверие билет в одну сторону. Еще на мешках и явился он в приемную комбинатского факультета. Экзамены сдал на отлично.

Учеба шла легко. По сопромату, технической дисциплинам шел на отлично, постоянно приходилось подрабатывать, но это было не прожить, от родителей тоже не получал.

Окончив в 1959 году институт, стал работать в СМР-130. К тому времени уже была семья. Поначалу жили в вагоне, потом переехали в квартиру. Сквозь: утром просыпаешься — все в крови.

До того времени железнодорожники и на долю Ивана Макаровича выпало много. Потом еще один построил, а на работе. С первым начальником строили прекрасные отношения, и потому работа шла хорошо. Но потом пришло время пришел другой начальник, и отношения испортились. Не нравилось Ивану Макаровичу работать с людьми. Дошло до того, что решил уйти. Нашел работу в местном инженерном институте. Ни до чего на месте не задержался. Макаровича в Управление дороги и приехал главным инженером стройуправления бетонных изделий.

Он подумал-подумал и решил, что пора не дорос. И поехал прорабом в Нижний Новгород.

Приехал туда вместе с женой и детьми. Там надо было сдать два дома, на 120 квадратных метров. Срок — можешь выбирать себе любую квартиру. Иван Макарович получил, жена устроилась в местный комбинат рядом — чего еще желать. Все, будем тут жить, никуда больше не поеду.

Ровно год прошел — телеграмма от Гужву И. М. в Чусовской!» Там надо было

ти средства на покупку нового подвиж-

ы финансовой службы дороги во главе
ковым с администрацией Свердловской
омыгодного договора, который затем
дорог страны: на завод, выпускающий
и пошел металл, пошли комплектующие
тропоезда. Такие принципы действуют
в пригородном сообщении удалось из-
чительно обновился, а цены на билеты
тя и выросли, но остаются значительно

онид Николаевич финансовую службы
ового Красного Знамени и «Знак Поче-
рожнику», награжден медалью «100 лет
1991 году ему была присуждена Госу-
ие комплексных научных исследований,
огических работ по важнейшим направ-
внедрение результатов этих исследо-

онид Николаевич Славников принимал
алтрансбанка» и был избран первым
в этого банка. Также усилиями Славни-
м поныне негосударственный пенсион-
юмимом того, с июля 2001 года он явля-
илиала негосударственного пенсионно-

редприниматель, дочь — инженер-тех-

Так и надо делать!

**Иван
Макарович
Гужва**

Иван Макарович Гужва родился в 1936 году в затерянной среди Кулундинской степи деревеньке, где ни электричества не было, ни радио. Ваня был десятым ребенком у родителей-колхозников, которые получали за свой труд вместо денег палочки-трудодни, но из сил выбивались, только чтобы дети учились в школе. Когда Ваня закончил десятилетку, отец сказал:

— Больше, сынок, не могу. Теперь уж как-нибудь сам...

И тут попала Ване газетка с объявлением: Новосибирский институт железнодорожного транспорта производит прием студентов. Мать что-то продала на базаре и дала сыну в дорогу последние деньги, которых хватило на билет в одну сторону. Еще засушила два мешка сухарей. С этими мешками и явился он в приемную комиссию. Подал заявление на строительный факультет. Экзамены сдал на четверки и прошел по конкурсу.

Учеба шла легко. По сопромату, теории механизмов и машин, другим специальным дисциплинам шел на одних пятерках. Это при том, что постоянно приходилось подрабатывать на разгрузке вагонов, на стипендию-то было не прожить, от родителей тоже помощи ждать не приходилось.

Окончив в 1959 году институт, он получил направление в Серов, строймастером в СМР-130. К тому времени Иван Макарович уже обзавелся семьей. Поначалу жили в вагоне, который зимой за ночь промерззал насквозь: утром просыпаешься — все в инее, в кружках вместо воды лед...

До того времени железнодорожники солидного жилья не возводили, и на долю Ивана Макаровича выпало строить первый многоквартирный дом. Потом еще один построил, а на третьем доме он уже работал прорабом. С первым начальником строительного поезда у него сложились прекрасные отношения, и потому работа была в радость. Но через какое-то время пришел другой начальник, и начались у них с прорабом конфликты. Не нравилось Ивану Макаровичу, как этот новый начальник относился к людям. Дошло до того, что разбираться приехал из треста главный инженер. Ни до чего на месте не договорились. Вызвали Ивана Макаровича в Управление дороги и предложили на выбор два места: либо главным инженером стройуправления, либо директором завода железобетонных изделий.

Он подумал-подумал и решил, что до таких высоких должностей еще не дорос. И поехал прорабом в Нижний Тагил.

Приехал туда вместе с женой и годовалой дочкой. А к Новому году надо было сдать два дома, на 120 квартир. Сказали: «Сдашь оба дома в срок — можешь выбирать себе любую квартиру». Дома были сданы, квартиру Иван Макарович получил, жена удачно устроилась на работу, и детский комбинат рядом — чего еще желать! Решили с Анастасией Андреевной: все, будем тут жить, куда больше не поедем!

Ровно год прошел — телеграмма из Свердловска: «Командировать Гужву И. М. в Чусовской!» Там надо было срочно сдавать 95-квартирный

дом. Прибыл. Ситуация аховая: начальник тамошнего стройуправления за несколько дней до прибытия Ивана Макаровича уволился, главный инженер тяжело болен, а прораб в глубоком запое.

Помимо всего прочего оказалось, что канализация была заложена на полтора метра выше, чем требовалось по проекту, а там пливун, и надо было заново копать траншеи и перекаладывать трубы.

Иван Макарович сумел поставить дело так, что к середине декабря дом был уже почти готов к сдаче, остались какие-то мелочи по магазинной вставке в первом этаже, когда Ивана Макаровича уведомили о том, что он назначается начальником строительного управления Тюменского отделения дороги. Вот так, пожили, называется, в Нижнем Тагиле! Попытался отговорится:

— Мне ж только двадцать семь лет! А как не справлюсь?

— Обязан справиться! — и весь ответ.

Ну, приехал в Тюмень.



Повезли его по объектам, представили рабочим как положено:

— Это ваш новый начальник, отныне будете с ним работать.

А женщины, копавшие траншею, так и прыснули со смеху:

— Он же ж пацан! Как он нами командовать будет?

Случай показать себя представился сразу: надо было достраивать 70-квартирный дом. Как всегда, срочно и непременно до конца года. На дворе уже ноябрь, морозы под 30 градусов, а тепло в дом не подано и потому штукатурные работы остановились, полы не настлались. Штукатуры и плотники, человек сорок, болтались без дела. Сейчас-то там теплоцентраль, а тогда несколько домов отапливались маломощной котельной. Иван Макарович попросил начальника дистанции гражданских сооружений Павла Артамоновича Хмелева временно, всего на один день, «поприжать» с теплом соседние дома, а сюда, на пусковой объект, дать — сполна, чтоб можно было хорошенько прогреть систему и включить отопление. Тот сперва не соглашался: дескать, котельная совсем дохлая, не потянет в таком режиме, тогда вся система может разморозиться, а отвечать ему. Все же сумел Иван Макарович его уговорить.

Утром пришел на строительную на месте, демонстративно отказался могло случиться: вдруг и в самом делозится. А немного погода с объекта. Делать нечего, Иван Макарович стал по местам людей и строго-настрою греться, тут же быстро их обматыва сам к восьми вечера быть с деньг рабочих. К вечеру пустили в дом те а главный инженер, прораб и мастер раться:

— Почему ушли с объекта? — от

— Да думали, что вы всех собак нрого, разморозится, — признались те.

Мастера он уволил за прогул, а зил в должности — чтоб другим непов

Этот дом, правда, сдали в экспл следующей зиме организовали заме ловнях, поставили теплушки для рабо теплую будку, в которой теперь дежур тут же получить квалифицированную

Не так уж много времени прошло вича стало лучшим в тресте. Когда в своей Анастасией Андреевной опять ли: никуда отсюда не поедем, будем т тогда, работой своей оба были доволь квартира. Уже здесь, в Тюмени, роди рошие — зачем куда-то еще переезжа

С начальником отделения дороги на первых порах, правда, были недор дении работ, которых не было в плане димые: благоустройство улиц, устройс каровича можно было понять: если эти их проведение нет. Глотов настаивал, а такие вопросы с Управлением дороги, И однажды так разругались, что с мес Глотов первым позвонил:

— Ну, зайди хоть. Расскажи, чем з

Помирились и с тех пор стали жи

Был случай, когда они вместе, к щекотливое дело. Санэпидстанция пр тивное депо. Там было 18 канав, на ко ездки становились для техосмотра ло нем скопилось море разлитое ма соседнюю реку Туру. Вот санэпидстанци вести ливневую канализацию, сделать нефтеуловители. Шутка сказать! А лок тегорически возражали против каких- это надолго задержит выпуск локомот снимать пути, рыть траншеи на глубин ладывать трубы... Локомотивщиков по было делать? И глотов с Гужвой решил никого не ставя в известность о своих н

начальник тамошнего стройуправления за
 а Макаровича уволился, главный инже-
 Боком запое.
 лось, что канализация была заложена на
 валось по проекту, а там пливун, и надо
 ео складывать трубы.
 авить дело так, что к середине декабря
 остались какие-то мелочи по магазин-
 га Ивана Макаровича уведомили о том,
 и строительного управления Тюменского
 ст. называется, в Нижнем Тагиле! Попы-
 лет! А как не справлюсь?
 есь ответ.



Иван
 Макарович
 Гужва

предоставили рабочим как положено:
 ст-ыне будете с ним работать.
 ео, так и прыснули со смеху:
 ми командовать будет?
 ставился сразу: надо было достраивать
 а срочно и непременно до конца года.
 под 30 градусов, а тепло в дом не пода-
 ь остановились, полы не настилались.
 сорок, болтались без дела. Сейчас-то
 сколько домов отапливались маломощ-
 попросил начальника дистанции граж-
 амаровича Хмелева временно, всего на
 ом соседние дома, а сюда, на пусковой
 то было хорошенько прогреть систе-
 сперва не соглашался: дескать, котель-
 в таком режиме, тогда вся система мо-
 ему. Все же сумел Иван Макарович его

Утром пришел на строительную площадку — а главного инженера нет на месте, демонстративно отказался отвечать за последствия того, что могло случиться: вдруг и в самом деле тепла не хватит и система разморозится. А немного погода с объекта «испарились» прораб с мастером. Делать нечего, Иван Макарович стал командовать единолично. Посадил по местам людей и строго-настрого наказал: как только трубы начнут нагреваться, тут же быстро их обматывать утеплителем. И кассиру велел часам к восьми вечера быть с деньгами на объекте, для премирования рабочих. К вечеру пустили в дом тепло, всем рабочим выдали премию, а главный инженер, прораб и мастер так и не появились. Утром стал разбира-

— Почему ушли с объекта? — спросил прораба и мастера.

— Да думали, что вы всех собак на нас повесите, если дом, чего доброго, разморозится, — признались те.

Мастера он уволил за прогул, а главного инженера и прораба понизил в должности — чтоб другим неповадно было.

Этот дом, правда, сдали в эксплуатацию авральным порядком, но к следующей зиме организовали замешивание цемента в нормальных условиях, поставили теплушки для рабочих на каждом объекте, а на базе — теплую будку, в которой теперь дежурил врач — в случае чего каждый мог тут же получить квалифицированную медицинскую помощь.

Не так уж много времени прошло, и стройуправление Ивана Макаровича стало лучшим в тресте. Когда все наладилось, Иван Макарович со своей Анастасией Андреевной опять, как тогда в Нижнем Тагиле, решили: никуда отсюда не поедем, будем тут жить и работать до старости! Как тогда, работой своей оба были довольны, и здесь была у них прекрасная квартира. Уже здесь, в Тюмени, родился сынишка, друзья появились хорошие — зачем куда-то еще переезжать!

С начальником отделения дороги Готовым Николаем Георгиевичем на первых порах, правда, были недоразумения. Он настаивал на проведении работ, которых не было в плане. Работы все нужные, даже необходимые: благоустройство улиц, устройство тротуаров и т. п. Но и Ивана Макаровича можно было понять: если этих работ нет в плане, то и денег на их проведение нет. Готов настаивал, а Иван Макарович предлагал решать такие вопросы с Управлением дороги, чтоб включили все эти работы в план. И однажды так разругались, что с месяц не разговаривали друг с другом. Готов первым позвонил:

— Ну, зайди хоть. Расскажи, чем занимаешься.

Помирились и с тех пор стали жить душа в душу.

Был случай, когда они вместе, как заговорщики, провернули одно щекотливое дело. Санэпидстанция пригрозила закрыть веерное локомотивное депо. Там было 18 канав, на которые всякий раз по окончании поездки становились для техосмотра локомотивы. В канавах этих со временем скопилось море разлитое мазута, который смывало дождями в соседнюю реку Туру. Вот санэпидстанция и потребовала немедленно провести ливневую канализацию, сделать очистные сооружения и установить нефтеуловители. Шутка сказать! А локомотивщики, со своей стороны, категорически возражали против каких-либо работ на канавах, полагая, что это надолго задержит выпуск локомотивов из техосмотра: надо же было снимать пути, рыть траншеи на глубину аж до восьми метров, потом укладывать трубы... Локомотивщиков поддержало Управление дороги. Что было делать? И Готов с Гужвой решили действовать на свой страх и риск, никого не ставя в известность о своих намерениях. Готов дал путейщикам

Иван Макарович мобилизовал строителей. В восемь вечера начали, а к утру готово, правда, задержались с техосмотром до управления. Дня через два подъездов, спросил:

— а выслушав объяснение, пожал Ивану и надо делать!

Иван увидел живого начальника дороги и ему обернется для него эта мимолетная встреча.

Свердловка заместитель Егорова Н. Д. Ду-

ст к тебе вопрос.

Иван узнал, что его хотят назначить управителем трестом Свердловской дороги.

Иван Макарович! — обалдело посмотрел Иван Макарович?

Встал вопрос об управляющем, Егоров знает, есть такой черненький начальник цеха, предлагаю его и назначить.

Егоров утверждение его в должности цеха.

В свое время ему не удавалось организовать работу.

Хронически не хватало стеновых материалов, делались по старинке в деревянных опалубках.

Дело выходило из строя. За тот 1968 год, объем работ был вы-

ражен в 10 раз, и начальники службы требовали «поворачиваться», строить больше и лучше.

Иван выдвигал начальникам служб встречные требования ответственных чиновников, доказательства доходило до скандалов, и добился решения.

Одна за другой пошли жалобы «наверх».

Иван, видно, не научился в этом здании отступать.

Иван Макарович:

Иван Макарович на техсовете.

Иван Макарович на техсовете отводилось не больше, чем на три четверти часа, предварительная подготовка графики и таблицы.

Иван Макарович, что для расширения строительства надо укрепить производственную дисциплину.

Иван Макарович, увеличить выпуск бетонных, железобетонных изделий и столярки, капитально переоборудовать цехи.

Иван Макарович, когда он кончил, поднялся к Егорову:

Иван Макарович, молодому человеку нужно помочь. С вами поговорим.

Иван Макарович, поддержал нового управляющего.

Иван Макарович, в точности: Иван Макарович показал, на что железобетонных изделий построили новые цехи и цех металлоконструкций, оснастил его

современным оборудованием, хорошие деревообрабатывающие мастерские. Базу развили так, что железобетон даже на другие дороги стали поставлять. За первые же два года «после техсовета» выпуск строительных материалов на этих заводах и в цехах вырос в три раза и, как следствие, объемы выполненных строительно-монтажных работ ежегодно стали возрастать на 40–50 процентов! «Дорстройтрест» стал возводить уже не пятиэтажки, а 9-ти и 12-этажные жилые дома на многих отделениях дороги. Реконструировались локомотивные депо на свердловской Сортировке, в Перми, Нижнем Тагиле, Чусовском, Егоршино, объекты вагонного хозяйства на станциях Серов-Сортировочный, Кизел, Ишим, Гороблагодатская и других, строились складские и бытовые помещения, разгрузочные площадки, столовые, магазины. В Свердловске была построена школа фигурного катания, в Талице — прекрасный санаторий для железнодорожников. В полном объеме стали выполняться заказы соответствующих служб по строительству домов связи и постов электрической сигнализации, вокзалов, остановочных павильонов, мостов, трубопроводов... Короче говоря, за годы, что Иван Макарович руководил трестом, физический объем строительных работ вырос в 4 раза!

На всех ступенях своей трудовой деятельности, независимо от занимаемой должности, Иван Макарович как руководитель неизменно следовал своим главным жизненным принципам: брать на себя всю полноту ответственности за принятые решения, не унижать человеческого достоинства подчиненных, не делить подчиненных на «своих» и «чужих», всегда честно, открыто высказывать свои суждения. Таким его знают все, с кем он соприкасался по работе.

Выйдя на пенсию, Иван Макарович одно лето провел в своем саду, а потом еще несколько лет работал диспетчером в службе гражданских сооружений.

Награжден орденом «Знак Почета», знаком «Почетному железнодорожнику».

Его сын и дочь, зять и невестка, окончив железнодорожный институт, тоже стали работать на Свердловской дороге.



са

ва

са

л

л

10

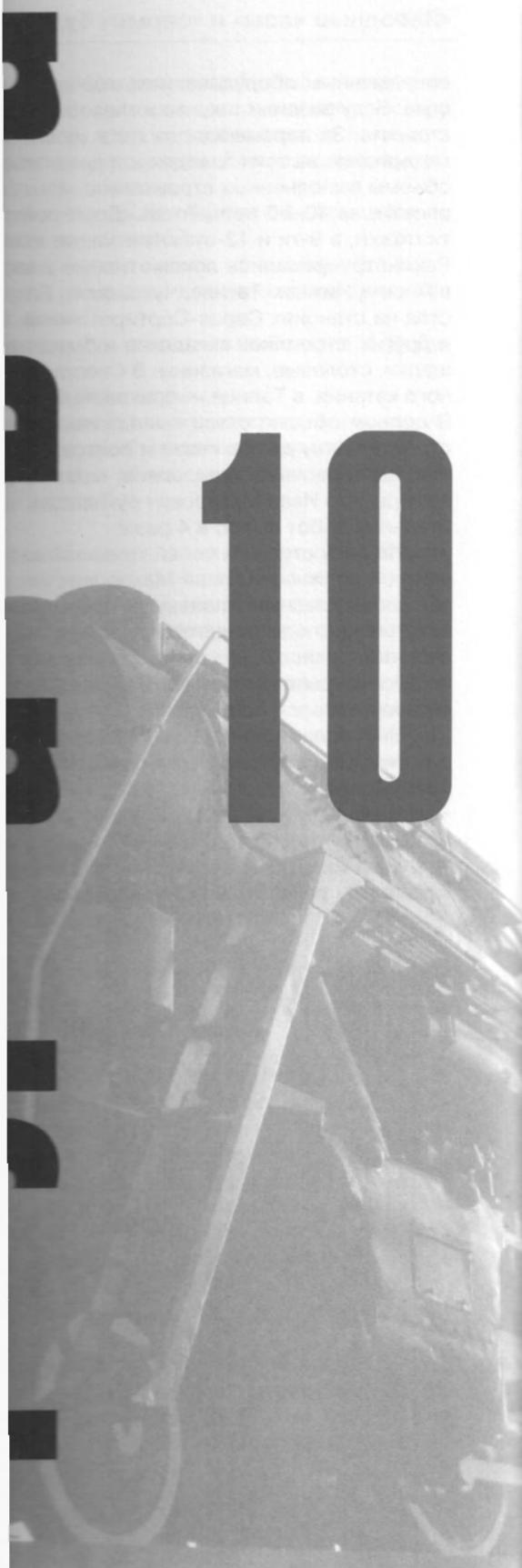
1 8

Имена,

которые

на слуху

2 0



10

1 8 7 8

Имена,

которые

на слуху

2 0 0 3

Известность — не всегда слава, хотя их часто путают, принимая одно за другое. Слава — «продукт» праздничный, острый, пряный, возбуждающий, сильнодействующий, нередко, правда, вызывающий горькое послевкусие и вообще, как говорится, на любителя. Известность же очень часто ничего общего со славой не имеет, просто в силу тех или иных обстоятельств имя конкретного человека отказывается «на слуху»: кого-то «раскручивает» торговая или политическая реклама, другие, подобно чеховскому герою, по случайности становятся героями сенсационных происшествий. Но нередко в основе известности лежат чисто деловые отношения. Так, в коллективе — и малом, и большом — все знают своего руководителя, но знают, к примеру, и главного бухгалтера, подписывающего денежные документы, и табельщицу, которая ведет учет рабочего времени. В подобных случаях различие между славой и известностью особенно заметно: слава — это восхищение, поклонники, автографы, а известность — это касается не только того, чье имя «на слуху», но и — для каждого, кто это имя помнит, — непереносимое обращение к собственной памяти, к волнующим (иначе бы не запомнились) обстоятельствам собственной жизни.

Самые известные люди на железной дороге — руководители разных служб, поскольку они принимают решения, прямо или косвенно касающиеся каждого в железнодорожном огромном коллективе. И потому ветеранам даже о себе рассказать, оказывается, невозможно без того, чтоб не вспомнить о тех, с кем вместе они работали, с кем обсуждали и решали «судьбоносные» для себя проблемы. «Имена на слуху» — это не так празднично и парадно, как слава, но чаще всего это прочнее славы: раз дело продолжается — значит, тлеют горячими угольями под слоем пепла и имена тех, кто вложил талант и энергию в его становление; повороти немного память — и они снова ярко вспыхнут в сумеречной мгле ушедших дней...

В очерках, составивших предыдущие главы, уже мелькнул целый ряд «неизбежных» имен, хотя мы старались не переключать внимание читателя с главных героев повествования на сопутствующие им фигуры (хотя порой по своим масштабам и человеческим качествам те могли претендовать на место в первом ряду). Но теперь пришла пора представить хотя бы некоторых людей из тех, кто еще совсем недавно находился в самом центре главных событий на Свердловской дороге, а сегодня хоть и уступили место представителям новых поколений, но имена их по-прежнему на слуху.

Человек пор

Сергей
Николаевич
Варгин

Заголовок этого очерка может быть интересен и внимательного читателя. Ведь в повествовании уяснить, что по порядку — это, в сущности, сам порядок не возникает сам собой, а продумав и рассчитав, организовано, — а затем неуклонно и настойчиво стремясь к строгой формулировке. И тут не приходится зазеваться, чуть ослабить структуру неизбежно будет поглощена док на железной дороге существует не только организаторов железнодорожного для самого существования отрасли фундамента сильна железная дорога, и имена их этого очерка — из их числа.

Вот мнение на этот счет самых компетентных о работе С. Н. Варгина на одной из первоочередных должностей: «Много сделал для наведения порядка в грузовой хозяйстве дороги. — Редакция: Николаевич Варгин, возглавлявший службу с 1949 года. Придя в службу, он с присущей энергией и дальнейшему упорядочению работы, активизировал передовые методы труда в грузовом хозяйстве, в частности работы подъездных путей».

Как вы понимаете, железнодорожной должности руководителя общедорожной службы, «точником» порядка на дороге, Варгин не мог не проникнуться. По-видимому, тому способствовало и питание: отец Сергея Николаевича был в семье «династическую» традицию, сам Сергей в популярную тогда школу ФЗУ и спустя некоторое время начал ездить помощником машиниста в Свердловской области. Но время было благоприятное для продвижения. Машинист Сергей Варгин ощущал, что его место было гораздо выше. Он без труда поступил в Магистратуру.

¹ Шиманович Г. М., Штейнфер Г. М. История Свердловской железной дороги. С. 29.

слава, хотя их часто путают, принимая «продукт» праздничный, острый, пряный, действующий, нередко, правда, вызывающий и вообще, как говорится, на любителя. Это ничего общего со славой не имеет, в таких обстоятельствах имя конкретного человека: кого-то «раскручивает» торговая или другие, подобно чеховскому герою, по и сенсационных происшествий. Но не-ат чисто деловые отношения. Так, в кол- все знают своего руководителя, но зна-тера, подписывающего денежные доку-дет учет рабочего времени. В подобных и известностью особенно заметно: сла-и, автографы, а известность — это каса-«на слуху», но и — для каждого, кто это имя-ие к собственной памяти, к волнующим-ательствам собственной жизни.

«Железной дороге» — руководители разных-ешения, прямо или косвенно касающи-огромном коллективе. И потому ветера-зывается, невозможно без того, чтоб не-ни работали, с кем обсуждали и решали-мы. «Имена на слуху» — это не так праз-чаще всего это прочнее славы: раз дело-рячими угольями под слоем пепла и име-ию в его становление; повороши немного-нут в сумеречной мгле ушедших дней...-дыдущие главы, уже мелькнул целый ряд-рались не переключать внимание чита-ания на сопутствующие им фигуры (хотя-ловеческим качествам те могли претен-Но теперь пришла пора представить хотя-еще совсем недавно находился в самом-дловской дороге, а сегодня хоть и усту-ых поколений, но имена их по-прежнему

Человек порядка

Сергей
Николаевич
Варгин

Заголовок этого очерка может вызвать некоторое недоумение у внимательного читателя. Ведь читатель, даже если он не работает на железной дороге, должен был из нашего предыдущего повествования уяснить, что понятия «железнодорожник» и «человек порядка» — это, в сущности, синонимы. Однако же, оправдаемся мы, порядок не возникает сам собой, как белый гриб после теплого августовского дождя. Его нужно, предварительно всесторонне продумав и рассчитав, организовать — как говорится, «навести», — а затем неуклонно и настойчиво поддерживать, преодолевая, выражаясь деликатно, второй закон термодинамики, суть которого, если не стремиться к строгой формулировке, можно выразить примерно так: стоит немного зазеваться, чуть ослабить вожжи, как самая упорядоченная структура неизбежно будет поглощена вселенским хаосом. То есть порядок на железной дороге существует не сам по себе, а в силу того, что некоторые из организаторов железнодорожного дела выполняют важнейшую для самого существования отрасли функцию «наведения порядка». Ими сильна железная дорога, и имена их надолго остаются «на слуху». Герой этого очерка — из их числа.

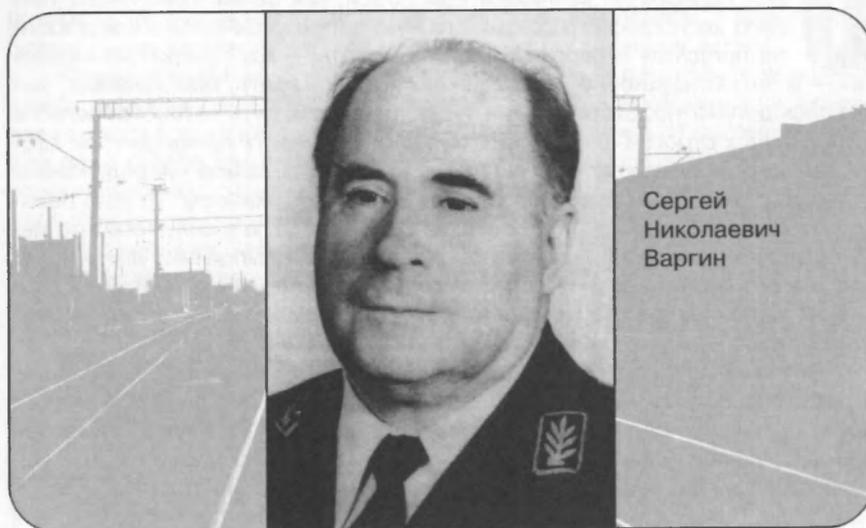
Вот мнение на этот счет самых компетентных экспертов, написавших о работе С. Н. Варгина на одной из первых его на Свердловской дороге должностей: «Много сделал для наведения порядка в службе (имеется в виду грузовое хозяйство дороги. — *Ред.-сост.*) и на линии Сергей Николаевич Варгин, возглавлявший службу с августа 1943 года по октябрь 1949 года. Придя в службу, он с присущей ему энергией много сделал для дальнейшего упорядочения работы, активно способствовал внедрению передовых методов труда в грузовом хозяйстве, совершенствованию технологии работы подъездных путей».

Как вы понимаете, железнодорожная карьера начинается не с должности руководителя общедорожной службы; для того, чтобы стать «источником» порядка на дороге, Варгин должен был где-то сам таковым проникнуться. По-видимому, тому способствовало еще семейное воспитание: отец Сергея Николаевича был кочегаром паровоза. Развивая «династическую» традицию, сам Сергей шестнадцати лет поступает в популярную тогда школу ФЗУ и спустя два года — в 1930 году — начинает ездить помощником машиниста в депо Брянск. В помощниках он долго не задержался — вскоре сам возглавил локомотивную бригаду. Но время было благоприятное для профессионального роста, и машинист Сергей Варгин ощущал, что его «потолок» расположен где-то гораздо выше. Он без труда поступил в Московский институт инженеров

¹ Шиманович Г.М., Штейнфер Г.М. История грузовой службы Свердловской железной дороги. С. 29.

транспорта на экономическое отделение, с энтузиазмом прошел полуженный курс наук и выпущен был с дипломом инженера-экономиста в предвоенном 1940 году. Работать его направили не туда, откуда пришел, а туда, где, как считалось, он более нужен, а именно — на Свердловскую железную дорогу. «Отрабатывать» диплом положено было, как вы, очевидно, помните, три года, Варгин отрабатывал — сорок лет. Стало быть, действительно был нужен! Да со временем уже и дорога стала нужна ему.

Первым местом работы Варгина в Свердловске был сектор планово-экономического отдела управления дороги, где его сразу назначили начальником. Что начальником — не удивительно: квалифицированных кадров не хватало, а он пришел не только с дипломом самого авторитетного в отрасли вуза, но и с солидным стажем непрерывной работы на паровозе. Приятно удивило «старожиллов» отдела другое: человек только что со студенческой скамьи, а работу освоил быстро. Дотошный: вникает во все



Сергей
Николаевич
Варгин

детали. С подчиненными вежлив и требователен. И отнюдь не обделен организаторскими способностями.

Эти качества молодого специалиста быстро заметило и руководство дороги: двух лет не прошло, как назначили его заместителем начальника грузовой службы, а вскоре и ее начальником.

Нам уже случилось говорить в одной из предыдущих глав, что грузовая служба — нечто гораздо более многогранное и значимое, чем можно подумать, отталкиваясь от ее названия. Дело ведь не только в том, чтоб погрузить и выгрузить. Конечно, и оборудование соответствующих площадок, и введение в дело техники, всякого рода подъемных механизмов, — исключительно важные аспекты ее работы. Но не менее важно эффективно управлять грузопотоками. И опять-таки дело не только в том, чтоб рационально распределить по линиям дороги стихийно «наплывающий» грузопоток: стихию ведь можно упредить, заранее выяснив транспортные потребности обслуживаемых дорогой предприятий, заключить все необходимые им перевозки в рамки единой системы, подчинить общему ритму. Словом, *упорядочить*. Что, собственно, и стало главным содержанием работы Варгина в должности начальника грузовой службы.

Он изучает положение дел на станциях железных предприятий, аналитически обобщает данные, руководством разрабатываются схемы, он даже составляет экономический спор с руководством предприятий Урала — отличной особенностью. То есть выстраивает систему, подчиняющуюся тому, что он пытается разрешить реальными действиями. Идут военные годы — пена из бурлящего котла. Аналитиком С. Н. Варгин ничем не напоминает капитана, но обстановка на транспорте постоянно требует «полковника движения» Варгин всегда берет ответственность на себя. В хаосе можно побороть: в самое напряженное время по Свердловской магистрали совершили! Причем если в первое время план соблюдения четкого порядка: план — закон.

В октябре 1949 года руководство Свердловской железной дороги перевели на должность начальника службы движения. Это не означало, что Варгин не был специалистом по работе на складах, точно так же, как не был специалистом по работе в хаосе, то есть подчинить любую из задач закону жизни железной дороги. И это не вышло его натуре, так что полтора десятилетия стали органичным и ярким периодом в его жизни и в истории железной дороги. И в профессионального роста Варгина все еще.

В середине 60-х его назначили начальником Свердловской железной дороги. На этой должности пригодилась его работа на Свердловской магистрали, в должности начальника службы движения, которые неустанно создают напряженность, ликвидировать заторы, развязывать узлы. Ему вникать в любые мелочи и порой не хватало, на клеточном уровне. И в то же время на полигоне дороги, но и у соседей, не хватало ключа к проблеме находилась где-то там, за забором, — взаимодействие со смежными службами.

На Варгине, можно сказать, держалась вся дорога, и чтоб исключить самую возможность быть жестким, а порою даже и безжалостным, кто трудился в те годы рядом с Варгиным, завалившись в пиковой ситуации, он хватался за голову: «выручайте!..» И тот выручал. Но роль свою выполнял жаркой командой». За мелочами он всегда следил.

И вот какие результаты это давало. Не только в этом аспекте, он обратил внимание на то, что

отделение, с энтузиазмом прошел полотно с дипломом инженера-экономиста. Стать его направили не туда, откуда пришло, он более нужен, а именно — на Свердловской «отрабатывать» диплом положено было, как в Варгин отрабатывал — сорок лет. Стало ясно! Да со временем уже и дорога стала

в Свердловске был сектор планово-экономической дороги, где его сразу назначили начальником. Удивительно: квалифицированных кадров было с дипломом самого авторитетного начальника — Стажем неперменной работы на паровозе. Стало другое: человек только что со ступеньки быстро. Дотошный: вникает во все



Сергей
Николаевич
Варгин

и требователен. И отнюдь не обделен талантами. Специалиста быстро заметило и руководство Свердловской дороги, назначили его заместителем начальника Свердловской дороги начальником.

В одной из предыдущих глав, что грузоперевозка — многогранное и значимое, чем можно заниматься. Дело ведь не только в том, чтоб обеспечить соответствие соответствующих площадок, но и в том, чтоб обеспечить подъемных механизмов, — исключение. Но не менее важно эффективно управлять. И так же дело не только в том, чтоб рационально использовать стихийно «наплывающий» грузопоток, заранее выяснив транспортные потребности предприятий, заключить все необходимые договоры, подчинить общему ритму работы системы, и стало главным содержанием работы начальника грузовой службы.

Он изучает положение дел на станциях, в отделениях, на промышленных предприятиях, аналитически обобщает полученные данные. Под его руководством разрабатываются схемы рациональных грузопотоков. Потом он даже составляет экономический справочник заводов и промышленных предприятий Урала — отличное пособие для организаторов движения. То есть выстраивает систему, подчиняет хаос порядку. Но не подумайте, что он пытается разрешить реальные транспортные проблемы, перенес их на бумагу. Идут военные годы — хаос выплескивается отовсюду, как пена из бурлящего котла. Аналитик, разработчик рациональных схем, С. Н. Варгин ничем не напоминает кабинетного работника. Оперативная обстановка на транспорте постоянно требует его присутствия, и «директор-полковник движения» Варгин всегда в самой гуще практической работы, решает возникающие проблемы по мере их возникновения, не страшась брать ответственность на себя. И он практически доказывает, что хаос можно победить: в самое напряженное время войны грузоперевозки по Свердловской магистрали совершались по плану — тем и выстояли! Причем если в первое время план запаздывал и доводился до исполнителей уже после начала планируемого месяца, то год спустя добились соблюдения четкого порядка: план — за 2–3 дня до начала месяца.

В октябре 1949 года руководство дороги сочло, что с хорошо налаженной Варгиным грузовой службой сможет управиться другой человек, а Сергея Николаевича перевели на более ответственный пост — начальником службы движения. Это не означало перекалфикацию: ведь, строго говоря, он не был специалистом по погрузочно-разгрузочным механизмам и складам, точно так же, как не был он и специалистом по локомотивам. Можно сказать, что он был специалистом, умеющим навести порядок в хаосе, то есть подчинить любую из железнодорожных служб основному закону жизни железной дороги. И это назначение идеально соответствовало его натуре, так что полтора десятилетия во главе службы движения стали органичным и ярким периодом в его жизни; оставили они заметный след и в истории железной дороги. И еще они показали, что потолок профессионального роста Варгина все еще остается гораздо выше.

В середине 60-х его назначили первым заместителем начальника дороги. На этой должности пригодились весь четвертьвековой опыт его работы на Свердловской магистрали, весь его талант аналитика и администратора. Ему напрямую приходилось вникать в разнообразные ситуации, которые неустанно создает напряженная жизнь железной дороги, — ликвидировать заторы, развязывать разного рода узлы. Опыт позволял ему вникать в любые мелочи и порой находить решение, что называется, на клеточном уровне. И в то же время он видел ситуацию не только на полигоне дороги, но и у соседей, на всей огромной сети: нередко ключ к проблеме находился где-то там, за Чепцой, Дружинино или Называевской, — взаимодействие со смежниками тоже входило в его обязанности.

На Варгине, можно сказать, держался рабочий порядок на дороге, и, чтоб исключить самую возможность его нарушения, ему приходилось быть жестким, а порою даже и безжалостным. Между тем едва ли не каждый, кто трудился в те годы рядом с Варгиным, вспомнит случаи, когда, оказавшись в пиковой ситуации, он хватался за телефон: «Сергей Николаевич, выручайте!..» И тот выручал. Но роль свою видел не в том, чтоб служить «пожарной командой». За мелочами он всегда видел общую картину.

И вот какие результаты это давало. Наблюдая жизнь дороги в широком аспекте, он обратил внимание на то, что основное время руководителей

станций занимала организация пропуска поездов, погрузка-выгрузка. Но когда случался брак, все бросалось, руководители срочно прибывали на место и начинали расследование. Выявлялось столько причин... А ведь своевременное решение даже некоторой их части исключило бы возможность самого происшествия!

Проанализировав подобные ситуации, Сергей Николаевич предложил разработать профилактическую «систему контроля за безопасностью движения поездов». Сам же он стал идеологом и главным участником этой работы, а потом он же с присущей ему энергией добивался внедрения этой системы в повседневную практику.

Талант и широкий инженерный кругозор помогли ему быстро найти свое место в стремительном наступлении научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте. Как опытный технолог Сергей Николаевич понимал, что без внедрения новой техники невозможно решать движущие проблемы. Он выступает и активным участником разработки — впервые на сети дорог! — системы планирования составления поездов в крупных железнодорожных узлах с помощью электронно-вычислительной техники.

Следующим этапом была организация с помощью ЭВМ поездной и грузовой работы на полигоне дороги. Созданию дорожного вычислительного центра Сергей Николаевич отдал много сил и энергии; это было его детище, которым он по праву гордился. В 1974 году комиссия МПС с высокой оценкой приняла комплекс первой очереди АСУ на Свердловской железной дороге. Это был итог многолетней работы С. Н. Варгина и коллектива магистрали по созданию информационной и технической базы, коренной перестройки технологии предприятий на базе ЭВМ. С вводом этой системы организация перевозочного процесса на Свердловской магистрали была поднята на новый, более современный технологический уровень.

Конечно, напряженная, ответственная работа требовала от Варгина больших усилий — физических и моральных. Отдых находил дома. Незаметно выросли дочери, Людмила и Лариса, и тоже пошли по стопам отца на железную дорогу. Потом появились внуки. Они никогда не видели дедушку раздраженным, ждали его прихода с работы и были бесконечно счастливы, когда, собираясь все вместе, ставили домашние концерты, выезжали на природу или просто слушали его рассказы.

Жизнь как движение

Эмиль
Львович
Аптекарь

Пожалуй, это первый случай, вснии о судьбах работников Свердловской области. Труднее всего ответить: как полна жизнь на железной дороге? Нет, конечно, не дед был машинистом, кочегаром, а где-нибудь на заводе, к железной дороге и относительно крестьян, отправленных на ближайшую железнодорожную станцию.

алистически преобразованной» деревне. Но у Эмиля Львовича Аптекаря родилась именно фармацевтами, причем высшей специальностью, окончив Казанский университет, уверял, что учились они там именно в Ленинграде, ставший впоследствии Лениным. Эмиль даже гордился, хотя не настаивал, что в советском государстве самый известный революционер «директор «Социалистического государства» был в Ленинграде с будущими высококвалифицированными фармацевтами Львом Моисеевичем и Фаиной Моисеевной, шись, даже фамилию будут носить, а не Эмиль.

Но, возможно, они все-таки были эмигрантами. По крайней мере, наблюдали его вблизи. Когда началась революция и именно он оканчивал новую власть, они ничего хорошего не ожидали, а решили по возможности к ней не примкнуть. Но стало ясно, что правдами или неправдами она утвердилась всерьез и надолго. Тогда Эмиль решил, почему в 1922 году они отдали своего сына в школу-семилетку при Мариупольском институте имени Ильича, — пусть, дескать, в стране диктатура пролетариев, станет пролетарием.

Школу при заводе имени Ильича Эмиль окончил в 1923 году и тут же продолжил пролетарское образование в школе имени другого революционера. Правда, уже не в Мариуполе, а в Константиновском (теперь Сталинской) области. По специальности железных конструкций, он еще работал на заводе и, вполне утвердившись таким образом, поехал в Ленинград, где устроился работником.

Жизнь как движение

Эмиль
Львович
Аптекарь

Пожалуй, это первый случай, встретившийся в нашем повествовании о судьбах работников Свердловской магистрали, когда затрудняешься ответить: как получилось, что этот человек оказался на железной дороге? Нет вопросов, если отец, а тем более еще дед был машинистом, кочегаром или хотя бы слесарем на каком-нибудь заводе, к железной дороге не относящемся; нет вопросов и относительно крестьян, отправившихся на заработки куда-нибудь на ближайшую железнодорожную станцию, когда жизнь в «социалистически преобразованной» деревне стала совсем уж невмоготу. Но у Эмиля Львовича Аптекаря родители были... аптекарями. Да-да, именно фармацевтами, причем высшей квалификации! Оба получили эту специальность, окончив Казанский университет. Эмиль Львович даже уверял, что учились они там именно в те же самые годы, что В. И. Ульянов, ставший впоследствии Лениным. Он в свое время этим совпадением даже гордился, хотя не настаивал, что будущий юрист, а впоследствии самый известный революционер и основатель «первого в мире социалистического государства» был в студенческие годы лично знаком с будущими высококвалифицированными, но все же скромными фармацевтами Львом Моисеевичем и Фаиной Давыдовной, которые, поженившись, даже фамилию будут носить, соответствующую их профессии.

Но, возможно, они все-таки были знакомы с Ульяновым-Лениным или, по крайней мере, наблюдали его вблизи, потому что когда в стране совершилась революция и именно он оказался главной фигурой, олицетворяющей новую власть, они ничего хорошего от этой власти не ждали. Однако в силу сугубо мирного характера своей профессии бороться с ней не стали, а решили по возможности к ней адаптироваться. Тем более когда стало ясно, что, правдами или неправдами победив на всех фронтах, она утвердилась всерьез и надолго. Только этим мы и можем объяснить, почему в 1922 году они отдали своего 8-летнего сына Эмиля в трудовую школу-семилетку при Мариупольском металлургическом заводе имени Ильича, — пусть, дескать, в стране диктатуры пролетариата Аптекарь, сын аптекарей, станет пролетарием.

Школу при заводе имени Ильича Эмиль благополучно окончил в 1929 году и тут же продолжил пролетарское образование в школе ФЗУ при заводе имени другого революционера, Фрунзе, но тоже металлургическом, правда, уже не в Мариуполе, а в Константиновке, но той же Донецкой (тогда, впрочем, Сталинской) области. Получив специальность слесаря-разметчика железных конструкций, он еще два года поработал на этом же заводе и, вполне утвердившись таким образом в пролетарском сословии, поехал в Ленинград, где устроился работать все так же слесарем, на этот

раз на авторемонтном заводе, но одновременно поступил на вечернее отделение рабфака института инженеров железнодорожного транспорта.

Теперь вы можете оценить глубину стратегического замысла и мастерство и последовательность его исполнения: без малого два десятилетия (если считать еще и годы студенчества) затрачено однокашниками Ульянова-Ленина и их сыном, чтобы адаптироваться к новому порядку, сложившемуся в стране после потрясений, одним из виновников которых как раз тот однокашник и был. В пролетарском государстве Эмиль Львович стал пролетарием и уже в этом качестве получил высшее образование (не снизил уровень, заданный родителями), соответствующее заявленному главному курсу этого государства — курсу на индустриализацию.

Но вот что мы должны непременно подчеркнуть: этот беспримерный жизненный маневр ни в коем случае нельзя истолковать как «приспособление»: Эмиль Львович, несомненно, ощущал необоримую внутреннюю логику в том новом пути, которым шла страна, и строил свою жизнь таким образом, чтобы этой логике соответствовать. Он очень усердно учился в институте: в его матрикуле практически сплошные «пятерки» — начиная с «паровозной практики» и кончая «основами марксизма-ленинизма»; за дипломный проект — тоже «пятерка». А потом, уже инженером и руководителем, он вступил в партию и честно стремился соответствовать тем требованиям, которые в те времена в отношении к членам партии декларировались. То есть был он самоотвержен в труде, «требователен к себе и подчиненным», «принимал активное участие в проводимых общественно-политических мероприятиях», «пользовался непререкаемым авторитетом», был «морально устойчив»... (Вы, очевидно, поняли, что процитированы его производственные характеристики, которых немало за десятилетия работы накопилось в его личном деле.) Надо еще добавить, что, уже будучи в солидных должностях, прошел он курс наук и в университете марксизма-ленинизма, не раз избирался членом партийного бюро службы движения и даже депутатом районного Совета.

Вообще был он человеком общительным и отзывчивым. Его небольшая и очень перенаселенная квартира (вполне мог бы исколотать более просторную, но как-то до собственных нужд то ли руки не доходили, то ли мешали интеллигентские предрассудки) была как бы по совместительству и приемной депутата. Многие приходили к нему со своими проблемами, и всем он старался помочь.

Вообще в бытовом и нравственном смысле Эмиль Львович продолжил традиции того поколения интеллигенции, к которому принадлежали его родители: любил театр (а поскольку Свердловск — город театральный, то водил дружбу с артистами, режиссерами), любил классическую русскую литературу, из советских же предпочитал сатириков и юмористов, особенно Зоценко. Любил ходить по грибы, болел за футбольную команду «Уралмаш», случалось и в преферанс с друзьями перекинуться. А еще был заботливым и любящим семьянином.

В общем, с советским временем он был в ладу. И даже, думаем, не потому, что в свое время так хорошо ему удался маневр с переходом изсловия «буржуев» в пролетариат, а потому, что советское время наполнило его жизнь интересной работой, захватившей все его существо. Тут надо оговориться, что все перечисленное выше — от театральных увлечений до преферанса — занимало какую-то совершенно незначительную часть его времени, а все его жизненное пространство было настолько заполнено работой, что бывшие сослуживцы сегодня даже плечами пожимают, если станешь их расспрашивать о том, чем занимался Эмиль Львович в нерабочее время.

Как же складывалась его служба?

Он со своим дипломом инженера как раз к началу Великой Отечественной войны ушел на фронт. Для отдыха, наркомат путей сообщения Свердловской железной дороги. Начал службу в бригаде, но, сумятицу в кадрах: многие уходили на фронт. А потом еще на протяжении нескольких лет после войны всякого рода проблемы в обстановке были просто неизбежны. Конечно, отнюдь не помогало работе, дисциплину. Достаточно сказать, что после войны сменилось шестеро. Так что не удивительно, что Эмиль Львович, будучи специалистом, приехавшим из другой бригады, сохранившейся трудовой книжке, в Свердловске, перекрасывая с места на место



Впрочем, Г. М. Шиманович, будучи специалистом (речь о нем самом еще впереди), был прекрасным знатоком железнодорожного дела, бросало его туда, где образовывались проблемы, связанные с переездами с о чем с этим считался?

Вообще-то Григорий Маркович по должности был непосредственным свидетелем этого события, но он не желает только предположительно рассуждать, он все-таки прав, ибо, если присмотреться к этому, это не назовешь: если выстроить до конца Эмиль Львович в 1941–1947 годах, в один ряд с другими специалистами, снизу вверх, причем довольно круто: начальник станций Туринск, Богданов, начальник отделения движения, начальник Е... а уж потом на протяжении 29 лет (с перерывом) Эмиль Львович Аптекарь — заместитель начальника Свердловской железной дороги.

одновременно поступил на вечернее отделение железнодорожного транспорта. Глубину стратегического замысла и масштабы исполнения: без малого два десятилетия (удаченчества) затрачено однокашниками (обычно адаптироваться к новому порядку, потрясенный, одним из виновников которых пролетарском государстве Эмиль Львович в качестве получил высшее образование родителями), соответствующее заявлению — курсу на индустриализацию. Именно подчеркнуть: этот беспримерный пример нельзя истолковать как «приспособленчество», ощущал необоримую внутреннюю силу шла страна, и строил свою жизнь так, чтобы соответствовать. Он очень усердно учился теоретически сплошные «пятерки» — начиная с «основы марксизма-ленинизма»; за «жизни». А потом, уже инженером и руководителем стремился соответствовать тем требованиям в отношении к членам партии декларирован в труде, «требователен к себе и к другим», принимая участие в проводимых общественных мероприятиях — пользовался непререкаемым авторитетом (Вы, очевидно, поняли, что процитированные характеристики, которых немало за десятилетием деле.) Надо еще добавить, что, уже окончив курс наук и в университете марксизма членом партийного бюро службы народного Совета.

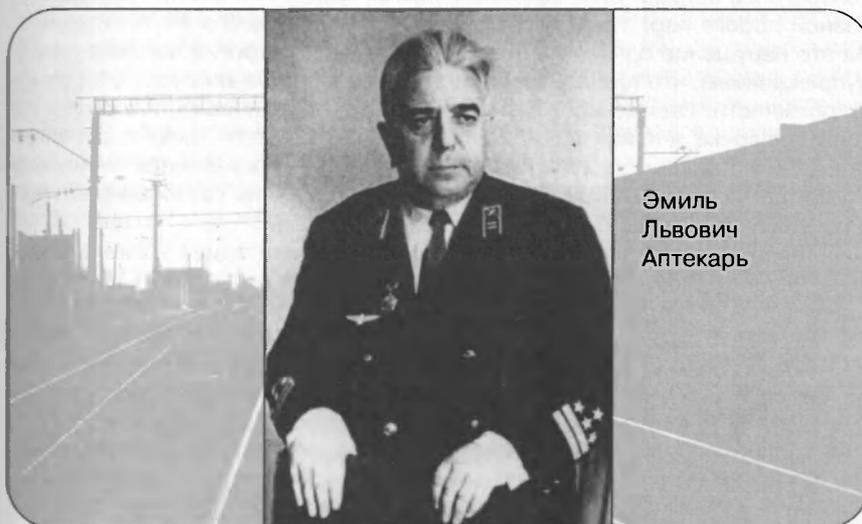
Внимательным и отзывчивым. Его небольшие (вполне мог бы исхлопотать более высокие нужды то ли руки не доходили, то рассудки) была как бы по совместительству приходили к нему со своими проблемами.

В общем смысле Эмиль Львович продолжал интеллигентности, к которому принадлежали в Свердловск — город театральный, (искусствами), любил классическую русскую литературу, читал сатириков и юмористов, особенно любил футбол, болел за футбольную команду «Урал» и дружил с друзьями перекинуться. А еще был за...

В общем он был в ладу. И даже, думаем, не потому ему удалось маневр с переходом из одного в другое, потому что советское время наполнило его существование. Тут надо отметить — от театральных увлечений до совершенно незначительную часть его времени было настолько заполнено работой, что даже плечами пожимают, если станешь думать, как Эмиль Львович в нерабочее время.

Как же складывалась его служебная карьера?

Он со своим дипломом инженера движения и грузовой работы поспел как раз к началу Великой Отечественной войны. Даже дня не оставив ему для отдыха, наркомат путей сообщения направил его в распоряжение Свердловской железной дороги. Начало войны произвело тут, несомненно, сумятицу в кадрах: многие уходили на фронт, кем-то надо было их заменять. А потом еще на протяжении всех военных лет и даже в первые годы после войны всякого рода производственные срывы (которые в той обстановке были просто неизбежны) жестко карались «оргвыводами», что, конечно, отнюдь не помогало работе, но считалось, что помогает держать дисциплину. Достаточно сказать, что одних начальников дороги за годы войны сменилось шестеро. Так что не стоит удивляться тому, что молодым специалистом, приехавшим из ленинградского вуза, судя по его сохранившейся трудовой книжке, видимо, просто затыкали кадровые дыры, перебрасывая с места на место.



Эмиль
Львович
Аптекарь

Впрочем, Г. М. Шиманович, бывший начальник грузовой службы (речь о нем самом еще впереди), выдвигает другую версию: Аптекарь, дескать, был прекрасным знатоком своего дела, поэтому начальство и бросало его туда, где образовывалось узкое место. А что касается неудобств, связанных с переездами с одного места на другое, — кто тогда с этим считался?

Вообще-то Григорий Маркович появился на дороге на десять лет позже, непосредственным свидетелем этих переездов Аптекаря не был и может только предположительно рассуждать об их причине. Но, возможно, он все-таки прав, ибо, если присмотреться, то простым перебрисыванием это не назовешь: если выстроить должности, которые занимал Эмиль Львович в 1941–1947 годах, в один ряд, то образуется лесенка, ведущая снизу вверх, причем довольно круто: зам. начальника станции Егоршино, начальник станций Туринск, Богданович, зам. начальника Камышловского отделения движения, начальник Егоршинского отделения движения, а уж потом на протяжении 29 лет (с перерывом, о котором речь впереди) Эмиль Львович Аптекарь — заместитель начальника службы движения Свердловской железной дороги.

Как зам. начальника движения Аптекарь отвечал за то, чтобы все, что должно двигаться, двигалось по графику и не было пробок и заторов. Между прочим, это как раз тот участок работы, который всегда на железной дороге труднее всего поддается регулированию и приносит неожиданные и, как правило, всегда неприятные сюрпризы. Ну, а поскольку не все здесь подчиняется волшебной палочке даже самого талантливого дирижера, то 29-летняя работа Эмиля Львовича в этой должности напоминает не комфортабельную поездку в мягком вагоне по «бархатному» пути, а плавание в байдарке по порожистой реке: взлет — падение — крутой поворот — удар днищем о подводный камень...

Но оставим иносказания. Вот конкретный пример. Начальник управления движения, грузовой и пассажирской работы Урало-Сибирского округа железных дорог² в одном из своих приказов отмечает, что Свердловская дорога нарушила регулировочную дисциплину, установленную приказом номер таким-то, а в результате сама располагает парком порожних полувагонов больше установленной нормы, между тем как на Томской железной дороге парк таких полувагонов составляет всего 75 % от нормы. За это нарушение приказа Аптекарь объявляется строгий выговор с предупреждением, что при повторении этого безобразия он будет отстранен от должности. Однако исполнение угрозы не последовало, так как через короткое время в приказе той же инстанции отмечается «умелое руководство тов. Аптекарем эксплуатационной работой и проявленная им инициатива при использовании резервов для обеспечения грузовой работы», а по этому поводу выговор с него снимается.

Такого рода выговоров с последующей реабилитацией у Эмиля Львовича было предостаточно, бесконфликтной его многолетнюю службу на одной и той же должности никак не назовешь.

Но был как-то случай и более драматичный.

После восемнадцати лет службы в должности зама руководство решает, что пора уже поднять его «потолок»: приказом министра путей сообщения СССР Б. П. Бещева инженера-подполковника Э. Л. Аптекаря назначают начальником службы движения Свердловской железной дороги. Но не очень долго довелось ему поработать в этой должности: летом 1972 года случилась та самая трагедия в Ламенском, о которой мы выше писали.

Эмиль Львович в то время находился в отпуске, в санатории. Услышав о трагедии, он немедленно покинул санаторий и отправился на место катастрофы, чтобы разобраться в том, что именно случилось и почему, и чтоб помочь побыстрее ликвидировать последствия и продумать меры, которые не позволили бы подобной трагедии повториться вновь.

По «старой доброй» советской традиции расследование такого происшествия не могло не завершиться «оргвыводами». Вот и в итоговом приказе министра оказался такой пункт: «За необеспечение безопасности движения поездов и ослабление контроля за работой отделов движения отделения дороги и диспетчерского аппарата... т. Аптекаря снять с работы с понижением в должности».

То есть стал он опять замом.

Что ж, к этой должности ему было не привыкать.

² Существовала с октября 1945 по 1951 год в нашем железнодорожном хозяйстве такая структурная единица, порожденная стремлением центральной власти приблизиться к регионам, — что-то похожее на нынешние федеральные округа. Но просуществовала она недолго и быстро забылась.

Если посмотришь свежим взглядом

Дмитрий
Моисеевич
Дашевский

Среди имен, которые до сих пор популярны рядом с именем Дашевского. Во-первых, он занимал ключевые должности в Свердловском управлении дороги. Во-вторых, это был человек, к которому тянулись люди. Это не просто сослуживец, но человек, о таком помнят долго. Ну и, конечно, способностью взглянуть свежим взглядом на проблемы, что потом этот эпизод становится живым.

Рассказывают, например, как он решил проблему с измятым рельсом на одном из участков пути — изящно разрешил проблему срыва башмаков. Была, как вы помните, такая ситуация, такая массовая проблема заключалась в том, чтоб подставить этот башмак — под колесо скатившегося с сортировочной горки вагона — и зафиксировать его на месте. В то время было трудно не только зафиксировать, а убрать башмак иногда забывали выгрузить с рельсов. Такие случаи время от времени случались, но с введением строгостей невозможно было ускорить работу людей. И вот на одном из участков возникла старая проблема, встал начинающий специалист и предложил приварить выклин к башмаку отрезком рельса. Это был противовес — и не будет никакой проблемы с срывом башмака. Но замечает, а если и не заметит, то колесо вагона с помощью противовеса сбрасывался с рельсов. Проблема была решена.

Дашевскому же, кстати, принадлежали идеи, касающиеся путей, в желто-оранжевый цвет — на сети дорог это новшество было прижато. Сначала жилеты надели на составителей, связистов, энергетиков. Новшество распространилось в других отделениях и на диспетчеров.

А появился Дмитрий Моисеевич в Свердловском управлении дороги по окончании Харьковского института инженерной физики. В отделе кадров Управления дороги он работал на станцию Свердловск-Сортировочный.

Аптекарь отвечал за то, чтобы все, что графику и не было пробок и заторов. Сток работы, который всегда на железных путях регулированию и приносит неожиданные сюрпризы. Ну, а поскольку не палочке даже самого талантливого директора Львовича в этой должности напоминать в мягком вагоне по «бархатному» пути, восточной реке: взлет — падение — крутой поворотный камень...

Конкретный пример. Начальник управлений Свердловской работы Урало-Сибирского округа своих приказов отмечает, что Свердловскую дисциплину, установленную при этом сама располагает парком порожних вагонов нормы, между тем как на Томской железной дороге составляет всего 75 % от нормы. Это объявляется строгий выговор с предупреждением, а этого безобразия он будет отстранен от должности. Если угрозы не последовало, так как через несколько дней отстранения отмечается «умелое руководством работой и проявленная им инициатива для обеспечения грузовой работы», принимается.

Ведущей реабилитацией у Эмиля Львовича конфликтной его многолетнюю службу на железных путях назовешь.

Драматичный.

В должности зама руководство решающих вопросов: приказом министра путей сообщения Свердловского отделения Э. Л. Аптекаря назначают на Свердловской железной дороге. Но не очень долго в этой должности: летом 1972 года случилась авария, о которой мы выше писали.

Находясь в отпуске, в санатории. Услышав о случившемся, вернулся в санаторий и отправился на место аварии в том, что именно случилось и почему. Видеть последствия и продумать меры по предотвращению подобной трагедии повториться вновь.

В традиции расследование такого происшествия «оргвыводами». Вот и в итоговом документе пункт: «За необеспечение безопасности движения поездов за работой отделов движущего аппарата... т. Аптекаря снять с ра-

было не привыкать.

В 1951 год в нашем железнодорожном хозяйстве возникло стремление центральной власти к централизации на нынешние федеральные округа. Но это забылось.

Если посмотреть свежим взглядом...

**Дмитрий
Моисеевич
Дашевский**

Среди имен, которые до сих пор на слуху, трудно какое-то поставить по степени популярности рядом с именем Дмитрия Моисеевича Дашевского. Во-первых, он почти полвека был на виду, занимая ключевые должности в Свердловском отделении, а затем в Управлении дороги. Во-вторых, это был общительный, душевный человек, к которому тянулись люди; для тех, кто с ним работал, он был не просто сослуживец, но, по крайней мере, близкий знакомый. О таких помнят долго. Ну и, наконец, он отличался удивительной способностью взглянуть свежим взглядом на примелькавшиеся вещи и предложить такое простое и убедительное решение какой-нибудь нерешаемой проблемы, что потом этот эпизод становился легендой, а легенды долго живут.

Рассказывают, например, как он — еще в начале своего долгого трудового пути — изящно разрешил проблему забываемых на путях Сортировки башмаков. Была, как вы помните хотя бы из предыдущих глав нашего повествования, такая массовая профессия — башмачники. Их роль заключалась в том, чтоб подставить эту такую железную штуковину — башмак — под колесо скатившегося с сортировочной горки вагона и тем самым зафиксировать его на месте. Потом к этому вагону прицепляли другие, а убрать башмак иногда забывали. Это становилось причиной схода вагона с рельсов. Такие случаи время от времени повторялись, и никакими строгостями невозможно было усовершенствовать память замотанных работой людей. И вот на одном из совещаний, где обсуждалась эта застарелая проблема, встал начинающий инженер Дашевский и заявил: «Да приварите вы к башмаку отросток, окрашенный в красный цвет, а к нему противовес — и не будет никакой проблемы». Суть решения заключалась в том, что красный отросток составитель, идущий вдоль линии, непременно заметит, а если и не заметит, то, когда состав трогался, башмак с помощью противовеса сбрасывался с рельса. Так и сделали — и проблема была решена.

Дашевскому же, кстати, принадлежит идея обрядить рабочих, работающих на путях, в желто-оранжевые — сигнальные — жилеты. Впервые на сети дорог это новшество было применено на Свердловском отделении. Сначала жилеты надели на составителей поездов, потом на путейцев, связистов, энергетиков. Новшество себя оправдало, и его позаимствовали в других отделениях и на других дорогах.

А появился Дмитрий Моисеевич в Свердловске в 1952 году после окончания Харьковского института инженеров железнодорожного транспорта. В отделе кадров Управления дороги молодого специалиста направили работать на станцию Свердловск-Сортировочный. Начальником станции

был тогда В. Г. Коняев. Позже он вспоминал, как в кабинет к нему вошли два молодых специалиста — «он» и «она».

— Поговорили с ними, — рассказывает Василий Григорьевич, — о жите-бытье, о будущей работе. Я им сразу выделил отдельную комнату в общежитии. А все-таки видно было, что назначением на нашу станцию они недовольны. Я понимал их: Сортировка в те годы — окраина города, захолустье, кроме работы — ничего. То ли дело — центр: тут и Управление, а главное — театры, дворцы. В общем, «она» уехала, даже не приступив к работе. Дмитрий, конечно, был обескуражен. Я поговорил с ним, отпустил на десять дней на Украину уладить дела. Вернулся он один... Больше у нас бытовых вопросов не возникало.

Как специалист Дашевский, по словам Василия Григорьевича, проявил себя сразу: работал устойчиво и надежно. Он отличался цепкой памятью, о таких говорят: «хватает все на лету». На работе ни одна деталь от него не ускользала — все замечал и всегда находил нетривиальные



Дмитрий Моисеевич Дашевский

решения там, где надо было что-то поправить, улучшить. На станции он прошел все должности: от дежурного по парку до маневрового диспетчера и начальника сортировочной горки.

Кстати, «глухомань» Сортировки его, в отличие от несостоявшейся жены, похоже, не угнетала. Возможно, потому, что, как кто-то из классиков сказал, серой и неинтересной жизнь бывает только у серых, неинтересных людей, а Дмитрий Дашевский был не из тех, кого надо развлекать, — он сам был отличный «заводи́ла» (как тогда называли таких людей). Ветерану-машинисту А. И. Марговенко он запомнился с того времени как раз в этой своей ипостаси.

Сам Алексей Игнатьевич учился тогда в железнодорожном техникуме и вместе со своими однокашниками вживался в железнодорожное общество. Центром общественной жизни свердловских железнодорожников был тогда район вблизи пассажирского вокзала (до Управления дороги тоже было рукой подать), естественным центром которого был Дом культуры железнодорожников. Напротив ДКЖ, если перейти одноэтажную

в то время улицу Свердлова, были же парк. Культура, спорт, места для прогулок. И работали, и жили тоже, как ремлялась по вечерам и в выходные моменты, танцы, прочие «посиделки» этой территории постоянно, тут заводские отношения. Вот и Дмитрий Дашевский, но запомнился А. И. Марговенко потому, что обычно не один, а с целой командой как явный лидер, каковым и был как факт стаж работы в коллективе, избрали комитетски (поскольку всегда задавал тон и остроумия, и хорошего настроения).

На Сортировке Дашевский задержали перевели в Свердловское отделение парка. Но и на этой должности он пробыл его назначают заместителем начальника, а вскоре затем и начальником станции.

Это уже было серьезное испытание организационных способностей молодого в те годы работала в трудных условиях сюда грузы для города и из города шло мукомольный завод проходила по улице, ни тогда тут еще не было, зато трамвайная ветка пересекалась с трамвайными стоянками. Все эти транспортные стоянки были окраина небольшого города, и строилась в те приснопамятные времена еще на второстепенных и тупиковых линиях. Соответственно она была и оборудована.

Дмитрию Моисеевичу пришлось работать на станции, чтоб при минимальных возможностях улучшения ее функциональных возможностей? В каких-то случаях удалось найти пути. Так, например, именно Дашевскому удалось найти прямой выход с Верх-Исетского завода. Значимость этой ветки многократно возросла к строительству «нового ВИЗа» — и результаты принесло и упорядочивание стихии погрузочно-разгрузочных работ, позволила ускорить переработку вагонов.

Но и во главе товарной станции Дашевский: в 1958 году его забирают в аппарат старшего диспетчера, а затем назначили диспетчером.

Период конца 60-х — начала 70-х годов и железнодорожного транспорта ознаменован техническим прогрессом: паровозы заменяются электровозами, электрифицируются целые направления, реализация стрелок и сигналов. Все это позволило перейти на новый уровень работы от всех железных дорог.

Ломка застоявшихся психологий и привычек — это тоже задача. Для Свердловского отделения. Для эт

споминал, как в кабинет к нему вошли
«она».

называет Василий Григорьевич, — о жи-
м сразу выделил отдельную комнату
ло, что назначением на нашу станцию
ртировка в те годы — окраина города,
о. То ли дело — центр: тут и Управле-
В общем, «она» уехала, даже не при-
был обескуражен. Я поговорил с ним,
ну уладить дела. Вернулся он один...
возникло.

о словам Василия Григорьевича, про-
ю и надежно. Он отличался цепкой па-
се на лету». На работе ни одна деталь
ечал и всегда находил нетривиальные



поправить, улучшить. На станции он
го по парку до маневрового диспетче-
рки.

аки его, в отличие от несостоявшейся
жно, потому что, как кто-то из класси-
жизнь бывает только у серых, неинте-
ский был не из тех, кого надо развле-
вила» (как тогда называли таких людей).
нко он запомнился с того времени как

ся тогда в железнодорожном технику-
ками вживался в железнодорожное со-
жизни свердловских железнодорожни-
жирского вокзала (до Управления до-
ественным центром которого был Дом
против ДКЖ, если перейти одноэтажную

в то время улицу Свердлова, были железнодорожный стадион, небольшой парк. Культура, спорт, места для прогулок и уединения — все в одном комплексе. И работали, и жили тоже, как правило, неподалеку. Сюда и устремлялась по вечерам и в выходные молодежь железной дороги. Вечера отдыха, танцы, прочие «посиделки» устраивались на этом «пяточке» городской территории постоянно, тут заводились знакомства и выстраивались отношения. Вот и Дмитрий Дашевский бывал там постоянно. Он особенно запомнился А. И. Марговенко потому, что приезжал со своей Сортировки обычно не один, а с целой компанией ребят, среди которых выделялся как явный лидер, каковым и был как формально (его, несмотря на малый стаж работы в коллективе, избрали комсомольским секретарем), так и фактически (поскольку всегда задавал тон, для чего ему хватало и энергии, и остроумия, и хорошего настроения).

На Сортировке Дашевский задержался на три года, после чего его перевели в Свердловское отделение на должность поездного диспетчера. Но и на этой должности он пробыл лишь год с небольшим, после чего его назначают заместителем начальника станции Свердловск-Товарный, а вскоре затем и начальником станции.

Это уже было серьезное испытание инженерного мышления и организационных способностей молодого специалиста. Сказать, что станция в те годы работала в трудных условиях — значит, ничего не сказать. Отсюда грузы для города и из города шли нескончаемым потоком. Ветка на мукомольный завод проходила по улице Челюскинцев — трамвайной линии тогда тут еще не было, зато трамвай с Уралмаша в центр ходил мимо вокзала и поворачивал на улицу Свердлова. Здесь, на углу, железнодорожная ветка пересекалась с трамвайными путями — шум, скрежет, постоянные заторы. Все эти транспортные схемы формировались, когда тут была окраина небольшого города, и сама станция Свердловск-Товарный строилась в те приснопамятные времена (да что говорить — там и сейчас еще на второстепенных и тупиковых ветках лежат демидовские рельсы). Соответственно она была и оборудована.

Дмитрию Моисеевичу пришлось искать такие способы перестройки работы станции, чтоб при минимальных капитальных затратах добиться максимального улучшения ее функционирования. Какие для этого были возможности? В каких-то случаях удалось усовершенствовать транспортные пути. Так, например, именно Дашевскому принадлежит идея строительства прямого выхода с Верх-Исетского завода на станцию Свердловск-Сортировочный. Значимость этой ветки многократно возросла, когда приступили к строительству «нового ВИЗа» — цеха холодной прокатки. Но существенные результаты принесло и упорядочение работы с клиентами, подчинение стихии погрузочно-разгрузочных работ строгому графику. Эта мера позволила ускорить переработку вагонов, уменьшить простои.

Но и во главе товарной станции Дмитрий Моисеевич работал недолго: в 1958 году его забирают в аппарат отделения дороги на должность зама старшего диспетчера, а затем назначают старшим диспетчером.

Период конца 60-х — начала 70-х годов вошел в историю нашей дороги и железнодорожного транспорта страны как время активного технического прогресса: паровозы заменяются электровозами и тепловозами, электрифицируются целые направления, повсеместно проводится централизация стрелок и сигналов. Все эти процессы требовали качественно нового уровня работы от всех железнодорожных служб.

Ломка застоявшихся психологий и догм идет и в аппарате управления Свердловского отделения. Для этой обстановки молодой инженер

с нестандартным мышлением и решительным характером подходит как нельзя более к стати. Дашевскому тридцать, он прирожденный лидер, вокруг него формируется группа молодых специалистов, которая смело берется за преобразование технологических процессов. Руководство отделения дороги их решительно поддерживает.

Что удалось им сделать?

На отделении, а затем и по всей дороге внедряется новая система контроля обеспечения безопасности движения поездов (диспетчерский контроль), что значительно улучшило безаварийность движения. В комплексе мер предусматриваются и условия обеспечения людей, работающих в травмоопасных местах (в частности, упомянутые выше желто-оранжевые жилеты).

Внедрение прогрессивных технологий позволило резко ускорить оборот вагонов. В частности, перевод передаточных локомотивов на работу по твердым ниткам графика значительно снизил простой вагонов на станциях и улучшил условия работы на предприятиях узла. Новая технология развоза местного груза по участковым станциям Свердловского отделения создала условия для полной отмены сборных поездов, а это означало освобождение десятков локомотивов и составителей, что принесло значительный экономический эффект, а главное — ускорило оборот вагонов.

На Свердловском отделении дороги Д. М. Дашевский проработал в общей сложности 15 лет. Начинать заместителем старшего диспетчера (около двух лет), потом — по три года — старшим диспетчером, заместителем начальника отдела движения, а с 1965 года — начальником отдела движения.

Об одном эпизоде, относящемся к этому периоду, вспоминает бывший машинист А.И. Марговенко. Он должен был электровозом ЧС-2 вести скорый до Перми. Электровоз недавно появился в эксплуатации — машина скоростная, мощная и, по сравнению с прежними ВЛ22, очень удобная для бригады.

Электровоз уже стоял «под парами» (как сказали бы паровозники), когда Алексей Игнатьевич заметил, посмотрев на приборный щиток, что не работают компрессоры. Послал помощника посмотреть вставку. Возвратившись, тот сказал, что у вставки выпал сигнальный отросток. Опустим, однако, профессиональные подробности; важно, что обнаружена неисправность и нужно время на ее устранение. А поезду уже открыли зеленый. Машинист вызвал дежурного по станции, сообщил о ситуации и занялся заменой вставки. Операция не очень трудоемкая, на нее ушло 5–7 минут. А когда вновь связался с дежурным, чтоб доложить о готовности отправиться в путь, тот с сигналом на выход спешить не стал: сначала отправил на линию грузовой, потом позволил «погулять» по станции маневровому с вагонами. В общем, получилось в результате так, что по Шалинскому стыку (то есть через границу отделения) скорый прошел с 12-минутным опозданием. Хотя до Перми машинисту все же удалось войти в график, предусмотренный расписанием, все равно происшествие было расценено как ЧП.

На следующий день, после возвращения из поездки, зам по эксплуатации повел «виновника» на «ковер» к начальству. Начальник отдела эксплуатации почему-то заняться с ними не смог, так что их переадресовали к начальнику отдела движения Дашевскому. Такой вариант не сулил машинисту ничего хорошего: он знал, что в подобных случаях каждая служба, заботясь о чести собственного мундира, старается перевалить

вину на смежника. С нехорошими примерами Дашевским. Но Дмитрий Моисеевич не стал дартно. Выслушав машиниста, дежурный решительно встал на сторону машиниста, считавшим неисправность не вовремя, то во время. А движены должны были помочь. И того один затеял маневры по станции.

— Вот таким был Дмитрий Моисеевич. Уверенным, требовательным, — делает вывод Дашевский.

В 1973 году Дашевского перевели на Свердловскую железную дорогу — на должность заместителя начальника отделения. Через два года назначают начальником участка, а через два года — начальником отделения. И в 1981 году Дмитрий Моисеевич уходит на пенсию — особенно в те годы! — на Свердловской железной дороге по дороге.

Начиналась эпопея освоения Т-104. Это был период для Свердловской дороги. Дорога была в управлении правительства СССР. Долгое время шла «атака». Как он сам вспоминал впоследствии: «Всего до 200 «брошенных поездов». Люди буквально поджимали стропы, чтобы уложить рельсошпальную решетку. Как только вагоны под выгрузку. Это была работа на пределе.

Ситуация на рельсах постоянно менялась. Невероятные усилия, чтоб разрешить. Т. Н. Бисерова вспоминает, как однажды ночью машиниста дороги, лично пришел в диспетчерскую, объяснил, что возникла срочная необходимость обхода состав с трубами и отправка. Когда, остроумен и обаятелен, однако диспетчерский состав, о котором шла речь, был застрял. Да тут работы не на одни сутки — в срочном порядке. Именно этот состав — из самой гонимой к выходу другие составы с трубами. Неужели бы именно этого диаметра. А может быть, и нет. Рискнуть с ними, чтоб отгрузили новую партию. Дашевский и с этим не согласился. Потому что займут много времени, а трубы в итоге пререкания оказались бесполезными.

— Мы поняли, — заключает Татьяна Бисерова, — требует от нас именно той типичной особен только он сам.

Ну, раз он способен, значит — делайте. Вили, как говорится, на уши все отделение. Не только «нажимал», но и помогал. Со стороны.

Вот за такие труды Дмитрий Моисеевич награжден орденом Трудового Красного Знамени. Это его правительственная награда).

Известность Дашевского как специалиста в области излюбных безвыходных транспортных ситуаций на Свердловской дороге. Министерским приказом создана особая бригада МПС, полномочия которой

решительным характером подходит как тридцать, он прирожденный лидер, в окружении специалистов, которая смело берет на себя организационные процессы. Руководство отдела держивает.

на этой дороге внедряется новая система управления движением поездов (диспетчерский метод) — это безаварийность движения. В комплексе обеспечения людей, работающих на железной дороге, упомянутые выше желто-оранжевые сигналы.

технологий позволило резко ускорить оборот передаточных локомотивов на работу, что значительно снизил простои вагонов на станциях предприятий узла. Новая технология работы на станциях Свердловского отделения — это сборные поезда, а это означает, что локомотивы и составители, что принесло эффект, а главное — ускорило оборот вагонов.

на дороге Д. М. Дашевский проработал заместителем старшего диспетчера в 1964 году — старшим диспетчером, заместителем начальника, а с 1965 года — начальником отделения.

вспоминает к этому периоду, вспоминает бывшие. Он должен был электровозом ЧС-2 в эксплуатации — машинистом с прежними ВЛ22, очень удобными.

«парами» (как сказали бы паровозники), посмотрев на приборный щиток, что помощника посмотреть вставку. Возникла авария выпал сигнальный отросток. Опустили подробности; важно, что обнаружена неисправность. А поезду уже открыли зеленый свет по станции, сообщил о ситуации и диспетчеру не очень трудоемкая, на нее ушло время с дежурным, чтоб доложить о готовности к выходу спешить не стал: сначала машинистом позволил «погулять» по станции машинистом случилось в результате так, что по Шадринскому отделению) скорый прошел с 12-минутным машинисту все же удалось войти в границы, все равно происшествие было.

возвращения из поездки, зам по эксплуатации — к начальству. Начальник отдела эксплуатации не смог, так что их переадресовали Дашевскому. Такой вариант не сулил успеха. Знал, что в подобных случаях каждая деталь мундира, старается перевалить

вину на смежника. С нехорошими предчувствиями предстал он перед Дашевским. Но Дмитрий Моисеевич и в этой ситуации повел себя нестандартно. Выслушав машиниста, дежурного по станции, диспетчера, он решительно встал на сторону машиниста: дескать, даже если тот и обнаружил неисправность не вовремя, то все равно молодец, что ею не пренебрег. А движенцы должны были помочь ему ввести поезд в график. Вместо того один затеял маневры по станции, другой пустил грузовой впереди.

— Вот таким был Дмитрий Моисеевич — объективным, справедливым, требовательным, — делает вывод машинист-ветеран.

В 1973 году Дашевского переводят в Управление Свердловской железной дороги — на должность заместителя начальника службы движения, а через два года назначают начальником этой службы. Суть работы его одна, но от ступеньки к ступеньке расширяются границы его компетенции. И в 1981 году Дмитрий Моисеевич занимает самую ответственную и тяжелую — особенно в те годы! — должность заместителя начальника Свердловской железной дороги по движению и грузовой работе.

Начиналась эпопея освоения Тюменского Севера — тяжелейший период для Свердловской дороги. Дорога находилась под неусыпным вниманием правительства СССР. Должность Д. М. Дашевского — на «острие атаки». Как он сам вспоминал впоследствии, на дороге скапливалось поездов до 200 «брошенных поездов». Поезда с грузом для газовиков и нефтяников буквально поджигали строителей трассы с тыла: два путицы уложат рельсошпальную решетку, как сразу движенцы ставят на нее вагоны под выгрузку. Это была работа на пределе человеческих сил.

Ситуация на рельсах постоянно менялась, и требовались какие-то невероятные усилия, чтоб разрешить очередную коллизию. Диспетчер Т. Н. Бисерова вспоминает, как однажды Дмитрий Моисеевич, зам начальника дороги, лично пришел в диспетчерский пункт и, собрав весь персонал, объяснил, что возникла срочная необходимость выставить с Арамилевского обхода состав с трубами и отправить его в Тюмень. Был он, как всегда, остроумен и обаятелен, однако диспетчеры, уяснив суть дела, ахнули: состав, о котором шла речь, был заставлен более чем десятком поездов. Да тут работы не на одни сутки — возразили они ему. Да зачем же непременно этот состав — из самой глубины затора? Есть ведь поближе к выходу другие составы с трубами. Нет, возразил Дашевский, нужны трубы именно этого диаметра. А может, легче позвонить на завод и договориться с ними, чтоб отгрузили новую партию? — не унимались диспетчеры. Дашевский и с этим не согласился: все эти переговоры и согласования займут много времени, а трубы требуются немедленно. В общем, пререкания оказались бесполезными.

— Мы поняли, — заключает Татьяна Николаевна, — что Дмитрий Моисеевич требует от нас именно той титанической работы, на которую способен только он сам.

Ну, раз он способен, значит — дело в принципе выполнимое. Поставили, как говорится, на уши все отделение, сам Дашевский, естественно, не только «нажимал», но и помогал. Состав с трубами ушел в срок.

Вот за такие труды Дмитрий Моисеевич в тот период был отмечен орденом Трудового Красного Знамени (далеко не единственная, кстати, его правительственная награда).

Известность Дашевского как специалиста по нахождению выходов из любых безвыходных транспортных ситуаций перешагнула границы Свердловской дороги. Министерским приказом он был включен в состав особой бригады МПС, полномочия которой распространялись на всю

железнодорожную сеть страны. Бригада «расшивала» узкие места, создающие трудности с продвижением поездов с народнохозяйственными грузами. Работа в этой «аварийной» бригаде была связана с дальними поездками. Не раз Дмитрию Моисеевичу доводилось выезжать в Среднюю Азию, на Кольский полуостров, в Азербайджан, на Северный Кавказ и в другие места, чтоб «навести порядок», «протолкнуть» застрявшие в пути грузовые поезда.

В. М. Скворцов, возглавивший управление дороги в 1977 году, не любил отпускать его в такие поездки: и у себя, мол, работы хватает. Но Дашевский был легок на подъем и ехал туда, где его присутствия требовала дорожная обстановка, по первому знаку, в Березники или Соликамск, в Серов или Ивдель, в Тавду или Приобье. А что касается Тюмени, Сургу-та — там он, можно сказать, дневал и ночевал.

А в середине 80-х годов самым «узким» местом на Свердловской магистрали были признаны пассажирские перевозки, и приказом министра путей сообщения в 1986 году Д. М. Дашевский назначается заместителем начальника дороги по пассажирским перевозкам. И за эту работу он, как всегда, берется основательно. Сам проезжает по разным маршрутам, чтоб непосредственно понаблюдать за работой проводников, начальников поездов. Так же пристально, с ближнего расстояния, изучает работу билетных кассиров. Результатом этих «погружений в проблему» становится увеличение количества фирменных поездов (число их на дороге доходит до 12), улучшение ремонта пассажирских вагонов, внедрение автоматизированной системы продажи поездных документов «Экспресс». Заметно улучшается график проследования и прибытия пассажирских поездов. Для улучшения контроля за работой проводников вводятся талоны предупреждения, которые стали существенным стимулом в работе. В общем, работа Дашевского в должности начальника пассажирской службы дороги оставила глубокий след, который и до сих пор ощущают пассажиры.

Дмитрий Моисеевич Дашевский был человеком заслуженным. Его заслуги признаны и официально (мы имеем в виду правительственные награды, ведомственный знак «Почетному железнодорожнику» и звание «Заслуженный работник транспорта РСФСР», которым он был отмечен в 1986 году), а более того — коллегами-железнодорожниками, которые чрезвычайно высоко оценивали его деловые и человеческие качества. Очень теплые строки посвятил ему в недавно опубликованных воспоминаниях бывший начальник Свердловской железной дороги Б. И. Колесников. Борис Иванович называет его своим учителем, наставником. Став начальником дороги, Колесников пригласил Дмитрия Моисеевича к себе помощником (тот только что перешагнул черту пенсионного возраста, но опыта, мудрости и энергии у него еще было — не занимать стать), и тот, по словам автора воспоминаний, «как отец родной делал все от него зависящее, чтобы облегчить мне работу». И вот обобщающая оценка руководителем дороги этого неординарного человека: «Его знали и уважали многие, и он знал многих и всегда мог дать дельный совет. Думаю, что когда-нибудь о Дмитрие Моисеевиче Дашевском напишут книгу. Он этого заслужил».

Пусть же этот небольшой очерк послужит к ней прологом.

³ Колесников Б.И. Размышления под стук колес.— Екатеринбург: Изд-во «СВ-96», 2001. С. 85-86.

Атланты небо держа

Григорий
Маркович
Шиманович

Из сорока шести лет своего служебного тринадцатилетия Григорий Маркович начал свою служебную деятельность в 1983-й. Внимательный читатель может заметить, что дата назначения на должность с этими датами, легкая для запоминания, Григорий Маркович в истории дороги по праву заслуживает, о которых невольно вспомнит любая песня ленинградского «барменного плеча».

От рождения каменные плечи человека были пройдены долгий и трудный путь профессионального и житейского, — чтобы на себя ответственность за самый трудный труд хозяйства, да еще в тот момент, когда «вер». Ему бы книгу написать об этом своем деле, счел, что негоже своей фигурой заслоняемые плодотворные годы своей жизни, и живцем Г. М. Штейнфером написал книгу о Свердловской железной дороге (которую он и получил). Первый заместитель начальника дороги в предисловии к книге Г. М. Шимановича пишет: «Есть уверенность, что ее с большим интересом прочитают железнодорожники. Это, безусловно, так. А в этой главе такого большого и сложного дела, заслуживающего внимания. Краткий очерк этой замечательной истории здесь представить».

Детство нашего героя по всем параметрам было самым счастливым. Родился он под теплым южным солнцем. Его родители были людьми самых мирных профессий. Отец, Марк Яковлевич, был агрономом-выдовном, — фельдшером-акушером. Мама, Мария Яковлевна, работала в пункте станции Симферополь, так что о мальчике вошел рано.

Учился Григорий легко и успешно, и его отличия были заметны: его уважали и даже слушали.

Но вот эту так хорошо начавшуюся жизнь...

К счастью, главные трагедии тех лет не коснулись Григория. События оказались вовлечены и он, не будучи в компании таких же малолеток, как он сам, окончил пять классов), участвовал в подгото-

Бригада «расшивала» узкие места, со-
нием поездов с народнохозяйственны-
ейной» бригаде была связана с дальни-
рисеевичу доводилось выезжать в Сред-
ов, в Азербайджан, на Северный Кавказ
порядок», «протолкнуть» застрявшие

й управление дороги в 1977 году, не лю-
к: и у себя, мол, работы хватает. Но Да-
ехал туда, где его присутствия требова-
ому знаку, в Березники или Соликамск,
Приобье. А что касается Тюмени, Сургу-
ал и ночевал.

им «узким» местом на Свердловской ма-
рские перевозки, и приказом министра
И. Дашевский назначается заместителем
им перевозкам. И за эту работу он, как
и проезжает по разным маршрутам, чтоб
работой проводников, начальников по-
его расстояния, изучает работу билет-
огружений в проблему» становится увели-
идов (число их на дороге доходит до 12),
к вагонов, внедрение автоматизирован-
окументов «Экспресс». Заметно улучша-
бытия пассажирских поездов. Для улуч-
одников вводятся талоны предупрежде-
и стимулом в работе. В общем, работа
ика пассажирской службы дороги оста-
сих пор ощущают пассажиры.

ский был человеком заслуженным. Его
мы имеем в виду правительственные на-
четному железнодорожнику» и звание
рта РСФСР», которым он был отмечен
легами-железнодорожниками, которые
его деловые и человеческие качества.
му в недавно опубликованных воспомин-
овской железной дороги Б. И. Колесни-
своим учителем, наставником. Став на-
ригласил Дмитрия Моисеевича к себе
шагнул черту пенсионного возраста, но
еще было — не занимать статью), и тот,
«как отец родной делал все от него за-
боту». И вот обобщающая оценка руко-
арного человека: «Его знали и уважали
да мог дать дельный совет. Думаю, что
иче Дашевском напишут книгу. Он это-

рк послужит к ней прологом.

под стук колес.— Екатеринбург: Изд-во

Атланты небо держат...

**Григорий
Маркович
Шиманович**

Из сорока шести лет своего служения Свердловской железной до-
роге тринадцать Григорий Маркович Шиманович возглавлял груз-
зовую службу. Причем заметьте, какие это были годы: с 1970 по
1983-й. Внимательный читатель нашей книги, сопоставив его
должность с этими датами, легко уразумеет, что Григорий Мар-
кович в истории дороги по праву занимает место в ряду тех лю-
дей, о которых невольно вспоминаешь, когда слушаешь извест-
ную песню ленинградского «барда»: «Атланты небо держат на ка-
менных плечах».

От рождения каменные плечи человеку не даются: Шиманович дол-
жен был пройти долгий и трудный путь закалки и накопления опыта — про-
фессионального и житейского, — чтобы решиться, когда пробил час, взять
на себя ответственность за самый трудный участок железнодорожного
хозяйства, да еще в тот момент, когда дорога совершала «рывок на Се-
вер». Ему бы книгу написать об этом своем пути, но Григорий Маркович
счел, что негоже своей фигурой заслонять дело, которому он посвятил са-
мые плодотворные годы своей жизни, и вместе со своим другом и сослуж-
ивцем Г. М. Штейнфером написал книгу об истории грузовой службы
Свердловской железной дороги (которую мы уже не раз выше цитирова-
ли). Первый заместитель начальника дороги А. Л. Гредин в своем неболь-
шом предисловии к книге Г. М. Шимановича и Г. М. Штейнфера выража-
ет уверенность, что ее с большим интересом прочитают многие желез-
нодорожники. Это, безусловно, так. А все же и жизнь человека, стоящего
во главе такого большого и сложного дела, заслуживает общественного
внимания. Краткий очерк этой замечательной судьбы мы и собираемся
здесь представить.

Детство нашего героя по всем параметрам обещало быть благопо-
лучным. Родился он под теплым южным солнцем — в Симферополе. Ро-
дители его были людьми самых мирных и востребованных профессий:
отец, Марк Яковлевич, был агрономом-семеноводом, а мать, Мария Да-
выдовна, — фельдшером-акушером. Мать много лет проработала в мед-
пункте станции Симферополь, так что образ железной дороги в сознание
мальчика вошел рано.

Учился Григорий легко и успешно, в ребячьей компании был фигурой
заметной: его уважали и даже слушались.

Но вот эту так хорошо начавшуюся жизнь перевернула война.

К счастью, главные трагедии тех лет его миновали, хотя в водоворот
событий оказался вовлечен и он, несмотря на малые лета. Поначалу
в компании таких же малолеток, как он сам (а он как раз перед войной окон-
чил пять классов), участвовал в подготовке города к обороне: мальчишки

собирали по городу пустые бутылки и начиняли их затем гремучей смесью бензина с порохом — знаменитым противотанковым «коктейлем Молотова». А когда захват немцами столицы Крыма стал неотвратимым, семья Шимановичей, как и многие семьи симферопольцев, уехала в эвакуацию. Но в 1944 году они возвратились и обнаружили на месте цветущего города развалины и запустение. Григорию было уже шестнадцать, и он принял активное участие в восстановлении своей мужской школы № 14 — единственной в последнюю военную зиму в Симферополе. В ней он и продолжил учебу, проявляя недюжинные способности и общественную активность, благодаря чему был избран секретарем школьной комсомольской организации. Кстати, школьные комсомольцы увлекались тогда не собраниями и «дискотеками» (как их сверстники десятилетия спустя), а вполне серьезным делом: подключившись к работе ОСОАВИАХИМа (была тогда такая массовая организация, стремившаяся помогать укреплению обороноспособности страны), искали сохранившиеся в потайных местах со времен оккупации склады с боеприпасами, чтоб затем их уничтожить.

Школу Григорий Шиманович окончил в 1947-м, сумев при всех сложностях военного времени не потерять ни одного года, и сразу же поступил в Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта. В декабре 1951 года институт был весьма успешно им окончен, после чего комиссия по распределению от имени министерства выдала ему направление на Свердловскую железную дорогу.

Направление на Урал молодой инженер воспринял без внутреннего противодействия и даже с интересом. Воспитания он был, как вы убедились, далеко не тепличного, а легендарный край, приобретший в послевоенные годы небывалую прежде популярность благодаря сказам Бажова (они только восходили тогда на вершину своей славы) и трилогии Евгения Федорова «Каменный пояс», которая тогда еще даже не была завершена, а уже зачитывалась всеми взахлеб, — так вот, этот легендарный край его манил.

Но когда молодой Шиманович приехал в Свердловск, в службе движения дороги ему сказали: «Урал ты еще узнаешь, а пока поезжай дежурным по станции Вагай».

Как говорят философы-оптимисты, что ни делается — все к лучшему. Станция Вагай была стыковой — за ней начиналась Омская железная дорога. Такие пункты играют очень важную роль в регулировании железнодорожных перевозок: на них дорога принимает на свою ответственность или передает ответственность другой дороге относительно поездов, вагонов и грузов. Фиксируется время, фиксируется само наличие вагона. Только благодаря этому учету можно проследить и, если надо, откорректировать движение груза, он же позволяет точно установить меру ответственности всех участников перевозочного процесса за сохранность и своевременность доставки груза. Мы обращаем внимание на эти, в общем-то, элементарные вещи, чтобы подчеркнуть: направление в отдаленный Вагай было для молодого специалиста удачей: ему сразу во всей сложности, но еще и в сравнительно небольшом масштабе явилось поле той профессиональной деятельности, которая в его дальнейшей жизни станет определяющей. Хотя допускаем и другой вариант толкования той давней ситуации: удача коренилась в самом складе характера Григория Марковича: со свойственной ему восприимчивостью и энергией он влез в конкретную область необъятного железнодорожного хозяйства (мог бы и в другую, тогда бы жизнь его складывалась как-то иначе), нашел в ней глубокий смысл и интерес — и это повлияло на дальнейшее движение его по службе.

Поначалу, однако, Григорий Маркович ответственности дежурного по такой станции на и, что скрывать, даже в какой-то степени неробкий, а тут еще и наставники у него в станции Вагай Сергей Низов и диспетчер таскали» новичка, что уже через три месяца крупной станции Тюмень, а затем повел

Дальнейший карьерный рост Шимановича, что работы он не боялся, суть дела он не паниковал, а просто их не повторял. Сначала диспетчер, затем заместитель начальника дела движения Тюменского отделения

Шли пятидесятые годы, нефтяной бизнес виделся, геологи еще бродили по тайге. Но назвать работу, которую приходилось в



Григорий Маркович Шиманович

спокойной мы бы не решились: все-таки в тех станциях на Транссибе. Приходилось запускать транзитные и местные грузы. Начальнику отдела движения приходилось в Тюменском направлении: строить вторые пути, блокировку. Одновременно шло объединение Омского, Камышловского и Ишимского — в результате укрупнение требовало новых методов и маневровой работы.

Деловые качества инженера и организатора были отмечены руководством дороги, и в ноябре 1953 года назначен начальником Егоршинского отделения.

Так исторически сложилось, что отсюда встал, как оказалось потом, на целых десятилетия на дороге в техническом и социальном смысле Сосьва—Алапаевск протяженностью 158

ки и начинали их затем гремучей смесью
 им противотанковым «коктейлем Молото-
 алицы Крыма стал неотвратимым, семья
 и симферопольцев, уехала в эвакуацию.
 и обнаружили на месте цветущего горо-
 орию было уже шестнадцать, и он принял
 ии своей мужской школы № 14 — един-
 иму в Симферополе. В ней он и продол-
 способности и общественную активность,
 старем школьной комсомольской органи-
 ольцы увлекались тогда не собраниями
 ки десятилетия спустя), а вполне серьез-
 те ОСОАВИАХИМа (была тогда такая мас-
 помогать укреплению обороноспособно-
 ся в потайных местах со времен оккупа-
 затем их уничтожить.

окончил в 1947-м, сумев при всех слож-
 ерять ни одного года, и сразу же посту-
 ит инженеров железнодорожного транс-
 ыт был весьма успешно им окончен, по-
 нию от имени министерства выдала ему
 елезную дорогу.

ой инженер воспринял без внутреннего
 есом. Воспитания он был, как вы убедит-
 гандарный край, приобретший в после-
 е популярность благодаря сказам Бажо-
 на вершину своей славы) и трилогии Ев-
 яс», которая тогда еще даже не была
 семи взмахом, — так вот, этот легендар-

ич приехал в Свердловск, в службе дви-
 ты еще узнаешь, а пока поезжай дежур-

исты, что ни делается — все к лучшему.
 за ней начиналась Омская железная до-
 ажную роль в регулировании железнодо-
 принимает на свою ответственность или
 и дороге относительно поездов, вагонов
 аксируется само наличие вагона. Только
 оследить и, если надо, откорректировать
 точно установить меру ответственности
 процесса за сохранность и своевременность
 мание на эти, в общем-то, элементарные
 ление в отдаленный Вагай было для мо-
 разу во всей сложности, но еще и в срав-
 вылось поле той профессиональной дея-
 ей жизни станет определяющей. Хотя до-
 кования той давней ситуации: удача
 ера Григория Марковича: со собствен-
 ергией он влез в конкретную область
 озяйства (мог бы и в другую, тогда бы
 ече), нашел в ней глубокий смысл и ин-
 йшее движение его по службе.

Поначалу, однако, Григорий Маркович знать свою судьбу не мог, мера ответственности дежурного по такой станции ему была достаточно понятна и, что скрывать, даже в какой-то степени его пугала. Но человек он был неробкий, а тут еще и наставники у него оказались сильные — начальник станции Вагай Сергей Низов и диспетчер Николай Лобанов. Они так «натаскали» новичка, что уже через три месяца его перевели дежурным по крупной станции Тюмень, а затем повысили до маневрового диспетчера.

Дальнейший карьерный рост Шимановича был быстрым, а все оттого, что работы он не боялся, суть дела схватывал на лету, от ошибок не паниковал, а просто их не повторял. Так что уже через год он — поездной диспетчер, затем заместитель начальника, а вскоре и начальник отдела движения Тюменского отделения дороги.

Шли пятидесятые годы, нефтяной бум вокруг Тюмени еще не предвиделся, геологи еще бродили по тайге без твердой надежды на успех. Но назвать работу, которую приходилось в те годы выполнять Шимановичу,



Григорий Маркович Шиманович

спокойной мы бы не решились: все-таки и тогда это была одна из узловых станций на Транссибе. Приходилось здорово крутиться, чтоб ритмично пропускать транзитные и местные грузовые потоки. Кроме того, ему как начальнику отдела движения приходилось заниматься реконструкцией Тюменского направления: строить вторые пути, устанавливать полуавтоблокировку. Одновременно шло объединение трех отделений — Тюменского, Камышловского и Ишимского — в одно, Тюменское. Столь значительное укрупнение требовало новых подходов к технологии поездной и маневровой работы.

Деловые качества инженера и организатора Шимановича были замечены руководством дороги, и в ноябре 1961 года его назначают начальником Егоршинского отделения.

Так исторически сложилось, что отделение, во главе которого он встал, как оказалось потом, на целых десять лет, было наиболее отстающим на дороге в техническом и социальном плане. Его основная линия Сосьва–Алапаевск протяженностью 158 километров проектировалась

еще до войны, чтоб взять на себя часть нагрузки напряженной линии Серов–Нижний Тагил, строили ее в авральном темпе в годы войны, привлекая крестьян из окрестных сел, достраивали уже после войны в основном руками пленных немцев и румын... Была она в плохом техническом состоянии, не обустроена; руководители управления между собой называли ее «деревянной дорогой». Туда и средства-то на развитие не выделялись, приходилось рассчитывать только на свои силы. Вот на такое хозяйство был посажен так хорошо проявивший себя в Тюмени молодой инженер. Да, молодой: от роду ему было всего 33 года, хотя за плечами было уже 10 лет работы на ответственных железнодорожных должностях. Была уже и семья: жена Лора Яковлевна, по образованию врач, сын и дочь.

Кстати, с таким «тылом», хоть он и неоценимо важен в житейском плане, трудно вообще срываться с места, а еще труднее покидать хоть не самый благоустроенный, но все же областной город и ехать в пристанционный поселок с репутацией весьма мало вдохновляющей.

Но, как известно, 33 года — возраст особенный: в нем дерзость и творческая энергия молодости сочетаются с уже поднакопленным опытом, а честолюбивые устремления пока что не приземлены житейскими разочарованиями. Словом, «возраст Христа» — самый работоспособный и целеустремленный на протяжении всей жизни. Если кому-то суждено совершить что-то выдающееся — совершают, как правило, в этом возрасте. И Григорий Маркович решается на переезд; Лора Яковлевна, обремененная детьми, следует за мужем, как верная декабристка.

Осмотрев отделение, Шиманович крепко задумался: с чего начать? Опыт работы на главном ходу дороги подсказывал: начинать с небольших по объему, но эффективных работ. И он начал укладывать стрелочные переводы, удлинять пути, строить дополнительные. Гордостью всего отделения стал пуск первого скоростного пригородного поезда на участке Егоршино–Свердловск. Теперь до столицы Урала можно было доехать за два часа двадцать минут, вместо четырех ранее.

По инициативе начальника отделения началось строительство многоквартирных полностью благоустроенных жилых домов, вместо малоквартирных с «частичным» благоустройством.

Скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Понадобились годы для того, чтобы отсталое отделение по уровню технического развития и благоустройства поднялось на уровень всей дороги. И только Григорий Маркович почувствовал, что достиг определенных результатов, за которые не стыдно, как снова вызывают в управление. В кадрах сказали: есть предложение назначить вас начальником грузовой службы.

Не привык Шиманович отказываться от работы, раз уж сочли, что он в этом месте нужен. Так что снова — переезд, правда, уже в Свердловск.

Дела в грузовой службе тоже были не ахти — велики простои вагонов, сложно шла выгрузка грузов, особенно плохо было с их сохранностью. Григорий Маркович вообще-то был движенцем, особенности грузовой и коммерческой деятельности в основной круг его интересов до той поры не входили. Но очень помог опыт, приобретенный на Егоршинском отделении: все же начальник отделения отвечает за все. Начальник дороги поставил перед Шимановичем, назначая на должность, главную задачу: организовать выгрузку, влиять на ее ход. В службе под руководством нового руководителя разработали комплекс мер, позволяющих регулировать процесс образования местного груза, его плановую выгрузку. Стали применять усиленную механизацию погрузочно-разгрузочных работ, наладили

деловые отношения с владельцами погрузочных средств. В итоге выгрузка достигла 85 процентов выгрузки дороги.

Результат не заставил себя ждать. Годом выгрузка была увеличена на полтора процента, что позволило сэкономить 10 миллионов рублей. В отдельные дни на дороге скапливались вагоны, которые приходилось порабатывать, чтобы добиться лучшей сохранности груза. Определена мера ответственности руководителей станций, улучшена организация коммандировочного отдела. В итоге удалось добиться высокой плохой сохранности перевозимых грузов.

Конечно, особенно много усилил внимание к вопросу сохранности грузов на строящемся Нижневартовск, на базе которой было создано новое отделение. В отдельные дни на дороге скапливались вагоны, которые приходилось порабатывать, чтобы добиться лучшей сохранности груза. Определена мера ответственности руководителей станций, улучшена организация коммандировочного отдела. В итоге удалось добиться высокой плохой сохранности перевозимых грузов.

Но Шиманович выход нашел. Ведь если клиент не может его возить, то можно сделать заказы на перевозку, если у клиента нет возможности оперативно их разгрузить на площадках станций. При этом вагоны с грузом не простаивают на путях. И неизвестно под чью ответственность в этих мерах не было ничего чрезвычайного: вагоны складировать грузы нерасторопных хозяйств.

Предложенный порядок существенно улучшил работу, а Григорий Маркович за проявленную инициативу был награжден орденом «Знак Почета».

Если перечислять все сделанное под руководством его Г. М. Шимановичем, то получится очень много. Было начато строительство грузовых депо, построены первые терминалы для обслуживания поездов на станции Свердловск-Товарный. Были проведены работы по ремонту аккумуляторных погрузочных устройств, что позволило централизовать управление.

Конечно, все это делалось не одним Григорием Марковичем, а единомышленниками под его руководством. Среди них главный инженер службы Николай Федорович, начальник службы Иван Федорович, а также Геннадия Моисеевича Штейнфера и другие.

Тринадцать лет пролетели как один день. Еще больше закалили Григория Марковича.

В 1983 году он назначается начальником службы «Промжелдортранс» МПС, где внедрил механизацию, ввел автоматизацию производства. В 1992 году стал генеральным директором «Промжелдортранс», а после ухода на пенсию в 1993 году три года работал помощником проректора государственной Академии путей сообщения. В Свердловской железной дороге. Потом о ней мы начали этот очерк...

себя часть нагрузки напряженной линии ее в авральном темпе в годы войны, при сел, доставляли уже после войны в осев и румын... Была она в плохом техническом состоянии; руководители управления между собой «погой». Туда и средства-то на развитие не считывать только на свои силы. Вот на так хорошо проявивший себя в Тюмени мототранспортом от роду ему было всего 33 года, хотя за годы работы на ответственных железнодорожных участках: жена Лора Яковлевна, по образованию

он и неоценимо важен в житейском плане места, а еще труднее покидать хоть не совсем областную город и ехать в пристанционный весьма мало вдохновляющей.

его возраст особенный: в нем дерзость сочетается с уже поднакопленным опытом, пока что не приземлены житейскими «летом и рождением Христа» — самый работоспособный в жизни. Если кому-то суждено совершить, как правило, в этом возрасте переезд; Лора Яковлевна, обремененная, как верная декабристка.

Шиманович крепко задумался: с чего начать? Дороги подсказывал: начинай с небольших работ. И он начал укладывать стрелочные пути дополнительные. Гордостью всего отделения пригородного поезда на участке от столицы Урала можно было доехать за четыре часа ранее.

в отделении началось строительство многоэтажных жилых домов, вместо малоквартирного строительства.

да не скоро дело делается. Понадобились в отделение по уровню технического развития на уровень всей дороги. И только Григорий, что достиг определенных результатов, заставляют в управление. В кадрах сказали: как начальником грузовой службы.

казываться от работы, раз уж сочли, что он переезд, правда, уже в Свердловск. тоже были не ахти — велики простои вагонов, особенно плохо было с их сохранностью в основном круг его интересов до той поры, когда приобретенный на Егоршинском отделении отвечает за все. Начальник дороги, назначая на должность, главную задачу: на ее ход. В службе под руководством нового комплекс мер, позволяющих регулировать грузы, его плановую выгрузку. Стали приходить погрузочно-разгрузочных работ, наладили

деловые отношения с владельцами подъездных путей, на которых выполнялось 85 процентов выгрузки дороги.

Результат не заставил себя ждать. В 1975 году по сравнению с 1970 годом выгрузка была увеличена на полторы тысячи вагонов в сутки и впервые превысила десяти тысячный среднесуточный рубеж. Немало пришлось поработать, чтобы добиться лучшей сохранности грузов: тут была четко определена мера ответственности руководителей отделений, крупных станций, улучшена организация коммерческой работы, налажена работа актово-претензионного отдела. В итоге количество претензий по поводу плохой сохранности перевозимых грузов снизилось на 48 процентов.

Конечно, особенно много усилий пришлось затратить, чтоб решить вопрос сохранности грузов на строящейся дороге Тобольск — Сургут — Нижневартовск, на базе которой было создано затем Сургутское отделение. В отдельные дни на дороге скапливалось до десяти тысяч вагонов для Сургута. Они стояли на станциях всех отделений, ожидая отправления на Север. Какие нужно было принять меры и привлечь силы, чтоб уберечь их от расхитителей? Количество краж выросло в три с лишним раза, а убытки — более чем в одиннадцать раз. Ситуация становилась чрезвычайной, а все попытки преодолеть ее казались безнадежными.

Но Шиманович выход нашел. Ведь, вообще говоря, нет смысла везти груз заказчику, если он не может его вовремя принять. Вот и стали принимать заказы на перевозку, если у клиента была возможность принять вагоны и оперативно их разгрузить на площадках, оборудованных возле подъездных путей. При этом вагоны с грузом не загонялись на неопределенный срок и неизвестно под чью ответственность в тупики и на запасные пути. В таких мерах не было ничего чрезвычайного: вагоны ведь созданы не для того, чтоб складировать грузы нерасторопных хозяев, а для того, чтоб их перевозить.

Предложенный порядок существенно оздоровил обстановку на дороге, а Григорий Маркович за проявленную инициативу и умелое руководство был награжден орденом «Знак Почета».

Если перечислять все сделанное грузовой службой за период руководства ею Г. М. Шимановичем, то получится длинный перечень. При нем было начато строительство грузовых дворов на станциях Блочная и Войновка, построен первый терминал для обработки двадцатитонных контейнеров на станции Свердловск-Товарный. Введены в эксплуатацию мастерские по ремонту аккумуляторных погрузчиков и коммерческих приспособлений, что позволило централизовать их ремонт на дороге.

Конечно, все это делалось не одним Шимановичем, а коллективом единомышленников под его руководством. Он и сейчас с теплотой вспоминает главного инженера службы Николая Ивановича Кубасова, заместителя начальника службы Ивана Федоровича Кузина, своего лучшего друга Геннадия Моисеевича Штейнфера и многих других.

Тринадцать лет пролетели как один день. Постоянные стрессы кажутся еще больше закалили Григория Марковича.

В 1983 году он назначается начальником Свердловского отделения «Промжелдортранс» МПС, где внедрил диспетчерское руководство перевозками, ввел автоматизацию производственных процессов; в декабре 1992 года стал генеральным директором акционерного общества «Урал-промжелдортранс», а после ухода на заслуженный отдых в 1995 году еще три года работал помощником проректора по научной работе Уральской государственной Академии путей сообщения — курировал связи вуза со Свердловской железной дорогой. Потом еще книгу написал — с упоминания о ней мы начали этот очерк...

«Во всем мне хочется дойти до самой сути»

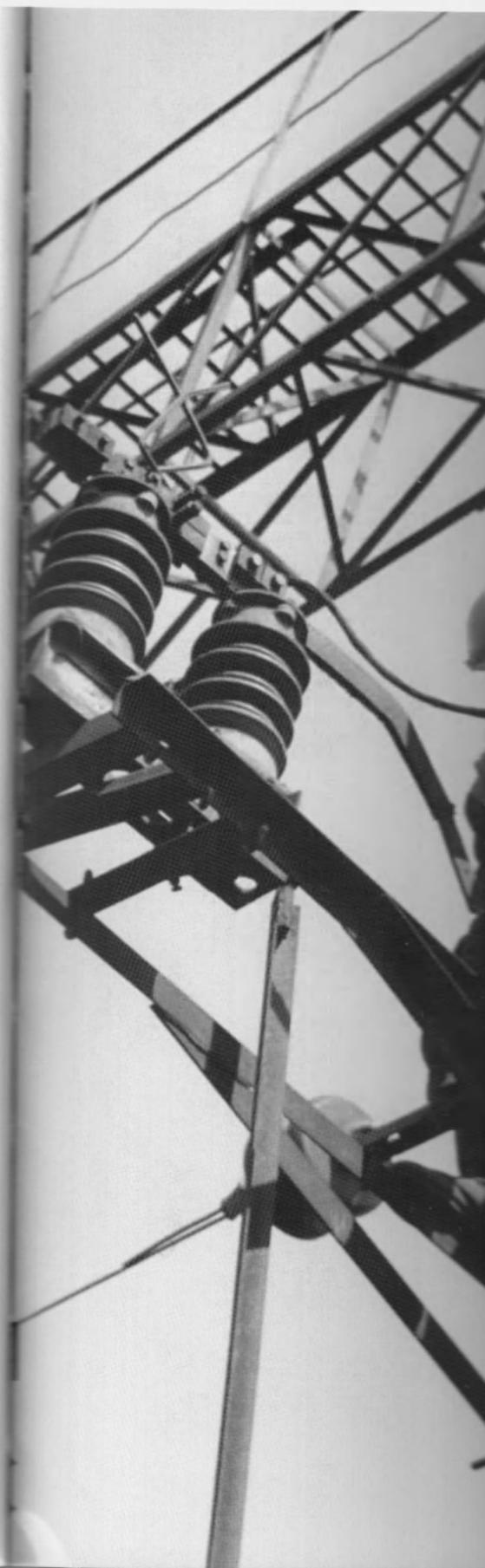
**Василий
Васильевич
Лебедев**

Стальная магистраль — и доселе главная дорога страны — пишет биографии своих работников не строками и датами, а тысячами наезженных километров и десятками, а то и сотнями станций, где приходилось в пути делать остановки — иногда на минуту, а подчас и на многие годы. Так стоит ли удивляться, что многие ветераны уральской дороги по происхождению вовсе не уральцы? Вот и Василий Васильевич Лебедев родился далеко от наших мест — на древней тверской земле, в окрестностях старинного города Ржева. А со станции Ржев можно было уехать, если на север — то в город Торжок, если на юг — то в Вязьму, а если на восток — то и в саму Москву. Но младший сын Василия Степановича и Матрены Алексеевны Лебедевых выбрал западное направление, поскольку там, в городе Великие Луки, располагалось очень серьезное, в представлении деревенского паренька, учебное заведение — техникум железнодорожного транспорта.

Поступил он туда осенью 1938 года, а перед самым концом учебы — летом 1941-го — пришлось срочно вместе с техникумом эвакуироваться в приволжский город Алатырь, где и получил диплом с отличием. И сразу, как и его товарищи, оказался востребованным по основной своей специальности — машиниста паровоза, правда, пока только в должности помощника. Однако на станции Поворино Юго-Восточной железной дороги поработать ему долго не пришлось — был призван в Красную Армию и направлен курсантом в Ульяновское танковое училище.

Обстановка на фронте постоянно менялась. В мае 1942 года стало уже совершенно очевидно, что скорого перелома в войне ожидать не приходится, а для укрепления обороноспособности страны нужно не единовременное усилие, а напряженная работа всего огромного тыла, ГКО принял решение не только прекратить призыв железнодорожников-специалистов в армию, но даже и отозвать с фронта тех, кто был мобилизован раньше. Но несостоявшийся танкист Василий Лебедев не был отправлен в тыл — его перевели в железнодорожные войска, действующие в прифронтовой полосе. Так он и прошел войну в составе колонны паровозов № 20 особого резерва Наркомата путей сообщения. Железнодорожники этой части обеспечивали подвоз к линии фронта боеприпасов и живой силы.

Пункты отправления и прибытия боевого пути Василия Лебедева четко отмечены двумя наградами — медалями «За оборону Сталинграда» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».



«... ДОЙТИ СУТИ»

и доселе главная дорога страны — пишет
Г-иков не строками и датами, а тысячами
в и десятками, а то и сотнями станций, где
каждые остановки — иногда на минуту, а под-
Так стоит ли удивляться, что многие вете-
ло происхождения вовсе не уральцы?

Василий Лебедев родился далеко от наших
русской земле, в окрестностях старинного го-
можно было уехать, если на север — то в го-
кскому, а если на восток — то и в самую Моск-
Гата-овича и Матрены Алексеевны Лебеде-
не. поскольку там, в городе Великие Луки,
в в представлении деревенского паренька,
г железнодорожного транспорта.

1938 года, а перед самым концом учебы —
лично вместе с техникумом эвакуироваться
где и получил диплом с отличием. И сра-
востребованным по основной своей спе-
специализации. правда, пока только в должности по-
Поворино Юго-Восточной железной дороги
лось — был призван в Красную Армию и на-
вое танковое училище.

Ситуация менялась. В мае 1942 года стало
о скорого перелома в войне ожидать не
оборонеспособности страны нужно не еди-
важная работа всего огромного тыла, ГКО
всодня призыв железнодорожников-спе-
и призвать с фронта тех, кто был мобили-
вался танкист Василий Лебедев не был от-
в железнодорожные войска, действующие
с — и прошел войну в составе колонны па-
ва. Чаркомата путей сообщения. Железно-
нвали подвоз к линии фронта боеприпа-

рибытия боевого пути Василия Лебедева
ли — медалями «За оборону Сталинграда»
Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».













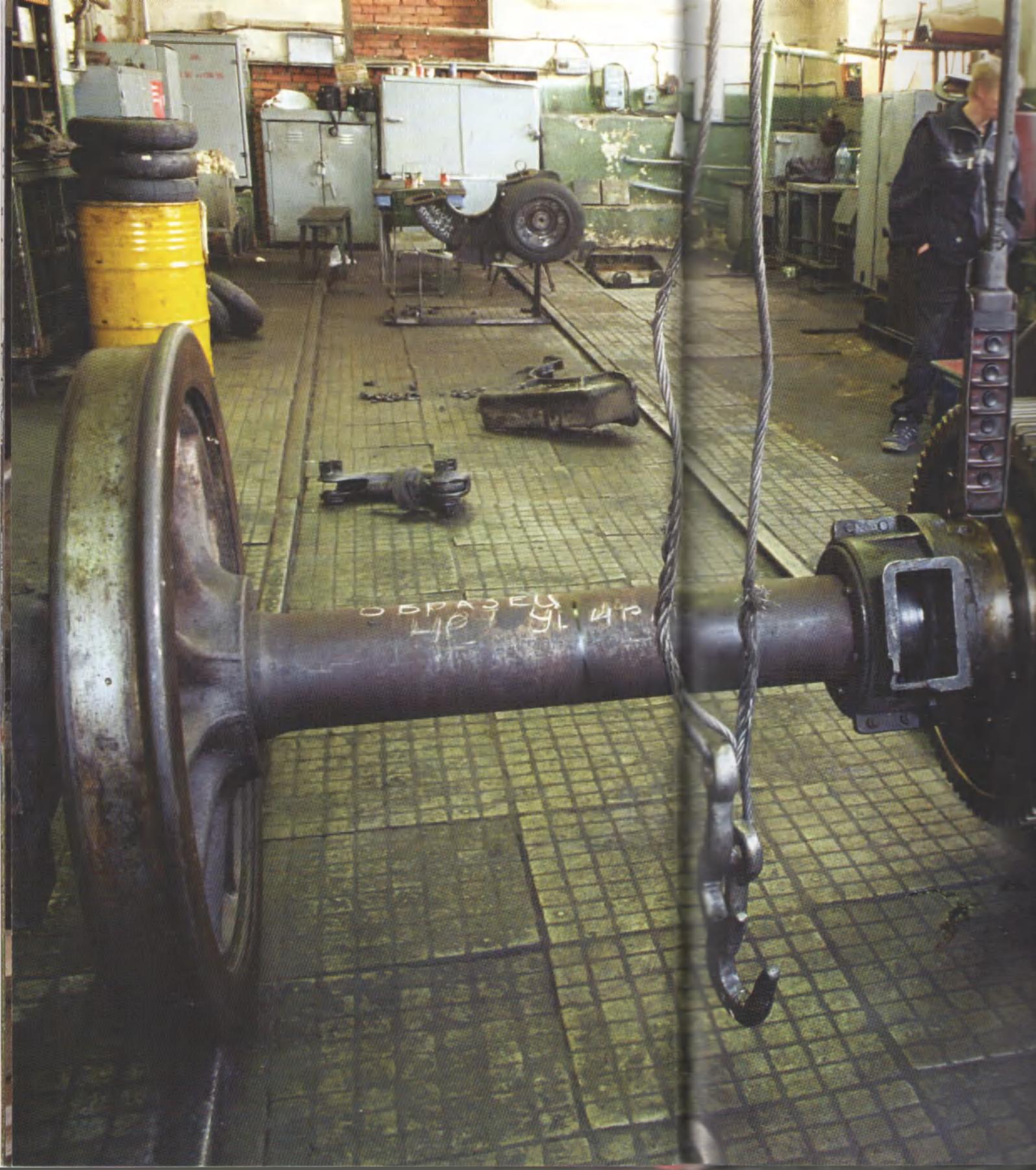


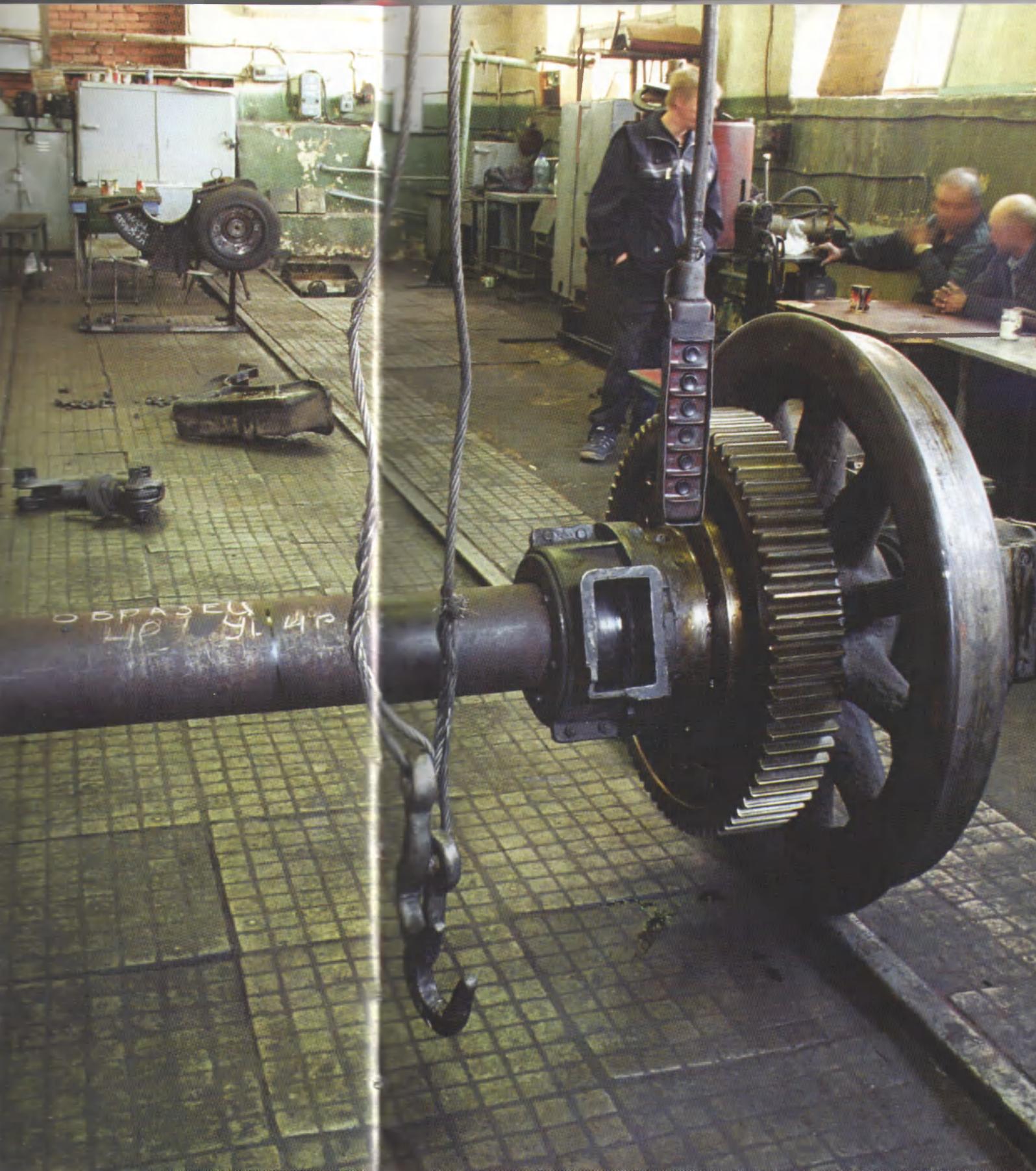






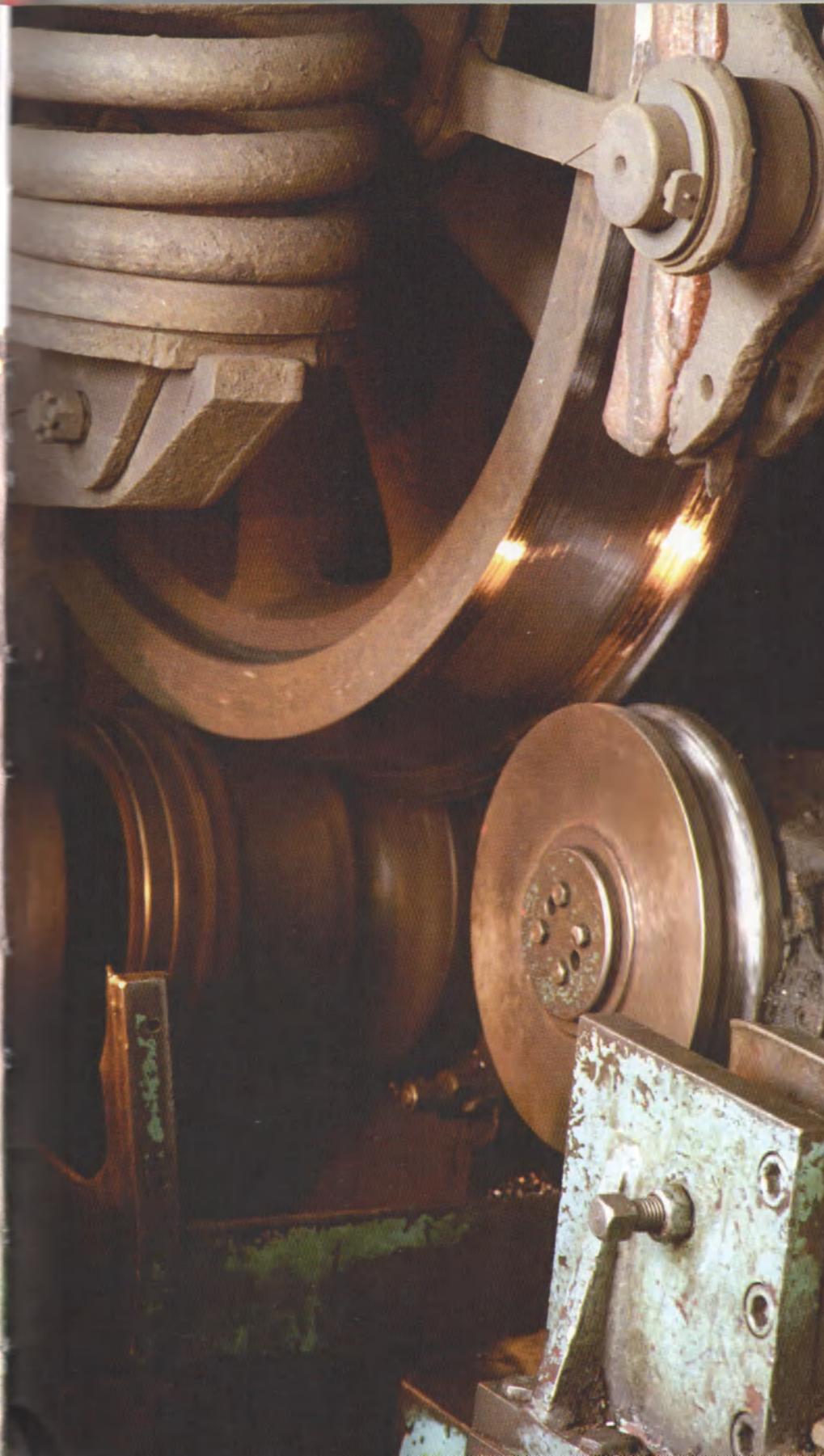
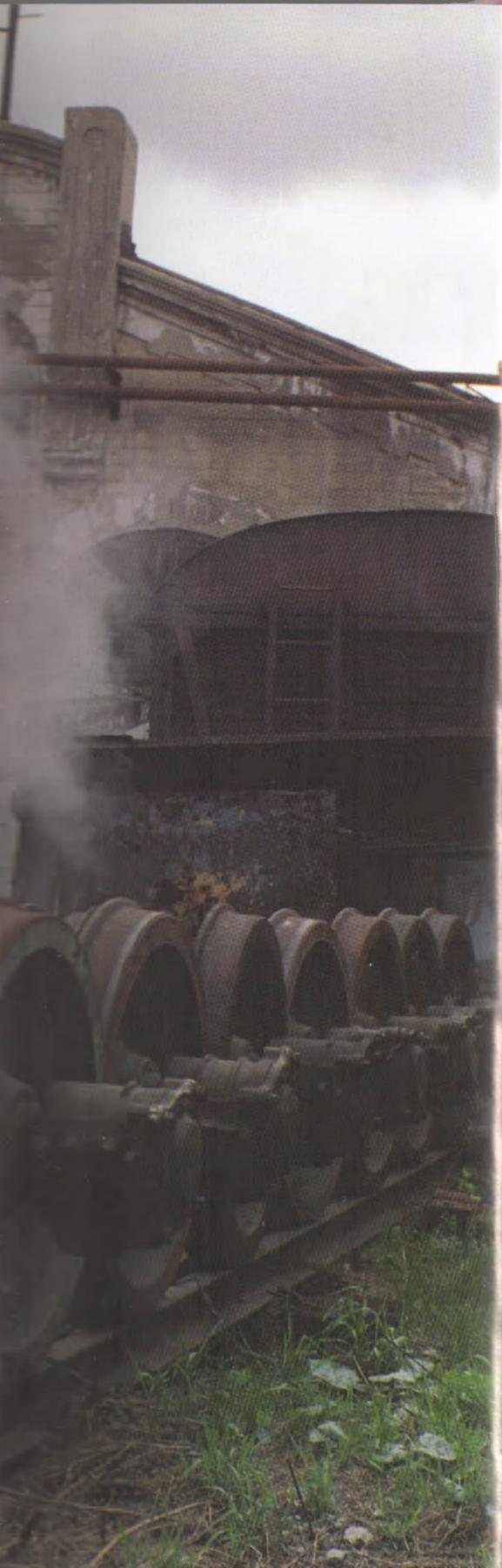


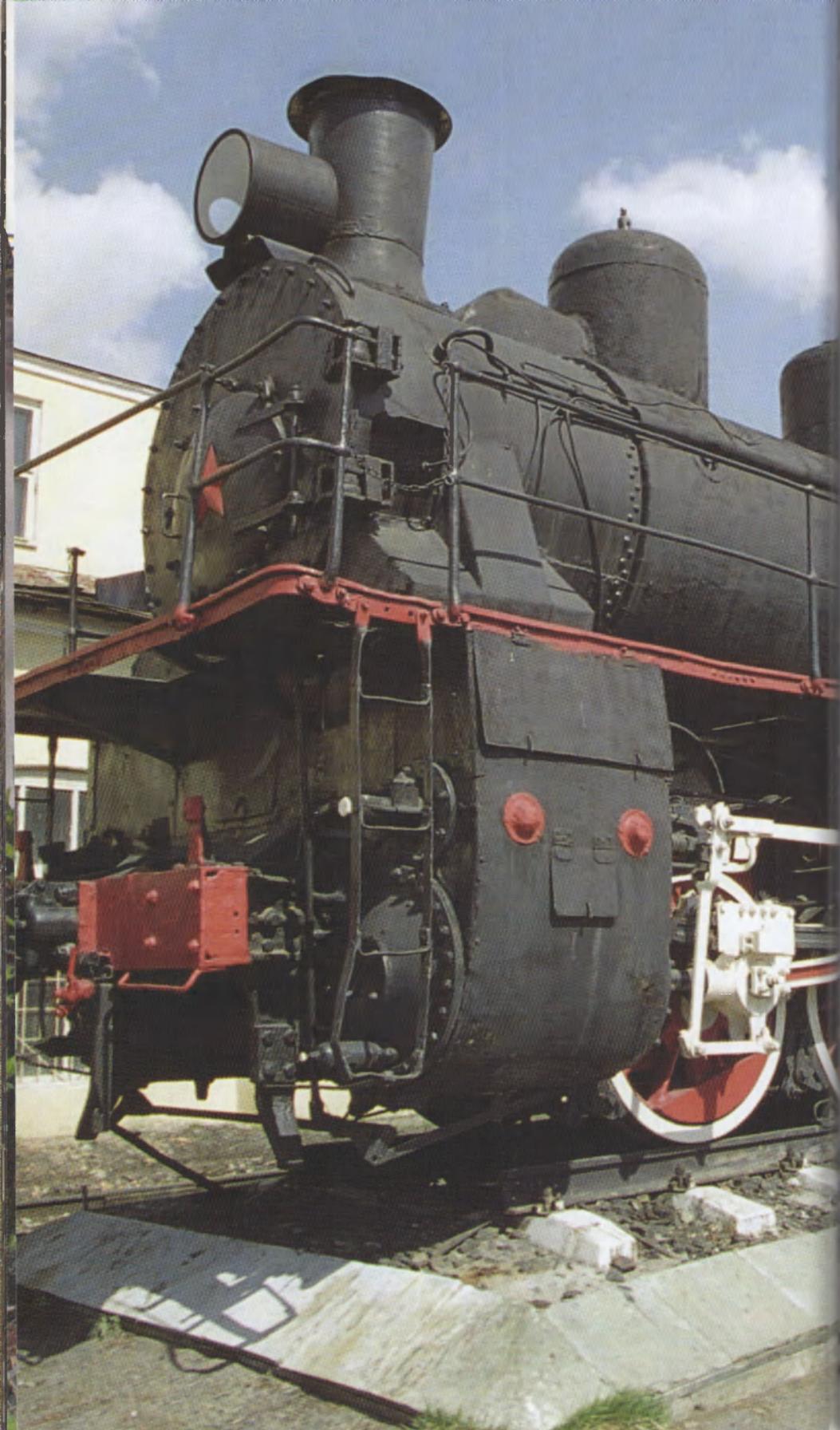




ОБРАЩЕН
4P 4P







А путь у него действительно был и самолетов, рабочее место железнодорожника в воздушном налете локомотив не могло быть в кронах ближайшего леса. Так что в с воздуха машинист практически не спас. Лебедева в такой ситуации погибла. Но ловал — приберег для будущих дел. Он прошел благополучно и после Победы.

Благополучие это надо оценивать с братьев Василия Васильевича погибших в период оккупации, так что мамой он стал.

А в том памятном ему сентябре пошел за объявление в газете: железнодорожное техническое образование, приглашение в градском институте инженеров железнодорожного транспорта с пониманием отнеслось к тяге и получил направление в Ленинград.

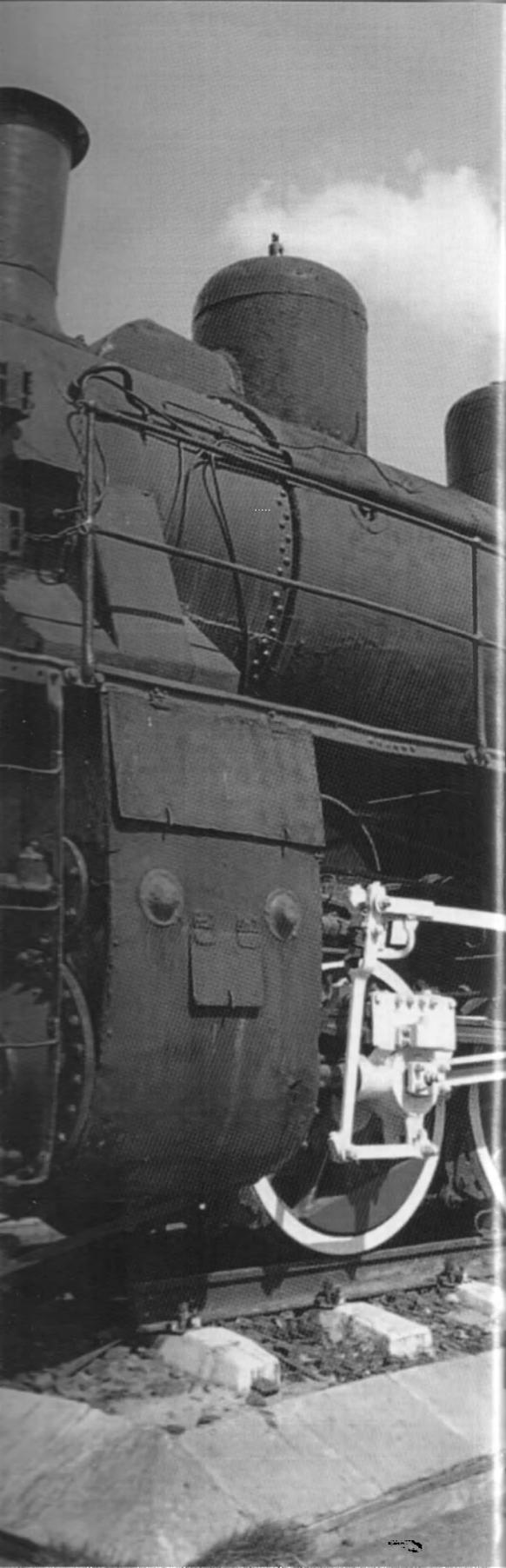
Итогом более чем двухлетнего пребывания в городе на Неве было получение диплома со студенткой-выпускницей Института. В снабжении железнодорожного транспорта раньше и уехала по направлению в Урал ее службы оказалась Пермь. Василий в этой его инженерной должностью стал в локомотивного отдела службы паровозной дороги. Однако живое конкретное дело же, и в 1953–1954 годах он уже работал в паровозного депо Пермь-2 по ремонту.

К этому времени на дороге произведены объединения округа, а Пермская и Свердловская объединены в одну, но теперь — Свердловская. Требовались квалифицированные кадры, и Василий был сменил не только место работы, но и в Свердловск, в Управление паровозного хозяйства дороги.

Целый год семья Лебедевых жила в Перми, а сам Василий Васильевич выходной он приезжал к своим. В это время тацию известный «железнодорожник» Лебедевы наконец-то получили квартиру.

Тогда же, в 1955 году, произошло объединение депо — паровозного и электровозного. Лебедев совершает поступок, который многим из Управления переходит на низшую должность локомотивного депо. А подоплека это в вечных железнодорожных правилах: он занимал одну должность, то, значит, должен сам отвечать, непосредственно.

О том времени, когда он руководил, сейчас ему теперь вспоминают бывшие сослуживцы. Тогда улучшить свое жилищное положение работы Лебедева в депо началось строительство. Они и сейчас стоят, эти самостроевые здания.



А путь у него действительно был боевым. Ведь, в отличие от танков и самолетов, рабочее место железнодорожника броней не прикрыто, а при воздушном налете локомотив не может сойти с рельсов и спрятаться под кронами ближайшего леса. Так что в момент обстрелов что с земли, что с воздуха машинист практически никак не защищен. Многие сослуживцы Лебедева в такой ситуации погибли. Но ему повезло. А может, Бог помиловал — приберег для будущих дел. Судите, как хотите, а только войну он прошел благополучно и после Победы водил поезда до сентября 1946 года.

Благополучие это надо оценивать с большой оговоркой: трое старших братьев Василия Васильевича погибли на фронте, а отец и мать умерли в период оккупации, так что мамой он до конца дней называл свою тещу...

А в том памятном ему сентябре попалось Лебедеву случайно на глаза объявление в газете: железнодорожники со стажем, имеющие среднее техническое образование, приглашались на Высшие курсы при Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта. Начальство с пониманием отнеслось к тяге молодого машиниста, и Лебедев получил направление в Ленинград.

Итогом более чем двухлетнего пребывания молодого железнодорожника в городе на Неве было получение диплома с отличием и... знакомство со студенткой-выпускницей Ниной, будущим инженером по водоснабжению железнодорожного транспорта. Нина окончила институт чуть раньше и уехала по направлению в Урало-Сибирский округ, где местом ее службы оказалась Пермь. Василий спустя время приехал туда же, и первой его инженерной должностью стало место заместителя начальника локомотивного отдела службы паровозного хозяйства Пермской железной дороги. Однако живое конкретное дело было Василию Васильевичу ближе, и в 1953–1954 годах он уже работает заместителем начальника паровозного депо Пермь-2 по ремонту.

К этому времени на дороге произошла реорганизация. Были упразднены округа, а Пермская и Свердловская железные дороги были снова объединены в одну, но теперь — Свердловскую. Новому руководству потребовались квалифицированные кадры, и Лебедев на этот раз вынужден был сменить не только место работы, но и место жительства — его перевели в Свердловск, в Управление, заместителем начальника службы локомотивного хозяйства дороги.

Целый год семья Лебедевых жила врозь — жена, сын и теща по-прежнему в Перми, а сам Василий Васильевич — в Свердловске. И каждый выходной он приезжал к своим, пока в 1955 году не был сдан в эксплуатацию известный «железнодорожный» дом на улице Свердлова, 27. В нем Лебедевы наконец-то получили квартиру.

Тогда же, в 1955 году, происходит объединение двух свердловских депо — паровозного и электровозного — в одно локомотивное. И Лебедев совершает поступок, который многие тогда не поняли и не оценили: он из Управления переходит на низшую по рангу должность начальника локомотивного депо. А подоплека его поступка была простая и в духе извечных железнодорожных правил: он посчитал, что если занимает командную должность, то, значит, должен сам вникнуть в существо дела, что называется, непосредственно.

О том времени, когда он руководил локомотивным депо, по-хорошему теперь вспоминают бывшие сослуживцы, особенно, конечно, те, кто смог тогда улучшить свое жилищное положение. Дело в том, что во времена работы Лебедева в депо началось строительство первых домов хозспособом. Они и сейчас стоят, эти самстроевские одноэтажки усадебного типа...

Лебедеву его бывший заместитель С. А. Кондрасикий Васильевич дважды спас его. В перестройку Лебедева на посту начальника депо, и не были лично знакомы, главному менеджеру в крымском санатории им. Семашкина, и новый начальник депо в ответ на слова Новицкого, без проволочек отбил от него претензии не возражаю. Оплату гарантируем. Случается... «А второй раз,— вспоминает в горьком партии и начинают уговаривать, овальное место — на электровозоремонтную что не по-ихнему — партбилет на стол. В таком настроении — навстречу Лебедеву: «Погоди, исправим дело»,— и точно, на- не он, не знаю, что б и было...»



Василий
Васильевич
Лебедев

мнил своей — не очень-то характерной чертой: когда Василию Васильевичу во время вручения награды или почетную грамоту женщины. А ведь в те времена, поясняет Анатолий, женщины отличали женщин от мужчин...

Лебедева повлияла и учеба в Ленинграде — в послевоенные годы Василий Васильевич работал на железных дорогах Польши и Германии, где не все так просто, и это тоже повлияло на стиль его от-

— это была внешняя сторона его поведения — стремление во всяком деле, государственной сути», а оно подразумевало личное отношение к делу, он приходил к убеждению, что объясняются, на наш взгляд, его неоднородность должностной лестнице по собствен-

Что касается учебы, то Василию Васильевичу, когда развернулся широкий фронт перевод железнодорожной тяги на электричество, пришлось получать еще один диплом — инженера-электромеханика в Уральском институте инженеров транспорта. А до того он прошел еще курсы по расшифровке лент скоростемеров, затем высшие курсы в Москве. Поэтому не случайно Лебедева как высококвалифицированного специалиста раз за разом возвращали на командные высоты. С сентября 1961 года он опять в Управлении — теперь уже начальником службы всего локомотивного хозяйства Свердловской железной дороги. В 1969 году его повышают до уровня заместителя начальника дороги по локомотивному и вагонному хозяйству. В 1971 году он становится кавалером ордена Трудового Красного Знамени.

А в 1972 году произошла смена в руководстве Свердловской магистрали, и воззрения на работу у нового начальника и его зама — не совпали. Лебедев снова уходит на понижение, но теперь уже по воле руководителя. И хоть пост, на который он перешел, не мал — начальник Свердловского отделения дороги, но обида, конечно, осталась. Возможно, она тяжелой ношей легла на сердце, хотя никто не помнит, чтобы Василий Васильевич жаловался на здоровье...

В этот период его общественный авторитет не пострадал, и он вплоть до своего нового назначения в 1977 году избирается депутатом горсовета, является членом Свердловского городского и Железнодорожного районного комитетов партии. В эти годы Лебедева награждают многими знаками отличия: «Победитель соревнования» за 1973 и 1974 годы, «Отличник соцсоревнования железнодорожного транспорта», «Отличник гражданской обороны СССР», «За активную работу в ДОСААФ», не говоря уже о грамотах ГК КПСС и знаке «Почетному железнодорожнику».

С учетом этих заслуг и отличий Лебедев, вероятно, и был выдвинут кандидатом на весьма престижную должность председателя VIII комиссии по вопросам тяги и электрификации Международного комитета ОСЖД (Организация сотрудничества железных дорог) стран Варшавского Договора. Три года ему предстояло провести в Варшаве, поскольку управление комитета находилось там. В ведении этой организации было согласование различных вопросов, связанных с межгосударственными железнодорожными перевозками, для чего членам комиссии приходилось часто выезжать то в одну восточноевропейскую страну, то в другую. В составе комиссии были, кроме упомянутых уже советских и польских специалистов, — чехи, немцы, болгары, румыны, венгры. Принимали участие в ее работе и китайские инженеры, выпускники Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, который в свое время заканчивал В. В. Лебедев. Это избавляло комиссию от привлечения переводчиков с китайского.

Фотоснимки, сохранившиеся в семейном архиве Лебедевых, иллюстрируют отдельные эпизоды работы комиссии и ее председателя. Вот чехословацкий город Брно, 1977 год — железнодорожников встречают хлебом-солью; Прага — члены комиссии возлагают венок к памятнику освободителям; 1978 год, годовое совещание VIII комиссии комитета ОСЖД — В. В. Лебедев на трибуне в наушниках синхронного перевода; члены комиссии в депо венгерского города Ньередьхаза...

Конец 70-х был сложным и противоречивым временем. С одной стороны, в СССР царил эйфория «застоя», а с другой — чувствовалось, что старая (прежде всего по возрасту) власть уже не способна руководить государством и содружеством адекватно времени. Во многом и поведение

чным: с трибуны — вроде бы мир и дружба, а на деле даже враждебность.

действовала не вышедшая еще на авансцену рядовых поляков к советским гражданам, бывавший в этот период в стране коммунист, как на курорте к вашему приходу — ванне с минеральной водой, а к завтраку — продукты... В конце 1979 года произошел инцидент «а советских войск» в Афганистан, и это стало новым поводом для неуважения русских. Многими предложениями отказывали нашим специалистам в поликлинике, и многое другое. Службу как должностному лицу, представляющему интересы неволей выполнять и роль дипломата, а порой и не столько, как на железнодорожной станции другой страны. Это напряжение также не могло длиться долго.

Закончился срок его командировки. А 5 марта, 1980 года, Василий Васильевич договорился с коллегой, начальником железных дорог в Сибири, пройтись на работу — около минут 40, обычно их возил туда служебным автомобилем. Если бы весной запахло, то ли настроение было бы другое, решил он отправиться пешком. Но случилось так, что случается приступ. Коллега побежал к врачу, Василий же в польскую воинскую часть, вернулся с доктором. Василий Васильевичу искусственное дыхание сделали, и отправили его в польскую больницу. Там его супруга Лебедева Нине Васильевне поставили диагноз «инфаркт»...

Васильевны долго, и все то, что сделано было Василием за долгие годы работы на Свердловской железной дороге сегодня. Думается, и в новой экспозиции музея, что разместится в архитектурно-художественно-инженерно-информационном комплексе восточного вокзала, найдется место для Василия Васильевича — человека и специалиста, бывшего членом Политбюро ЦК КПСР, одним из видных руководителей сложной работы по созданию железной дороги.

Семнадцать депо стало в его ведении

Сергей
Аркадьевич
Кондрук

Не знаю, у кого как, но у Сергея Аркадьевича утро начинается с прослушивания Шопена и Чайковского. И не то чтобы бывший первый заместитель начальника локомотивной службы Управления Свердловской железной дороги был большим меломаном — просто на первом этаже его дома расположена детская музыкальная школа, и, хочешь не хочешь, а приходится быть постоянным слушателем. Музыка достигает открытой форточки его квартиры как раз в тот момент, когда Сергей Аркадьевич ревностно проверяет всходы помидорной рассады в ящиках на подоконнике. Потом он смотрит, не суха ли земля в напольных вазонах, где вольготно, пользуясь высотой полнометражной квартиры, растут древообразные комнатные растения. Нынче бывший локомотивщик — главный садовод в своей семье.

А любовь к цветам у Кондрука скорее от отца, кубанца, воина Великой Отечественной, вернувшегося домой несмотря на присланную с фронта похоронку...

Тогда, в 1945-м, убедившись, что война не сделала его сиротой, юный Сергей и решил стать железнодорожником. Поступил в Ростовский институт инженеров транспорта, который со времен эвакуации располагался в городе Дзауджикау (ныне Владикавказ), а позже вернулся в столицу Северного Кавказа. Будущей своей судьбой сын фронтовика выбрал специальность паровозного механика. Не знаю, как нынче учат ремеслу начинающих локомотивщиков, а тогда, сразу после войны, на первой же практике на ремзаводе станции Тихорецкой студентам предложили вчистую разобрать паровоз. Три месяца — все летние каникулы — ушли у них на это. Но зато неизвестных «закоулков» в системе тогдашнего основного локомотива на наших железных дорогах у Кондрука и его товарищей, получивших за это 3-й слесарный разряд, не осталось.

Вторая практика — по окончании следующего учебного года — была посерьезней: для сдачи экзамена требовалось наездить 12 тыс. часов. Все лето колесил Сергей Кондрук по стране — сначала в качестве паровозного кочегара, затем помощника машиниста и наконец сам совершил пробный рейс как машинист...

Когда сегодня слушаешь неспешный рассказ ветерана, думаешь: как же здорово была поставлена прежде работа по воспитанию кадров на железной дороге! Ведь не знал же тогда Сергей Кондрук о той высокой должности, что ждала его в перспективе — просто готовился стать паровозным механиком; не диплом получить, а полноценную квалификацию.

Знания и умение его оценили уже далеко от Ростова — в паровозном депо Тюмень, куда он прибыл по распределению вместе с женой, «вагонщицей». Тюменский свой период Сергей Аркадьевич вспоминает как одни

сплошные будни: крепко там вцепились в перспективного специалиста. Сначала он был бригадиром комплексной бригады в цехе промывочно-го ремонта паровозов, потом взяли в техотдел инженером. Нужно напомнить, что тогда советская железная дорога, несмотря на мирное время, продолжала оставаться на военном положении, и это заключалось не столько в ношении униформы с погонами армейского образца, сколько в железной дисциплине. Поэтому и в Свердловске С. А. Кондрук оказался в 1953 году не по своей воле, а был переведен ввиду производственной необходимости.

В Управлении дороги Кондруку предложили на выбор две должности — начальника отдела запчастей в самом Управлении и главного механика в депо Свердловск-Сортировочный. Сергей Аркадьевич подумал и выбрал то, что было ему более по характеру: отправился работать где потруднее, зато трудности все — вот они, на виду. Одним словом, выбрал депо.

До этого ему пришлось видеть не одно паровозное депо — и в Тихорецкой, и в Воронеже, и в Лисках, и в той же Тюмени. Свердловское среди них было не самым лучшим. Брели главным образом не умением, а числом. Да и как иначе, когда нужно, скажем, снять с паровоза колесо, переместить его к станку, а затем еще и взгромоздить на этот станок, а в цехе никакой механизации — ни большой, ни малой? Вот и пришлось С. А. Кондруку начать свою работу на новом месте с внедрения грузоподъемных механизмов почти во всех цехах — и в механическом, и в цехе промывочного ремонта, и в заготовочном, и в компрессорном. Так современная кран-балка постепенно победила дедовский рычаг — лом.

Удачное начало вдохновило нового главного механика на дальнейшие подвиги: прежде грязные ремонтно-смотровые канавки, что тянутся под паровозами, облицевали кафелем, в иных местах — одели мрамором стены. Сразу вид у цеха стал другим. Под слив отработанной жидкости из паровоза сделали специальные ямки, которые снабдили механизмом автоматической откачки: как только резервуар заполнялся, происходило замыкание контактов, включалась система откачки, которая перемещала все эти нечистоты в канализацию. Затем пришла очередь изработанных подшипников на металлообрабатывающих станках. Традиционные бронзовые заменили на игольчатые подшипники качения, и точность обработки деталей повысилась.

Следом стали внедрять механические и автоматические линии для колесных пар...

И так длилось до 1957 года, когда наступил период смены средств тяги на железной дороге. На смену устаревающим паровозам пришли более современные локомотивы — тепловозы и электровозы. Таким образом, внутренняя реконструкция депо как бы совместилась с общетраслевой.

Прежний начальник Сергея Аркадьевича не очень понимал, зачем нужна вся эта техническая эстетика — цех на то и цех, чтобы в нем было грязно. Но когда паровозные и электровозные депо объединили в одно локомотивное и к руководству его пришел новый начальник — В. В. Лебедев, главный механик Кондрук получил с его стороны полную поддержку. К кафелю и мрамору добавилась нержавейка, стали более освещенными рабочие места, на подоконниках появились цветы... Не нужно говорить, как все это повлияло на настроение рабочих и на процент снижения текучести кадров среди деповских специалистов.

Начинал все это инженер Кондрук по своей личной инициативе, а случилось так, что угадал общее поветрие в стране. И в те дни, когда по его

распоряжению (вернее, предложению), на предприятиях СССР введена научная организация труда.

Свердловское локомотивное депо проведение Всесоюзного сетевого предприятия боролось за эту честь. Бедителями стали именно свердловчане. Станцию Свердловск-Сортировочную со всей страны — всем хотелось увидеть истинного труженика в цехах локомотивного депо железной дороги...

До сих пор Сергею Аркадьевичу личная деятельность по обустройству депо весьма хорошую. Он был отмечен орденом «Заслуженный железнодорожник» и удостоен серебряной



К этому времени Кондрук уже работал в локомотивном депо, а в арсенале его было почетное звание «Заслуженный рационализатор». Он получил это звание, и в Свердловске Кондрук

— Для того, чтобы получить такое звание локомотивщик, — надо было внести рационализаторское предложение на сумму не менее 300.000 рублей. Но у меня и за

Это почетное звание было присвоено Президиумом Верховного Совета РСФСР 14 марта того же года его снимок опубликовали в газете «Гудок», на всю страну. Дальше — портрет в «Гудке», на всю страну «Заслуженный рационализатор». Понятно, что, оставаясь в депо. После недолгого пребывания в депо Сергею Аркадьевичу был дан приказ перейти в Управление Свердловской железной дороги.

Семнадцать депо вместо одного он сумел сделать что-то полезное. Главным достижением было его руководство. Тогда ведь все выделяли ст

епились в перспективного специалиста. комплексной бригады в цехе промывочно-шлифовальной в техотдел инженером. Нужно напомнить, что это была непростая дорога, несмотря на мирное время, в тяжелом положении, и это заключалось не только в погоне армейского образца, сколько в жизни и в Свердловске С. А. Кондрук оказался в трудном положении и был переведен ввиду производственной необходимости

руку предложили на выбор две должности: главного механика в самом Управлении и главного механика в цехе паровозостроения. Сергей Аркадьевич подумал и решил по характеру: отправился работать где было интересно — вот они, на виду. Одним словом, вы-

ть не одно паровозное депо — и в Тихоновском, и в той же Тюмени. Свердловское среди паровозных депо и главным образом не умением, а числом паровозов. Каким же образом, снять с паровоза колесо, переместить его на станок, а в цехе ни станка, ни малой? Вот и пришлось С. А. Кондруку работать на месте с внедрения грузоподъемных механизмов в механическом, и в цехе промывочного станка компрессорном. Так современная кран-балка с гидравлическим рычагом — лом.

нового главного механика на дальнейшие работы: ремонтно-смотровые канавки, что тянутся под паровозами, в иных местах — одели мрамором стены. Под слив отработанной жидкости из паровоза, которые снабдили механизмом автоматического резервуар заполнялся, происходило замыкание системы откачки, которая перемещала все это в приемник. Затем пришла очередь изработанных подстанций станках. Традиционные бронзовые детали качества, и точность обработки де-

механические и автоматические линии для

когда наступил период смены средств тяги паровозов на электрические пришли более сложные паровозы и электровозы. Таким образом, внутри цеха совместились с общепромышленной.

Сергей Аркадьевича не очень понимал, зачем ему — цех на то и цех, чтобы в нем было много паровозов. Электровозные депо объединили в одно депо и пришел новый начальник — В. В. Лебедев. Он получил с его стороны полную поддержку. Паровозы, стали более освещенными и появились цветы... Не нужно говорить, что паровозы и на процент снижения температуры специалистов.

Кондрук по своей личной инициативе, а служебные в стране. И в те дни, когда по его

распоряжению (вернее, предложению) рабочие сами выкрасили в цехе окна, на предприятиях СССР всю уже зазвучало новое начинание: научная организация труда.

Свердловское локомотивное депо попало в число претендентов на проведение Всесоюзного сетевого совещания по НОТ. Более десятка предприятий боролось за эту честь, и в результате строгого отбора победителями стали именно свердловские локомотивщики. Тогда, в 60-е, на станцию Свердловск-Сортировочный съехались партийные руководители со всей страны — всем хотелось увидеть своими глазами зачатки коммунистического труда в цехах локомотивного депо Свердловского отделения железной дороги...

До сих пор Сергею Аркадьевичу памятно то время. Тем более что его личная деятельность по обустройству рабочих мест в депо получила оценку весьма хорошую. Он был отмечен отраслевым знаком «Почетному железнодорожнику» и удостоен серебряной медали ВДНХ за внедрение НОТ.



Сергей
Аркадьевич
Кондрук

К этому времени Кондрук уже работал главным инженером Свердловского локомотивного депо, а в арсенале его наград числилась и весьма почетная — звание «Заслуженный рационализатор РСФСР». Тогда только утвердили это звание, и в Свердловске Кондрук был первым, кого им удостоили.

— Для того, чтобы получить такую грамоту, — вспоминает ветеран-локомотивщик, — надо было внести рацпредложений, дающих экономию не менее 300.000 рублей. Но у меня и за 500.000 руб. было...

Это почетное звание было присвоено Сергею Аркадьевичу Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 9 марта 1963 года, а уже 14 марта того же года его снимок опубликовал «Вечерний Свердловск». Дальше — портрет в «Гудке», на всю страну: «Инженер Кондрук, активный рационализатор». Понятно, что, будучи на виду, Кондрук не мог больше оставаться в депо. После недолгого пребывания в ранге его начальника Сергею Аркадьевичу был дан приказ перебираться в локомотивную службу Управления Свердловской железной дороги.

Семнадцать депо вместо одного стало в его ведении. И для каждого он сумел сделать что-то полезное. Главным образом — обновить оборудование. Тогда ведь все выделяли строго по заявкам, и Кондруку часто

в МПС — защищать планы капитального самого оборудование. Нужно сказать, чтоевича знали, и его визиты, как правило, в студии селекторной связи Кондрук вел ии дороги. В этот момент заходят началььороги Скворцов и инструктор горкомалушали, а потом Небеснов отозвал Серпорит: «Знаешь, какая о тебе слава ходит?ий недостаток у тебя... Врать не умеешь».очно правдиво характеризующая нашегое личных амбиций.

Кондрук опять же с улыбкой вспоминает последним. Дело вот в чем: когда локоосуществления нештатного торможения,заправкой, вынуждены буквально глотатьдовольствия», инженер Кондрук изобрел вот беда: для его успешной работы треока и вследствие этого по технике безоуть установлен в другом, отдаленном отятому на основной работе рационализадо конца, и тогда ему предложили своюки тамошнего института железнодорожыло доведено до конца и получено авторльник идеи С.А. Кондрук оказался в длиня... последним. Вроде как и вовсе ни приправа было не в характере Сергея Аркае состоялось и, значит, могло быть вне-

тельность инженера Кондрука в должного заместителя начальника локомотивнойсь почетными грамотами МПС, Центральов железнодорожного транспорта и трансиз них, самая памятная, квалифицирует:енную инициативу в работе по вводу в поифицированного участка Тюмень — Койдство отпустило Сергея Аркадьевича надесь не забылись его таланты организагировке прозвучал памятный взрыв, пензван под знамена МПС. Дело в том, чтоьно пострадали механизированные средерочный, а поскольку все эти краны иих в таком количестве не числились, нужнотательности и таланта, чтобы все это за-

ю только он, отставной главный инженерзамминистра благодаря прежним своимским начальством, и вопрос был решеннеделю прямо с заводов-изготовителеймные 10–15-тонные краны для разборкиное, что было нужно для восстановленияеки...

Многое может вспомнить Сергей Аркадьевич Кондрук из времен своей долгой железнодорожной жизни. Сегодня он в родном локомотивном депо — не частый гость. Лица другие, и работа ведется по-другому. После того, как его перевели в управление, прежний НОТовский запал по достойной организации рабочих мест, увы, медленно сошел на нет.

«Время такое...» — вздыхает бывший локомотивщик и, помянув недобрый словом ельциных и аксененок, преуспевших в ухудшении положения железной дороги, отправляется к окну, проверять новые всходы своих трудов — помидорную рассаду. Скоро сезон огородных посадок и, значит, активная жизнь на природе, где вместо шопеновских этюдов будят по утрам все-таки локомотивные гудки, а отдаленный перестук колес — точно бесперебойный ход сердца.

Любовь, семейный лад и автоматические выключатели

Анатолий
Леонидович
Кисин

На пианино в квартире инженера Кисина стояла его фотография. Не близко стояла, не как собеседник, а слегка на отлете, как бы присутствуя при разговоре.

Я мысленно поздоровался с Анатолием Леонидовичем и получил в ответ его приветливый, но как бы и слегка укоризненный взгляд. «Что же ты опоздал, приятель? Пораньше бы годика на два, посидели бы, поговорили за жизнь. А теперь чего уж...».

Но вот ведь оказия: с кем бы я ни говорил об инженере Кисине, эффект его близкого, почти непосредственного присутствия никак не проходил. Я всякий раз видел перед собой его глаза — какие-то по-детски обезоруживающие, говорящие именно то, что они и хотят тебе сказать. Что называется, без задней мысли. Редкая, я вам доложу, способность.

Словом, инженер Кисин для меня не умер, а был в командировке. Даже когда я мысленно видел его присевшим под сосной на последней своей дороге с дачи домой...

Собственно вся трудовая биография инженера Кисина изложена в одном неделимом абзаце новейшей энциклопедии «Инженеры Урала». Вот она.

«Родился 17. 11. 1929 в Барнауле. Окончил Томский электромеханический институт инженеров транспорта (1952), инженер-электромеханик путей сообщения. Почетный железнодорожник (1965). Награжден орденами Трудового Красного Знамени (1983), Дружбы народов (1981), медалями.

В 1952 — 1962 гг. работал на Надеждинском (ныне г. Серов) участке электроснабжения; в 1962 — 1970 гг. — в Кунгурском участке электроснабжения; 1970 — 1987 гг. — в Управлении дороги; с 1987 г. — в дорожном строительно-монтажном тресте Свердловской железной дороги. Внес вклад в разработку дежурства «на дому» на тяговых подстанциях Надеждинского энергоучастка, в создание и внедрение передвижного аппарата для испытания автоматических выключателей тяговых подстанций. Руководил работами по усилению устройств электроснабжения на главных ходах дороги в связи с вводом в эксплуатацию электровоза ВЛ11. Принимал участие в электрификации отдельных участков Свердловской железной дороги. Участвовал в строительстве двухпутных вставок с электрификацией на дороге, новых парков на ст. Пермь-Сортировочная, Каменске-Уральском, Ишиме, Войновке».

Эти лаконичные и емкие строки, каких и требует энциклопедия, написал коллега инженера Кисина, человек, знающий дело и историю родной



дороги, Иван Васильевич Коснырев. Но энциклопедия суха и деловита, как очкастый статистик. Она в глаза человеку не заглядывает. Каждому свое.

Она, к примеру, не ведает того, что в 1952-м где-то на Верхотурском участке Надеждинского отделения дороги 23-летний помощник дежурного тяговой подстанции встретил красавицу Машу, молоденькую учительницу русского языка и литературы, такую красавицу, каких, казалось бы, не бывает на свете. Судьба их свела на общественной ниве — в редколлегии стенгазеты: она — редактор, он — ответсек. Вместо того, чтобы корпеть над заметками, вспоминает нынешняя Мария Алексеевна, они уходили на крутой берег Туры, любовались окрестностями, куполами уцелевших храмов...

Ни одного номера стенгазеты так и не вышло, но зато инженер Кисин обрел семью.

Иные считают, что только поэту нужна женщина-вдохновительница, чтобы он стал Пушкиным или Петраркой. Но поэты — никакое не исключение. Если бы мы знали, сколько потенциальных талантов в самых разных областях жизни не состоялось, зачахло, кануло в небытие, не встретив на своем пути Женщину!

Анатолий Леонидович встретил. И Специалистов-электромехаников пальцам сосчитать. Приедут после несудобств, без семьи — выбор-то женский. А если и найдут молодые друг друга, то для первенца, ни маломальского возврата, ни маломальского возвращались молодые «на Большую».

У инженера Кисина туда другая «безлюдная» северная часть, про тяговую подстанцию, поискать выходы.

Одним из первых на дороге, как о молодой инженер Кисин ввел тогда в У дежурного тяговой подстанции появилась возможность следить за состоянием состояния. Кадровый дефицит удалось не то чтобы

Это было прекрасное молодое поколение, ли друг в друге. Да что там — вся надежда не бывалами в этих краях косами про инженера Кисина! Жена-красавица, лет, чувствуя рядом ровное спокойное женер Кисин, придумывая новый переключателей — чтоб без ложных сигналов. Любовь, семейный тяговой подстанции — это все были д и каватины одной прекрасной житейской.

Так пронеслись-пролетели десятилетия, станция, электросиловое хозяйство — женером Кисиним на первой стадии в воено творчески. А начальство — оно дороги, какой думающий, грамотный и бице, и дали ему «зеленую улицу».

В ту пору на дороге, на главном энергоучастке — Кунгурский. Вот туда и Кисина — как уже надежного, грамотного ли руководить службой электрификации.

Время было, прямо сказать, раньше прежде всего ее главный ход, а затем профицировалась, умоощнялась. Входили электровозы ВЛ11, которые и до сих пор гигантскими темпами росли грузопере

Работы у инженерного корпуса были только замена ртутных выключателей — сложных в управлении — мощными и безвредными. С ртутными выключателями эпоха. (Сейчас музейщики тщетно вания хотя бы один экземпляр этого р но и навсегда были они захоронены в

Это легко сказать — заменить в станции стоит по два-три, а то и четыре больше 170. И все эти сотни преоб не останавливая хода поездов, не пре

Вот где проявилось и понадобилось инженера Кисина — умение скрупуле

На Надеждинском (ныне г. Серов) участке электроснабжения дороги; с 1987 г. — в дорожном строительстве Свердловской железной дороги. Внес вклад в развитие передвигного аппарата для испытаний тяговых подстанций. Руководил работами по электроснабжению на главных ходах дороги Свердловской железной дороги. Участвовал в вставках с электрификацией на дорожных вставках, Каменске-Уральском, Ишимовском, каких и требует энциклопедия, напишет человек, знающий дело и историю родной



Анатолий
Леонидович
Кисин

...в. Но энциклопедия суха и деловита, как человеку не заглядывает. Каждому свое. ...го, что в 1952-м где-то на Верхотурском участке дороги 23-летний помощник дежурно-ремонтной бригады встретил красавицу Машу, молоденькую учительницу, такую красавицу, каких, казалось бы, не было на общественной ниве — в редколлегии, он — ответсек. Вместо того, чтобы корпеть над нынешней Марией Алексеевной, они ухаживали окрестностями, куполами уцелевших церквей так и не вышло, но зато инженер Ки-

...эту нужна женщина-вдохновительница, поэтессой. Но поэты — никакое не исключение. Потенциальных талантов в самых разных областях, зачахло, кануло в небытие, не встре-

Анатолий Леонидович встретил. И стал Инженером Кисиним.

Специалистов-электромехаников на севере дороги было тогда — по пальцам сосчитать. Приедут после института, помыкаются без квартирных удобств, без семьи — выбор-то женихов и невест скуден — и затоскуют. А если и найдут молодые друг друга, то опять-таки — ни квартиры, ни яслей для первенца, ни маломальского комфорта. При всякой возможности возвращались молодые «на Большую землю».

У инженера Кисина туда другая была дорога. Набраться опыта на «безлюдном» северном участке, пройти и освоить все стадии работы на тяговой подстанции, поискать выход из тяжелой кадровой ситуации.

Одним из первых на дороге, как справедливо заметила энциклопедия, молодой инженер Кисин ввел тогда в практику работы дежурства на дому. У дежурного тяговой подстанции появился переносной пульт, который давал возможность следить за состоянием станции и ее агрегатов, находясь дома. Кадровый дефицит удалось не то чтобы снять, но значительно снизить.

Это было прекрасное молодое время. Супруги Кисины души не чаяли друг в друге. Да что там — вся надеждинская округа, казалось, любит небывалыми в этих краях косами молодой учительницы. Что говорить про инженера Кисина! Жена-красавица, две дочери растут... Ночи напролет, чувствуя рядом ровное спокойное дыхание любимых, просиживал инженер Кисин, придумывая новый передвижной аппарат для испытания автоматических выключателей — чтоб были они надежными, не давали бы ложных сигналов. Любовь, семейный лад и автоматические выключатели тяговой подстанции — это все были для него равноценные арии, ариозо и каватины одной прекрасной житейской оперы.

Так пронеслись-пролетели десять лет. Контактные сети, тяговая подстанция, электросиловое хозяйство — все было капитально освоено инженером Кисиним на первой стадии его самостоятельной работы. И освоено творчески. А начальство — оно не слепое. Увидели в Управлении дороги, какой думающий, грамотный инженер вырос на северной неудобнице, и дали ему «зеленую улицу».

В ту пору на дороге, на главном ее ходу, возник новый крупный энергоузел — Кунгурский. Вот туда и направили на повышение инженера Кисина — как уже надежного, грамотного специалиста. А затем поставили руководить службой электрификации всего Управления дороги.

Время было, прямо сказать, революционное. Железная дорога, и прежде всего ее главный ход, а затем и периферийные участки, электрифицировалась, уможнялась. Входили в железнодорожный обиход новые электровозы ВЛ11, которые и до сих пор надежно служат дороге. Просто гигантскими темпами росли грузоперевозки.

Работы у инженерного корпуса было невпроворот. Чего стоит одна только замена ртутных выключателей — экологически опасных, капризных, сложных в управлении — мощными полупроводниковыми, надежными и безвредными. С ртутными выключателями уходила, можно сказать, целая эпоха. (Сейчас музейщики тщетно пытаются отыскать для экспонирования хотя бы один экземпляр этого ртутного «динозавра» — так надежны и навсегда были они захоронены в ту пору.)

Это легко сказать — заменить выключатели. На каждой тяговой подстанции стоит по два-три, а то и четыре агрегата, а подстанций по дороге больше 170. И все эти сотни преобразователей предстояло заменить, не останавливая хода поездов, не прерывая электроснабжения!

Вот где проявилось и понадобилось еще одно неперемное качество инженера Кисина — умение скрупулезно, до мелочей рассчитать объем

и последовательность предстоящих работ. Это был, как отмечают все, кто знал Анатолия Леонидовича, гений Графика, гений Стратегии. Днями, сутками шла у него никому, кроме жены, неведомая работа планирования операции — с учетом всех «мелочей» и нюансов: на таком-то участке нагрузка поменьше, а на этом — более надежный исполнитель работ... Учитывалось все: настроение людей, бытовые их условия, а уж о «поведении» агрегатов и говорить не приходится. Так рождался его величество График, коему затем инженер Кисин следовал неукоснительно.

Бывало, проснувшись за полночь от неусыпной лампочки над столом мужа, Мария Алексеевна ворчит:

— Ты что же, решил в одиночку плановый социализм в стране построить?

Инженер Кисин смотрит на жену преданно и влюбленно. «А почему бы и нет, милая?» — читает она в его не умеющем лукавить взгляде.

Всезнающий Коснырев, тот самый, что писал о Кисине в энциклопедию, предполагает, что именно от инженера Кисина пошла по дороге система графиков — уж очень у него, со стороны посмотреть, гладко и красиво получалось: хоть на замене преобразователей, хоть на усилении участка дороги, которым он руководил в связи с увеличением грузоперевозок.

Под руководством инженера Кисина — начальника службы электрификации — в семидесятых и восьмидесятых годах был проделан огромный объем работ: закончена электрификация главного хода дороги; отпущены в небытие ртутные преобразователи; проведено усиление устройств электроснабжения; построены двухпутные вставки на отдельных грузоемких участках дороги; построены и новые парки на ст. Пермь-Сортировочная, Гороблагодатская, Каменск-Уральский, Ишим, Войновка.

Кроме основного хода дороги, электрифицированы ее периферийные участки: Климки — Покровск-Уральский, Свердловск — Колчедан, Свердловск — Богданович, Баженово — Асбест, Тюмень — Называевская, Дружинино — Янаул... А это значит — построить опоры, навесить сеть, соорудить тяговые подстанции, построить жилые дома, проложить пешеходные мосты, устроить платформы, удлинить станционные пути... Да и мало ли чего еще. И все это вбирал в себя его величество График инженера Кисина, все расставляя по местам, всему отводя свое время.

Кисинский график — не самоцель, а форма самодисциплины и ответственности. Одна из коллег и, можно сказать, учениц инженера Кисина Маргарита Алексеевна Кравченко вспоминает, казалось бы, пустяковый эпизод. Принимали новый электрифицированный участок Тюмень — Вагай. Прибыла, как принято, высокая комиссия. Все осмотрено, проверено в который раз. Остается включить разъединитель на тяговой подстанции. Народу вокруг много, молодого, праздного — пошли любого. Так ведь нет! Инженер Кисин сам побежал-заторопился, как тот 23-летний помощник дежурного. «Что за молодечество?» — спросите. Да нет, это какой-то инстинкт ответственности. Ведь раз сам включает, значит, во всем должен быть уверен на сто процентов.

Вот и жена вспоминает, что инженер Кисин оставался инженером до последнего своего вдоха. И на последнем, не совсем привычном для него посту начальника строительного-монтажного треста дороги. Все-то время приходилось напоминать, что ему не двадцать пять и что пора остепениться.

Для меня инженер Кисин — имя не только собственное, а одновременно и нарицательное. У него был свой профессиональный кодекс чести, коему он следовал неукоснительно и в то же время без видимых постороннему глаз усилий.

Инженер Кисин — это безупречность технических и иных расчетов. То, что не

Инженер Кисин — это бессонными часами график предстоящих работ. Большой и то, что иные улыбаются этой его гра

Инженер Кисин — это незаметная скромность профессии. Жена, бывшая учительница дорожного техникума, выбрав новую профессию метролога. Младшая дочь Лариса — программистом, а старшая, Людмила — программистом. Пап дед пап пошел и старший внук Евгений окончил университет.

Инженер Кисин — это естественная потребность создавать праздник, что называется начальнику, заставляя сочинять поздравительные самодельные открытки? Только внутренне

Инженер Кисин — это незаметная скромная минералка вместо общепотребительного собойчик вокруг бутылки разбавленного спирта не было нехватки, или рюмка «Сто

Инженер Кисин — это преданность жене — не только в краткую пору ее мучительные годы ее болезни. Он сво

Инженер Кисин — это ни разу в жизни не было, даже если бы какой телефилософ и общепотребительной.

Инженер Кисин — это незарастающая кладбище Екатеринбурга. К могиле, где он похоронен.

Инженер Кисин...

Зря говорят, что коммунистический рай в отдельно взятой стране. Можно! Их много, но взяты человек. И они будут греть

ящих работ. Это был, как отмечают все, кто знает, гений Графика, гений Стратегии. Днями, сутками жены, неведомая работа планирования «точечной» и нюансов: на таком-то участке наиболее надежный исполнитель работ... Учтите, бытовые их условия, а уж о «поведении» нечего сказать. Так рождался его величество График, который неведомо как оказался в Тюмени.

Всю ночь от неусыпной лампочки над столом он писал планы.

Всю ночь плановый социализм в стране по-прежнему был в моде.

Он был преданно и влюбленно. «А почему же ты не умеешь лукавить взгляде?»

Он самый, что писал о Кисине в энциклопедии. От инженера Кисина пошла по дороге системы, со стороны посмотреть, гладко и красиво преобразователи, хоть на усилении участка.

В связи с увеличением грузоперевозок. На Кисина — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

В Тюмени — начальника службы электрификации главных ходов дороги; от преобразователи; проведено усиление устройств двухпутные вставки на отдельных участках.

Инженер Кисин — это безупречная скрупулезность и выверенность технических и иных расчетов. То, что называется семь раз отмерь.

Инженер Кисин — это бессонными ночами пестуемый подробнейший график предстоящих работ. Больших или малых — неважно. Как неважно и то, что иные улыбаются этой его графикомании.

Инженер Кисин — это незаметная, как чистый воздух, притягательность профессии. Жена, бывшая учительница, окончила потом железнодорожный техникум, выбрав новую по тому времени специальность — метролога. Младшая дочь Лариса — ныне сменный инженер энергослужбы, а старшая, Людмила — программист вычислительного центра. По стопам деда пошел и старший внук Евгений — заканчивает железнодорожный университет.

Инженер Кисин — это естественная способность окружать себя красотой, создавать праздник, что называется, на пустом месте. Ну кто его, начальника, заставлял сочинять поздравительные стихи коллегам, рисовать самодельные открытки? Только внутренняя потребность и заставляла.

Инженер Кисин — это незаметная для присутствующих, но неременная минералка вместо общеупотребительного алкоголя — будь то между собой вокруг бутылки разбавленного спирта, в коем для нужд производства не было нехватки, или рюмка «Столичной» на высоком застолье.

Инженер Кисин — это преданность и любовь к однажды избранной женщине — не только в краткую пору ее цветущей красоты, но и в долгие мучительные годы ее болезни. Он свою Машеньку всякую на руках носил.

Инженер Кисин — это ни разу в жизни не вылетевшее из уст ругательство, даже если бы какой телефилолог объявил сию лексику нормативной и общеупотребительной.

Инженер Кисин — это незарастающая тропа к могиле на Северном кладбище Екатеринбурга. К могиле, где всегда цветы, которые никто не воруется.

Инженер Кисин...

Зря говорят, что коммунистические отношения нельзя осуществить в отдельно взятой стране. Можно! Их может обрести в себе даже отдельно взятый человек. И они будут греть каждого, кто с ним соприкасается.

Взять ответственность на себя

**Николай
Константинович
Горностырев**

Николай Константинович Горностырев родился в 1924 году в городе Томске. Когда закончил девять классов и показал родителям табель, в котором стояли одни пятерки и четверки, отец похвалил его и сказал:

— Большой ведь ты, Колька, уже, костюм тебе надо покупать.

Николай оглядел свои заношенные и в самом деле до смешного короткие штаны — за последнюю зиму сильно вытянулся — и, конечно, возражать не стал.

— Ну, так поработай во время каникул — и купишь, — сказал отец.

Сам он работал бухгалтером на винно-водочном заводе. Туда «по благу» и устроил сына — грузчиком. А был июнь сорок первого. Через неделю началась война. Николай решил, что в такое время ему нежеже таскать ящики с водкой, и перешел работать на завод «Манометр». Сначала выучился на фрезеровщика, затем освоил наладку автоматов. Экстерном сдал экзамены за 10-й класс, поступил в Томский технологический институт по специальности «инженер путей сообщения — паровозник».

По окончании института получил направление на Камышловское отделение Свердловской железной дороги. Прибыл он туда вместе с женой Зариной, выпускницей того же института, вагонницей по специальности — с тех пор живут неразлучно и счастливо вот уже шестой десяток лет.

По всем правилам вчерашнему студенту полагалось вначале пройти стажировку на паровозе — поработать помощником, чтобы затем получить права машиниста. Однако после войны в депо была острая нехватка специалистов с высшим образованием, и потому Николая сразу назначили начальником техотдела. Дел навалилось выше крыши. Подвижной состав находился в плачевном состоянии. Возле депо стояли вернувшиеся с фронта паровозы, требовавшие капитального ремонта, а вернее сказать восстановления. Да и оборудование самого депо оставляло желать лучшего: не хватало инструмента, станки были старые, разболтанные, дореволюционного выпуска.

Николай Константинович сутками не выходил из депо, осуществляя техническое руководство и одновременно орудуя слесарным инструментом бок о бок с ремонтниками. Зато сколько радости было, когда первый «ФД» ожил, запыхтел и, победно прогудев, покатил по рельсам. Тут же принялись доводить до ума следующий стоявший на очереди паровоз.

А помимо официальной должности Николаю Константиновичу пришлось исполнять еще и обязанности котельного мастера — когда в одну из зим на котле возникла аварийная ситуация: в топке прогорели внутренние металлические стенки, и требовалось заменить их, сильно не остужая систему.

— Но, в общем-то, интересно было гическим удовольствием вспоминает то

Потом его перевели в Серов. Там ником депо и был назначен главным ин деления дороги. Теперь приходилось помимо глубоких знаний и трудолюбия но, а в необходимых случаях брать на с

Долгие годы костюю в горле был д роги между Климками и Воронцовкой ной местности. Паровозы едва вытягива А рядом из Карпинска в ту же Воронцо местности электровозы спокойно прово

Необходимо было электрифициро ка, другого пути не виделось. Но проб шлось бы годы и еще неизвестно, уда



— Мы решили воспользоваться да лением, которое позволяло линейным г стоятельно расходувать на развитие п время была, — рассказывает Николай

Постановление было, но чтобы вок квы или хотя бы Свердловска — для э смелостью. Николай Константинович, и начальник отделения Виталий Федор Свердловской дороги) нашли в себе а другой подписал приказ об электрифи ми участка Климки-Воронцовка.

— Проект сами сделали. Служащие езжали копать ямы под опоры контак Констанциинович.

И уже вскоре через когда-то «про возы повезли составы с грузом в 1000-

А потом началось строительство Трасса проходила по глухой тайге, чер

ВЕТСТВЕННОСТЬ

Горностырев родился в 1924 году в городе... окончил девять классов и показал родителям так... одни пятерки и четверки, отец похвалил его

Колька уже, костюм тебе надо покупать. — зачехленные и в самом деле до смешного... последнюю зиму сильно вытянулся — и, ко... стал.

кааникул — и купишь, — сказал отец. — на винно-водочном заводе. Туда «по блату»... А был июнь сорок первого. Через неделю... шло, что в такое время ему негоже таскать... работать на завод «Манометр». Сначала вы... освоил наладку автоматов. Экстерном сдав... учился в Томский технологический институт по... сообщения — паровозник».

получил направление на Камышловское от... депо. Прибыл он туда вместе с женой... института, вагонницей по специальности —... счастливо вот уже шестой десяток лет.

ему студенту полагалось вначале пройти... работать помощником, чтобы затем получить... вое войны в депо была острая нехватка спе... ванием, и потому Николая сразу назначили... валилось выше крыши. Подвижной состав... стоянии. Возле депо стояли вернувшиеся... капитального ремонта, а вернее сказать... осание самого депо оставляло желать луч... в. станки были старые, разболтанные, доре-

сутками не выходил из депо, осуществляя... временно орудия слесарным инструмен... Зато сколько радости было, когда первый... прогудев, покотил по рельсам. Тут же... стоявший на очереди паровоз.

должности Николаю Константиновичу при... нности котельного мастера — когда в одну... рийная ситуация: в топке прогорели внут... и требовалось заменить их, сильно не ос-

— Но, в общем-то, интересно было работать, — даже с каким-то ностальгическим удовольствием вспоминает то время Николай Константинович.

Потом его перевели в Серов. Там он восемь лет проработал начальником депо и был назначен главным инженером, а затем и начальником отделения дороги. Теперь приходилось решать задачи, которые требовали, помимо глубоких знаний и трудолюбия, еще и умения мыслить масштабно, а в необходимых случаях брать на себя всю полноту ответственности.

Долгие годы костью в горле был для серовских машинистов участок дороги между Климками и Воронцовкой, проходивший по сильно пересеченной местности. Паровозы едва вытягивали на подъемах груз в 600–650 тонн. А рядом из Карпинска в ту же Воронцовку по точно такой же пересеченной местности электровозы спокойно провозили тяжеловесные составы с углем.

Необходимо было электрифицировать перегон Климки — Воронцовка, другого пути не виделось. Но пробивать такое дело через Москву пришлось бы годы и еще неизвестно, удалось ли бы получить добро.



Николай
Константинович
Горностырев

— Мы решили воспользоваться давним правительственным постановлением, которое позволяло линейным предприятиям часть прибыли самостоятельно расходовать на развитие производства, а прибыль у нас в то время была, — рассказывает Николай Константинович.

Постановление было, но чтобы воспользоваться им без ведома Москвы или хотя бы Свердловска — для этого надо было обладать большой смелостью. Николай Константинович, в то время еще главный инженер, и начальник отделения Виталий Федорович Соснин (будущий начальник Свердловской дороги) нашли в себе такую смелость. Один составил, а другой подписал приказ об электрификации своими силами и средствами участка Климки–Воронцовка.

— Проект сами сделали. Служащие отделения в свободное время выезжали копать ямы под опоры контактной сети, — вспоминает Николай Константинович.

И уже вскоре через когда-то «проклятый» перегон могучие электровозы повезли составы с грузом в 1000–1100 тонн!

А потом началось строительство знаменитой дороги Ивдель–Обь. Трасса проходила по глухой тайге, через болота. Одновременно в том же

направлении прокладывались газо- и нефтепроводы. Как грибы после дождика, тут и там возникали леспромхозы. После возведения моста через Лозьву оттуда, из-за Ивделя, пошли на «Большую землю» составы, груженные лесом. А с «Большой земли» за Ивдель — составы с рельсами, шпалами, щебенкой, трубами. Объем перевозок быстро нарастал. И старая, построенная еще до войны дорога Серов — Ивдель не выдержала нагрузок, начались частые сходы вагонов с рельсов. И опять пришлось Николаю Константиновичу принимать смелое решение: без остановки движения поездов, в экстремальных условиях менять на дороге рельсы и поднимать полотно. В короткий срок старая дорога словно бы помолодела.

В конце 1972 года Николая Константиновича назначают главным инженером Свердловской железной дороги. Это было время, когда вся дорога неуклонно наращивала объемы перевозок. И можно себе представить, сколько и какого масштаба проблем свалилось сразу на плечи нового главного: уж он-то, ознакомившись с положением дел на местах, сумел увидеть не только достижения, но и «узкие» места, которые, если не принять своевременно меры, уже в недалеком будущем могли обернуться большими бедами.

Взять хотя бы станцию Свердловск-Сортировочный, крупнейший железнодорожный узел на транссибирской магистрали, где перерабатывалось до ста пар в сутки одних только товарных поездов. Эти поезда надо было пропускать через горку, а емкостей сортировочных парков не хватало, отчего поезда нередко выбивались из графиков.

А сколько сил и здоровья положил Николай Константинович, «пробивая» через Москву строительство на Сортировке РЭДа — ремонтно-экипировочного депо, где можно было бы готовить в рейсы пассажирские поезда. Конечно, они и без РЭДа проходили какую-то подготовку. Вот именно — «какую-то»: под открытым небом, прямо на путях, где кроме домкратов не было никакой иной механизации. Между тем уже был готов проект ремонтно-экипировочного депо со всеми необходимыми обоснованиями...

К моменту назначения Горностырева главным инженером дороги большинство ее участков было уже электрифицировано, и началось глобальное обновление парка электровозов. На смену морально устаревшим односекционным ВЛ22 пришли двух- и трехсекционные ВЛ11. Но, как это нередко случается, приобретая новейшую технику, ответственные за это дело люди заранее не подумали о том, где и как эта техника будет обслуживаться. Уже вскоре эта проблема встала со всей остротой: оказалось, что имевшиеся в отделениях локомотивные депо не рассчитаны на габариты новых электровозов и тепловозов, слишком короткими оказались смотровые каналы, тесными сами помещения депо. Надо было срочнейшим образом реконструировать, развивать локомотивное хозяйство — удлинять каналы и строить новые цеха. На долю Николая Константиновича и выпало решать эту непростую задачу: «пробивать» через Москву новое строительство и затем работать со специалистами на местах.

— Мне повезло, — говорит Николай Константинович. — На отделениях и во многих депо были очень толковые главные инженеры, с которыми просто приятно было работать. В Перми тогда был Теодор Маркович Шнейдер, в Тюмени — Виктор Николаевич Нарбутик, энергичный, умница, вцепится в дело — и до победного конца. Никогда не жалел себя начальник Свердловской Сортировки Павел Александрович Путин. Движенцами от Бога были Петр Николаевич Варезкин и Дмитрий Моисеевич Дашевский. Буквально с нуля начинал создавать отделение дороги в Сургуте Анатолий Иванович Боков...

Это же счастье, когда в трудную минуту способный понять тебя с полуслова, и ты знаешь, что он тебя не подведет ни при каких обстоятельствах.

Однажды на станции Войновка, во время короткого замыкания напрочь сгорел автомат с которого автоматически переводятся возможные сигналы. От здания поста обрушились даже междуэтажные перекрытия, которыми было сплошь нашпиговано здание.

На место аварии, кроме Николая Константиновича, приехал управляющий дорстройтрестом И. М. Гипротранса. Пока Николай Константинович, прибывшие из соседней воинской части и рубили топорами кабели.

В первую очередь надо было восстановить Проектровщики на выполнение своей работы. Это значит, что в течение двух недель надо было сделать вручную. А на путях отделения было много аварий переводились с поста одним движением, а на переездах автотранспорта.

— Да вы что, братцы? — возмущенно спросил Николай Константинович, смотря на управляющего дорстройтрестом, сколько времени провозят поезда.

Гужва на совещании не проронил ни слова, а Гужва в сторону и предложил обойти.

— Тогда мы за сутки управимся!

Выглядело на первый взгляд не очень хорошо, но Николай Константинович хорошо знал Ивана Макарова, а Макаров те на Серовском отделении дороги, а Макаров бросается. И только спросил:

— Что вам для этого требуется?

— Металлические балки-сороковые, — стал перечислять Гужва. — И только надо найти на ближайших станциях.

Разговор происходил в пятом часу, а Гужва связался с главным инженером отделения.

— Отдайте Гужве все, что он попросит.

За ночь строители собрали все необходимое в Войновку, а к следующему вечеру закончили электрооборудования.

За те годы, что Николай Константинович работал на Свердловской дороге продолжала бы развиваться. В 80-х годов достигла пика в своем развитии. В свою историю она не работала с такой остротой, как сейчас. Именно была немалая заслуга Николая Константиновича. Страна отметила его труд орденом Труда, а в 1985 году — Почетным железнодорожником.

Выйдя в 1985 году на пенсию, Николай Константинович пять лет работал плановиком в дорстройтресте, а затем в дорожном Фонде ветеранов, и по настоящее время — председателем.

У Николая Константиновича двое детей: сын — математических наук и дочь — историк.

... газо- и нефтепроводы. Как грибы после дождя. После возведения моста через реку Ивдель, пошли на «Большую землю» составы, «Большой земли» за Ивдель — составы с рельсами, «Большой земли». Объем перевозок быстро нарастал. И старая дорога Серов — Ивдель не выдержала нагрузки вагонов с рельсов. И опять пришлось Николаю принять смелое решение: без остановки движения поездов менять на дороге рельсы и поднимать старую дорогу словно бы помолодела.

... Константинovich назначают главным инженером железной дороги. Это было время, когда вся дорога в объеме перевозок. И можно себе представить штаб проблем свалилось сразу на плечи начальника. Ознакомившись с положением дел на местах, Николай уже в недалеком будущем могли обер-

... Свердловск-Сортировочный, крупнейший железнодорожный узел в Сибири, где перерабатывались только товарных поездов. Эти поезда надо было выводить из графиков.

... положил Николай Константинovich, «пробить» дорогу на Сортировке РЭДа — ремонтно-экипировочный завод. Было бы готовить в рейсы пассажирские поезда, а емкости сортировочных парков не хватало. Выбывались из графиков.

... Горностырева главным инженером дороги. Дорога уже электрифицирована, и началось строительство новых поездов. На смену морально устаревшим двух- и трехсекционные ВЛ11. Но, как это всегда бывает, ответственные за это дело о том, где и как эта техника будет обслуживаться, встала со всей остротой: оказалось, что локомотивные депо не рассчитаны на габариты поездов, слишком короткими оказались сами помещения депо. Надо было срочно начать разбивать локомотивное хозяйство — удлинять депо. На долю Николая Константинovich была поставлена задача: «пробить» через Москву новое соглашение со специалистами на местах.

... Николай Константинovich. — На отделении работали толковые главные инженеры, с которыми работал. В Перми тогда был Теодор Маркович Николаевич Нарбутик, энергичный, умный человек. Когда не жалел себя на работе. Павел Александрович Путин. Движением занимались Варужкин и Дмитрий Моисеевич Давыдов. Создал отделение дороги в Сургуте

Это же счастье, когда в трудную минуту рядом оказывается человек, способный понять тебя с полуслова, и ты его тоже понимаешь с полуслова, зная, что он тебя не подведет ни при каких обстоятельствах.

Однажды на станции Войновка, недалеко от Тюмени, в результате короткого замыкания напрочь сгорел пост электрической сигнализации, с которого автоматически переводятся стрелки на путях и посылаются всевозможные сигналы. От здания поста остались одни стены, прогорели и обрушились даже междуэтажные перекрытия из железобетона, а кабели, которыми было сплошь нашпиговано здание, сплавившись между собой.

На место аварии, кроме Николая Константинovichа, тут же подъехали управляющий дорстройтрестом И. М. Гужва и проектировщики из «Уралгипротранса». Пока Николай Константинovich проводил летучее совещание, прибывшие из соседней воинской части солдаты разгребали завалы и рубили топорами кабели.

В первую очередь надо было восстанавливать само здание поста. Проектировщики на выполнение своей части работ попросили две недели. Это значит, что в течение двух недель стрелки надо будет переводить вручную. А на путях отделения было до полусотни стрелок, которые до аварии переводились с поста одним диспетчером, он же и сигналы подавал поездам, а на переездах автотранспорту...

— Да вы что, братцы? — возмутился Николай Константинovich и, посмотрев на управляющего дорстройтрестом, обреченно подумал: «Еще строители сколько времени провозятся!».

Гужва на совещании не проронил ни слова, а немного погодя отвел Горностырева в сторонку и предложил обойтись без всякого проектирования:

— Тогда мы за сутки управимся!

Выглядело на первый взгляд не очень серьезно. Однако Николай Константинovich хорошо знал Ивана Макаровича Гужву по совместной работе на Серовском отделении дороги, знал, что этот человек словами не бросается. И только спросил:

— Что вам для этого требуется?

— Металлические балки-сороковки, они должны быть на складе в Тюмени, — стал перечислять Гужва. — И железобетонные плиты, какие только найдутся на ближайших станциях. Люди у меня есть.

Разговор происходил в пятом часу вечера. Николай Константинovich связался с главным инженером отделения и снабженцами:

— Отдайте Гужве все, что он попросит!

За ночь строители собрали все необходимое и к утру доставили в Войновку, а к следующему вечеру здание поста было готово к монтажу электрооборудования.

За те годы, что Николай Константинovich был ее главным инженером, Свердловская дорога продолжала быстро наращивать темпы и к концу 80-х годов достигла пика в своем развитии. Считается, что никогда за всю свою историю она не работала с такой интенсивностью. И в этом несомненно была немалая заслуга Николая Константинovichа Горностырева. Страна отметила его труд орденом Трудового Красного Знамени и званием «Почетный железнодорожник».

Выйдя в 1985 году на пенсию, Николай Константинovich еще более пяти лет работал плановиком в дорстройтресте, а с тех пор, как возник дорожный Фонд ветеранов, и по настоящее время является его бессменным председателем.

У Николая Константинovichа двое детей: сын — доктор физико-математических наук и дочь — историк.

20

20

20

20

20

11

1 8

Основание пирамиды

2 0

В
а
в
и

11

1 8 7 8

Основание пирамиды

2 0 0 3

Герой повести В. Ф. Одоевского — писателя и философа пушкинской поры — одним из первых обратил внимание на поразительный факт: в каждом предмете, которым пользуется человек, и в каждом действии с этим предметом концентрируются знания, труд и опыт невообразимого множества людей, живших прежде и живущих поныне. Он указал своему приятелю на бричку — обычное средство передвижения той поры: чтобы она появилась и чтобы на нее можно было сесть и поехать, нужно, чтобы опытный мастер выстрогал и выточил из дерева детали корпуса, кузнец выковал оси, рессоры и бандажи колес, ткач изготовил ткань для обивки... А ведь мастер по дереву пользуется пилой, рубанками и разными резцами, кузнец — молотом, наковальней, горном, ткач — ткацким станком... А чтоб изготовить рубанок или молот... Эту цепочку вы можете сами раскручивать сколь угодно долго вширь и вглубь, хотя результат уже очевиден: в каждый конкретный момент, совершая некую трудовую операцию, даже простейшую, человек приводит в действие гигантское культурное наследие, накапливавшееся, без преувеличения, тысячелетиями; он являет собой как бы вершину пирамиды, основанием которой является труд множества людей.

К таким выводам пришел пушкинский современник, взглянув на простую бричку. Но это обобщение ничуть не устарело за минувшие полтора столетия, хотя бричка в обиходе давно стала экзотикой и современный пассажир пользуется совсем иными транспортными средствами. А мы вспомнили о рассуждении князя Одоевского затем, чтоб подготовить читателя к рассказам о людях, которые сами поезда не водят, рельсовый путь не правят, график движения не рассчитывают и вообще занимаются делами, к перевозке грузов и людей имеющими отношение косвенное, а порой и вообще никакого отношения не имеющими, а между тем без их участия (в конечном счете! Не надо упрощать, проводя прямые зависимости) и рельсы не легли бы, и поезда по ним бы не пошли, а железнодорожный мир был бы не полон.

Второе ды

Адиб
Рахимович
Баев

Строго говоря, наше рассуждение о железной дороге и для железной дороги и грузов прямого отношения к этому очерку очень не точны. Адиб Рахимович Баев, инженер-путеец, отдавший железнодорожному делу почти все эти годы своей жизни, причем почти все эти годы он работал на Свердловской железной дороге, занимается делами, которые со стороны можно назвать зовешь, но для нормального существования дорожного «предприятия» абсолютно необходимы.

Короче говоря, инженер-путеец Баев, начальник хозяйственного отдела Управления Свердловской железной дороги, занятой на железной дороге, занятый приходится бывать в «штабе» — это имя у него, но с ним дела или, по крайней мере, не имеет отношения к делу. Адиб Рахимович Баев — это имя на дороге тоже.

А жизнь Адиба Рахимовича особенная, он сполна выработал свой человеческий характер, второе любил и хорошо знал, но потом в жизни добился столь же впечатляющих результатов. Это как если бы получивший чемпионский титул в шахматах — проиграл в жизни, в котором намек на мир увлечений Баева.

Родился Адиб в бедной крестьянской семье в деревне Ишимово, что в Пермской губернии, в семье более 500 дворов, отличалось тихим нравом, был одним из лучших крестьян, крепкими родственными связями. В детстве свое время проводил в поле или около него, по-русски практически не говорил. Мать, у которой троих сыновей, занималась как могла хозяйством. Адиб, младший в семье, поначалу старательно его изучал. Это и позволило ему в 1917 году поступить в Красноуфимск и продолжить образование в ремесленном училище № 13. Почему именно туда, что здесь кормили, одевали и давали образование. Обучали путейскому делу. С этого времени Адиб начал железнодородную стезю.

Два года пролетели быстро. По окончании училища Адиб начал трудиться монтером пути и отличился добросовестным отношением к делу, трудолюбием, назначили его бригадиром. Вот тогда Адиба Рахимовича происшествие, о котором

Одоевского — писателя и философа пушкинской школы обратил внимание на поразительный факт: в каждом действии концентрируются знания, труд и опыт не только живших прежде и живущих поныне, но и тех, кто едет на бричке — обычное средство передвижения в то время. Она появилась и чтобы на нее можно было ехать. Опытный мастер выстрогал и выточил ось, выковал оси, рессоры и бандажи колес, выковал... А ведь мастер по дереву пользуется топорами, резцами, кузнец — молотом, наковальней, кузнецы — молотом... А чтоб изготовить рубанок или молоток, надо раскручивать сколь угодно долго вширь резьбы. Неизбежно: в каждый конкретный момент, соприкасаясь с металлом, даже простейшую, человек приводит в движение свое наследие, накапливавшееся, без прерывания, и являет собой как бы вершину пирамиды, которую труд множества людей.

Пушкинский современник, взглянув на процесс движения, ничуть не устарело за минувшие полтора столетия в обиходе давно стала экзотикой и соприкасаясь с совсем иными транспортными средствами — в движении князя Одоевского затем, чтоб подготавливая о людях, которые сами поезда не водят, а физик движения не рассчитывают и вообще не имеют грузов и людей имеющими отношение к движению — никакого отношения не имеющими, а между тем на счете! Не надо упрощать, проводя прямые линии, а не легли бы, и поезда по ним бы не пошли, а бы не полон.

Второе дыхание

Адиб
Рахимович
Баев

Сторого говоря, наше рассуждение о людях, работающих при железной дороге и для железной дороги, но к перевозке пассажиров и грузов прямого отношения не имеющих, применительно к герою этого очерка очень не точны. Адиб Рахимович Баев — инженер-путеец, отдавший железнодорожному ремеслу более сорока лет, причем почти все эти годы он работал и по сей день работает на Свердловской железной дороге. Но дело в том, что сейчас он занимается делами, которые собственно железнодорожными не назовешь, но для нормального существования нашего огромного железнодорожного «предприятия» абсолютно необходимыми.

Короче говоря, инженер-путеец Баев сегодня (и уже с давних пор) — начальник хозяйственного отдела Управления дороги, и на дороге сегодня найдется не так уж много людей, особенно среди тех, кому по роду занятий приходится бывать в «штабе» магистрали, которые бы не имели с ним дела или, по крайней мере, не слышали его имени. Адиб Рахимович Баев — это имя на дороге тоже «на слуху».

А жизнь Адиба Рахимовича особенно примечательна тем, что, кажется, он сполна выработал свой человеческий ресурс, занимаясь делом, которое любил и хорошо знал, но потом обрел второе дыхание и уже в новом качестве добился столь же впечатляющих успехов, что и на прежнем пути. Это как если бы получивший признание футболист посягнул бы на чемпионский титул в шахматах — простите столь экзотическое сравнение, в котором намек на мир увлечений Баева искать не надо.

Родился Адиб в бедной крестьянской семье и детство свое провел в деревне Ишимово, что в Пермской области. Село, хотя и большое, более 500 дворов, отличалось тихим нравом, трудолюбием живущих в нем крестьян, крепкими родственными связями. Отец нашего героя Рахим все свое время проводил в поле или около скотины. Образования — никакого, по-русски практически не говорил. Мать — Фахринур — родила ему троих сыновей, занималась как могла их воспитанием, помогала мужу по хозяйству. Адиб, младший в семье, по-русски тоже не говорил, но в школе старательно его изучал. Это и позволило ему накануне восемнадцатилетия податься в Красноуфимск и продолжить учебу в техническом, тогда ремесленном, училище № 13. Почему поступил в ремесленное? Да потому, что здесь кормили, одевали и давали возможность получить специальность. Обучали путейскому делу. С этого времени и встал Адиб Баев на железнодорожную стезю.

Два года пролетели быстро. Получив диплом дорожного мастера, Адиб начал трудиться монтером пути на Горьковской дороге. Заметив его добросовестное отношение к делу, трудолюбие и умение говорить с людьми, назначили его бригадиром. Вот тут-то и произошло первое в жизни Адиба Рахимовича происшествие, о котором он помнит до сих пор. Осень.

льх шпал было много. Работали с утра до
Адиб по привычке пошел еще раз осмот-
Вот те на! Часть новых уложенных шпал с
через два часа пойдет пассажирский. Бе-
глубокой ночью заново перешивали шпаль-
Поезда шли по расписанию.

а Рахимовича, чем бы ни занимался, не-
ное. Даже сейчас он не изменяет этому

р понял: чтобы знать свое дело по-насто-
ду он переехал в Свердловск. Большой го-
нового отношения и к себе, и к работе.
Сортировочную дистанцию пути. Его сразу
ь пришлось недолго. Шел набор в Новоси-
железнодорожного транспорта. Начальник



Шевцов пригласил Баева в кабинет и без
шь?». Не раздумывая тот ответил: «Конеч-
казался в Новосибирске.

рограмме. И через два с половиной года
женером-путейцем.

еще одно важное для него событие. По-
ушкой Женей. Она работала мастером на
ут пришла на вечер танцев. Свадьба была
т уже сорок лет они вместе.

овск. Он опять устроился в ту же дистан-
Женя — на обувную фабрику.

ия для железных дорог Советского Союза
ия, претерпевала изменения сама струк-
ий. Например, такие ранее массовые про-
льщик, в связи с оснащением станций
ализации упразднились совсем. Исчезли

должности старшего и главного кондукторов. Ушли с линий паровозы, а с ними не стало профессий кочегаров, зольщиков, промывальщиков котлов. И только профессия путейца осталась незыблемой. Пока есть железнодорожные пути, будут и те, кто их обслуживает. На Свердловскую магистраль приходила новая железнодорожная техника, а значит, были нужны высококвалифицированные кадры. Инженеры ценились на вес золота.

Проработав с год мастером, Адиб Рахимович назначается главным инженером дистанции пути. Но и на этой должности молодой специалист задержался недолго. Начальник службы пути Владимир Григорьевич Бутаков предложил ему перейти в аппарат Управления дороги. Адиб отказался. В дистанции он все и всех знал. Знал слабые стороны в путевой страде, знал как их устранить. А в «верхах» был совсем другой стиль работы, в основном «бумажный», где надо было уметь руководить по телефону из кабинета.

И все-таки через три года Бутаков уломал Баева.

В ноябре 1969 года Адиб Рахимович переходит в службу пути и девять лет работает начальником отдела эксплуатации. Должность серьезная и хлопотная. Текущее содержание пути требует постоянного внимания. А тут еще «окна», новая техника, кадры — всем надо заниматься практически одновременно, проводя на работе большую часть времени. Семье же приходилось уделять внимание урывками, хотя уже подрастала дочь Оксана, которую Адиб Рахимович очень любил.

Говорят, инициатива всегда наказуема. Так случилось и с Баевым. Он был общительным, доброжелательным к людям. Активно участвовал во всех общественных мероприятиях управления. Не стеснялся сказать острое слово на собраниях и совещаниях в адрес тех, кто работал вполсилы, не желал видеть нового.

За эти качества в 1978 году Адиба избирают освобожденным председателем профкома Управления дороги. Ох, и тяжело ему пришлось на этой должности. Если в службе пути все делалось по инструкциям, приказам, то в кресле председателя профкома инструкций на все случаи жизни нет. Каждый день по десятку человек заходят в кабинет со своими просьбами, жалобами, бедами, а они у них так же различны, как различны сами люди. И с каждым надо душевно поговорить, успокоить, дать совет. Особенно трудным всегда был разговор про жилье, хотя какой-то просвет в этом деле тогда наметился. Начальником дороги в тот период стал Виктор Михайлович Скворцов, сменивший в октябре 1977 года ушедшего заместителем министра МПС В.Ф. Соснина. Скворцов был человек неукротимой энергии, иногда несдержанный, даже грубый. Но дело свое знал и был, как говорят, «пробивной». При нем дорога резко пошла в гору. Много внимания Виктор Михайлович уделял социальной сфере и прежде всего строительству жилья. Его тогда ежегодно возводили по 80–100 тысяч квадратных метров. Но квартир все равно не хватало. Очередь на получение жилья была огромной и на отделениях дороги, в Управлении. Все три года, что проработал А. Р. Баев на общественном профсоюзном посту, решение вопросов распределения жилья было для него самым трудным делом. Тяжело было кому-то отказывать, а кому-то советовать подождать. Зато сердце радовалось, когда очередной из списка нуждающихся, получив ордер на квартиру, приходил поблагодарить.

Когда пролетели три выборных профсоюзных года, Баеву предложили должность, несколько уводящую в сторону от того, чем он занимался до избрания в профсоюзный комитет, а именно — стать заместителем начальника Свердловского отделения дороги по строительству. Однако

на самом деле это был не столько поворот, сколько все же расширение прежней сферы компетенции. Железнодорожное полотно оставалось главным предметом его забот, но он стал теперь отвечать также и за различные здания, инженерные сооружения. В новой должности ему предстояло все это держать в поле зрения и по-хозяйски развивать: что-то доставлять, что-то перестраивать, ремонтировать, реконструировать.

С 1981 года Адиб Рахимович занялся этой работой и проявил себя на новом месте рачительным хозяином, что, конечно, видел и оценил тогдашний начальник отделения Борис Иванович Колесников, будущий начальник дороги.

Конечно, огромное хозяйство, которое теперь было в ведении Баева, забирало все его время и все силы. Дома он практически не бывал. Все бытовые заботы легли на плечи Евгении Дмитриевны. Зная характер мужа, она и не роптала, справедливо полагая, что главное для мужчины — работа.

В холодный зимний вечер только что вернувшийся с околотка Баев сидел в конторке мастеров пути на станции Менделеево и пил горячий крепкий чай, когда дежурный по станции прибежал и с испугом крикнул: «Баева к телефону вызывает начальник дороги Сковрцов!» Надев снова тулуп и валенки — на улице минус тридцать, — Адиб Рахимович пошел на станцию, по дороге обдумывая, где же он провинился. Все знали: Сковрцов звонит только в экстренных случаях, да и то начальникам отделений, а тут звонок одному из многих заместителей начальника отделения. Взяв трубку, Баев представился начальнику дороги и приготовился к очередному «разбору полетов». Каково же было его удивление, когда вместо разгона услышал: «Пойдешь ко мне помощником?» Адиб Рахимович сначала растерялся, но, взяв себя в руки, солидно ответил: «Надо подумать». Сковрцов ничего больше не сказал и повесил трубку. Через неделю вновь звонок, уже в кабинет отделения. Из секретариата начальника дороги сообщили: принято, мол, решение назначить вас помощником Сковрцова. Он завтра возвращается с объезда, надо встретить его на вокзале.

Так А. Р. Баев стал правой рукой Виктора Михайловича. Работать с ним было нелегко. Сковрцов постоянно был в поездках, и помощник всегда должен находиться рядом. Все, что говорил начальник, надо было записать, запротоколировать, взять на контроль, проверить исполнение.

Баев привык к такой сумасшедшей жизни. Больше того, когда наступало видимое затишье (Сковрцов уезжал в Москву на совещания в МПС, на всякие депутатские заседания) Адиб Рахимович себя спокойным не чувствовал. Он уже привык к постоянному чувству беспокойства за все, что происходило на дороге.

В таком бешеном ритме прошли четыре года. Сковрцов ушел на пенсию, его место занял бывший начальник Свердловского отделения дороги, с которым Баеву уже доводилось работать, Борис Колесников. Борис Иванович вспоминает в своей книге «Под стук колес»: «Несколько удивила позиция Сковрцова, но, зная его характер, предчувствовал и это. Первый день в новой должности — зашел в кабинет: никого и ничего... Даже шофера в первые дни у меня не было, его Виктор Михайлович забрал с собой».¹

И тут он отдает должное помощнику «по наследству», как он называет Адиба Рахимовича Баева. Этот знал, что и как, с ходу начал помогать новому начальнику дороги войти в ритм беспокойной высокой должности.

¹ Колесников Б.И. Размышления под стук колес. С. 145.

Еще целых четыре года Баев добился помощи помощника. Но, всему свое время. По готу, Адиб Рахимович пришел к Колесникову начальником хозяйственного отдела. Очень просто: как раз в этот момент Сковрцов руководитель отдела, ему так или иначе...

Борис Иванович согласился с доводами Баева и считался. Он вспоминает в упомянутой книге бывшего помощника «раскрылись не только в это время здание Управления дороги, но и условия жизни на уютная рабочая обстановка. Автодорожная — тоже работа Адиба Рахимовича, но по своему характеру. Руководить всем этим Баев считался все «на отлично»².

К этой общей оценке работы Баева можно добавить некоторые детали. Сковрцов (вероятно, впервые за семьдесят лет) изведена замена лестничной площадки на уютная рабочая обстановка в кабинетах — монтаж помещений, где-то косметический и капитальный. Кроме того, смонтирована формационная сеть, обновлена мебель, типография — это прежде всего современное оборудование.

А еще по инициативе Адиба Рахимовича была проведена лицевая реконструкция здания, которая обошлась в 500 тысяч рублей, а использование материалов и грязи дает экономию не менее 300 тысяч.

С июля 1994 года и по сей день в отделении дороги, дал возможность всем интересующимся в этом организме дороги нет звеньев второго уровня, «завхоза» может очень даже заметно улучшить ситуацию. Именно на этой должности инженер-технический персонал государственной службы перед Отечеством II степени».

² Колесников Б.И. Размышления под стук колес. С. 145.

лько поворот, сколько все же расширение. Железнодорожное полотно оставалось, но он стал теперь отвечать также и за разоружения. В новой должности ему предстояло и по-хозяйски развивать: что-то достроить, отремонтировать, реконструировать.

Он занялся этой работой и проявил себя на удивление, конечно, видел и оценил тогдашний начальник Иван Иванович Колесников, будущий началь-

ство, которое теперь было в ведении Баева. Все силы. Дома он практически не бывал. Плечи Евгении Дмитриевны. Зная характер Баева, справедливо полагая, что главное для муж-

только что вернувшийся с околотка Баев. Он приехал на станции Менделеево и пил горячий чай. Когда на станции прибежал и с испугом крикнул: «Начальник дороги Сковрцов!» Надев снова шапку, вышел на тридцать, — Адиб Рахимович пошел на работу. Где же он провинился. Все знали: Сковрцов в таких случаях, да и то начальникам отделений, заместителям начальника отделения. Взяв на себя обязанности начальника дороги и приготовился к очередному выслушиванию. Было его удивление, когда вместо разговора с помощником?» Адиб Рахимович сначала молчал, солидно ответил: «Надо подумать».

Он взял трубку и повесил трубку. Через неделю вновь встретился. Из секретариата начальника дороги сообщили, что надо назначить вас помощником Сковрцова. Надо, надо встретить его на вокзале. Он встретил его рукой Виктора Михайловича. Работать пришлось постоянно был в поездках, и помощник был нужен. Все, что говорил начальник, надо было контролировать, проверять исполнение. Это было делом его жизни. Больше того, когда наступил сезон, он уезжал в Москву на совещания в МПС, и Адиб Рахимович себя спокойным не чувствовал. Ему было неприятно чувствовать беспокойства за все, что

прошли четыре года. Сковрцов ушел на пенсию. Начальник Свердловского отделения дорог продолжал работать, Борис Колесников. Борис Колесников в книге «Под стук колес»: «Несколько удивила меня его характер, предчувствовал и это. Первый раз в кабинет: никого и ничего... Даже шофера Баева Виктор Михайлович забрал с собой».¹ Адиб Рахимовичу «по наследству», как он называл своего помощника, этот знал, что и как, с ходу начал помогать ему войти в ритм беспокойной высокой дол-

Еще целых четыре года Баев добросовестно нес свой нелегкий крест помощника. Но, всему свое время. Почувствовав, что становится невмоготу, Адиб Рахимович пришел к Колесникову и попросил назначить его начальником хозяйственного отдела Управления. Почему на это место? Очень просто: как раз в этот момент собрался уходить на пенсию прежний руководитель отдела, ему так или иначе надо было найти преемника.

Борис Иванович согласился с доводами «самовыдвиженца» и не просчитался. Он вспоминает в упомянутой книге, что на новой должности у бывшего помощника «раскрылись незаурядные способности. За короткое время здание Управления дороги преобразилось. Помолодел фасад, очистившись от многолетней грязи и пыли, в большинстве кабинетов создана уютная рабочая обстановка. Автостоянка, спортзал, гостиница, типография — тоже работа Адиба Рахимовича. Надо отдать должное его неуемному характеру. Руководить всем этим непросто, а он справляется и делает все «на отлично»».

К этой общей оценке работы Баева недавним руководителем дороги можно добавить некоторые детали. Фасад не просто был очищен от грязи (вероятно, впервые за семьдесят лет эксплуатации здания): еще произведена замена лестничной площадки и ступенек основного входа. Уютная рабочая обстановка в кабинетах — это результат основательного ремонта помещений, где-то косметического, а там, где было необходимо, — и капитального. Кроме того, смонтирована локальная корпоративная информационная сеть, обновлена мебель. Упомянутая Б. И. Колесниковым типография — это прежде всего современное полиграфическое оборудование.

А еще по инициативе Адиба Рахимовича построена ливневая канализация вокруг здания, которая позволила экономить ежегодно более 500 тысяч рублей, а использование малой механизации при уборке снега и грязи дает экономию не менее 300 тысяч рублей в год...

С июля 1994 года и по сей день возглавляет Адиб Рахимович хозяйственный отдел и за это время, кажется, впервые с момента учреждения отдела, дал возможность всем интересующимся убедиться, что в сложном организме дороги нет звеньев второстепенных и эффективная работа «завхоза» может очень даже заметно способствовать успеху общего дела. Именно на этой должности инженер-путеец Баев удостоился редкой по нынешним временам государственной награды — медали ордена «За заслуги перед Отечеством II степени».

² Колесников Б.И. Размышления под стук колес. С. 149.

От политики — к экономике

**Дмитрий
Иванович
Кулагин**

Есть такое расхожее выражение — «сталинский» дом. Этим не вполне положительным эпитетом наделяют строения, чей внешний вид, в отличие от будто клонированных пяти-, девяти- и двенадцатиэтажек, имеет свой, зачастую неповторимый облик. Дмитрий Иванович Кулагин в действительности квартирует в доме, который начали строить еще при Сталине для «генералитета» Урало-Сибирского железнодорожного округа. Дом вырос на славу — три его фасада одновременно выходят на три улицы, но адрес — один: Мельковская, 2б. Когда-то улица эта носила имя самого товарища Жданова (секретаря ЦК ВКП (б)), а район был Кагановичский — в честь члена Политбюро, зампреда Совмина СССР и (это явилось определяющим) — наркома путей сообщения...

Но во времена, когда Каганович командовал всеми железными дорогами страны, Дмитрий Иванович Кулагин еще не имел к стальным магистралям никакого отношения. Родился он в 1922 году в Смоленской области и в середине 30-х оказался вместе с родителями в ближнем Подмоскowie, где закончил семь классов и пошел работать на авиазавод слесарем. Тогда всюду только еще стали внедряться контрольно-измерительные приборы, и специальность техника-прибориста была одной из самых нужных на производстве. Паромеры, водомеры, газомеры — кто их будет обслуживать? И Дмитрий Кулагин стал специалистом этого профиля, закончив в столице Всесоюзную школу по КИП. Работать его направили на оборонный завод, так что Дмитрий Иванович стал работать на победу задолго до того, как прозвучали первые выстрелы Великой Отечественной.

Весть о начале войны застала Дмитрия Кулагина на рабочем месте. Утром 22 июня 1941 года он вместе с коллегами находился при исполнении своих прямых обязанностей, когда внезапно прибывший начальник велел рабочим срочно заняться усилением внешней маскировки и так уже порядком замаскированного предприятия. «В чем дело?» — спросили его. «В 12 часов узнаете», — ответило компетентное лицо и не обмануло. И хотя этого сообщения ждали со дня на день, все одно тревожно екнуло сердце...

Первый налет на Москву случился ровно через месяц — в 20-х числах июля. Дмитрий вместе с товарищем дежурил на крыше цеха, железными клещами сражался с зажигательными бомбами. В итоге завод от бомбежек почти не пострадал, но военная обстановка вынудила Правительство принять решение об эвакуации особо важных объектов на восток. Дмитрию и его товарищу было дано предписание выехать вместе с основным производством в город Куйбышев, но потом почему-то их цех, отделив от основного производства, переадресовали в другое место — в уральский город Каменск. Так Кулагин, вместо того чтоб стать волжанином, стал уральцем, но железнодорожником еще не стал, хотя станция Синарская

(она еще долго называлась так, а не пирамидой) была одним из самых крупных предприятий имени Кагановича.

Будучи человеком энергичным, Кулагин в производстве, но и вел себя весьма активно. В результате был замечен и востребован на одном из предприятий № 286. Надо отметить, что это предприятие было новым, поэтому комсомольское руководство старалось по возможности, как говорится, «на всю катушку» использовать возможности нескольких горняцких поселков на северо-востоке Свердловской области. И хотя город Североуральск, то Дмитрий Иванович секретарем горкома комсомола.

Четыре года отработал он северным секретарем горкома комсомола и уже подумывал о том, чтобы, сдав документы, переехать в Москву — должна же была эвакуация...



уже партия не хотела упускать из виду. Кулагин решил учиться в ВПШ — Высшую партийную школу. В сущности, это был вуз с набором слушателей его (студентами их не называли) уровнем знаний, которые сегодня никак не имеют никакого прикладного значения. Но для того времени это был достаточно большой курс.

Курс обучения в ВПШ Дмитрий Иванович закончил в 1947 году. Тогда впервые им заинтересовалась Свердловская областная организация. Начальник Свердловской магистрали стал просить об отпуске и перевести толкового выпускника в свой штат. По инициативе Кулагина заявил обком комсомола Свердловской области о перспективном кадре. Партийным властям это показалось резоннее, и на два года Дмитрий Иванович был назначен руководителем заведующего отделом рабочей молодежи. Еще два года спустя своего добилась Свердловская областная организация, назначив Кулагина помощником начальника до-

ение — «сталинский» дом. Этим не вполне
наделяют строения, чей внешний вид, в от-
анных пяти-, девяти- и двенадцатэтажек,
вторимый облик. Дмитрий Иванович Кула-
артирует в доме, который начали строить
ералитета» Урало-Сибирского железно-

ос на славу — три его фасада одновремен-
но адрес — один: Мельковская, 2б. Когда-
товарища Жданова (секретаря ЦК ВКП (б)),
чьсть члена Политбюро, зампреда Совми-
яющим) — наркома путей сообщения...
ович командовал всеми железными доро-
Кулагин еще не имел к стальным магист-

ился он в 1922 году в Смоленской области
сте с родителями в ближнем Подмосковье,
шел работать на авиазавод слесарем. Тог-
дряться контрольно-измерительные прибо-
бориста была одной из самых нужных на-
меры, газомеры — кто их будет обслужи-
специалистом этого профиля, закончив в сто-
Работать его направили на оборонный за-
стал работать на победу задолго до того,
и Великой Отечественной.
ала Дмитрия Кулагина на рабочем месте.
сте с коллегами находился при исполнен-
й, когда внезапно прибывший начальник
усилением внешней маскировки и так уже
дприятия. «В чем дело?» — спросили его.
компетентное лицо и не обмануло. И хотя
д день, все одно тревожно екнуло сердце...
лучился ровно через месяц — в 20-х чис-
варищем дежурил на крыше цеха, желез-
игательными бомбами. В итоге завод от-
но военная обстановка вынудила Прави-
вакуации особо важных объектов на вос-
ыло дано предписание выехать вместе с
Куйбышев, но потом почему-то их цех, от-
переадресовали в другое место — в ураль-
вместо того чтоб стать волжанином, стал
ом еще не стал, хотя станция Синарская

(она еще долго называлась так, а не по имени города, при котором нахо-
дилась) была одним из самых крупных железнодорожных узлов дороги
имени Кагановича.

Будучи человеком энергичным, Кулагин не только ударно работал на
производстве, но и вел себя весьма активно в общественных делах, а в
результате был замечен и востребован: его избрали комсоргом оборон-
ного предприятия № 286. Надо полагать, и комсоргом он был незауряд-
ным, поэтому комсомольское руководство стремится использовать его
возможности, как говорится, «на всю катушку». Когда в 1944-м на базе не-
скольких горняцких поселков на севере Свердловской области образова-
ли город Североуральск, то Дмитрия Кулагина «сосватали» туда первым
секретарем горкома комсомола.

Четыре года отработал он североуральским «комсомольским вождем»
и уже подумывал о том, чтобы, сдав дела преемнику, возвратиться в Под-
московье — должна же была эвакуация когда-то заканчиваться? Но теперь



Дмитрий
Иванович
Кулагин

уже партия не хотела упускать из рук ценный кадр. Дмитрия направили
учиться в ВПШ — Высшую партийную школу при Свердловском обкоме
партии. В сущности, это был вуз с четырехлетним обучением. Конечно,
слушателей его (студентами их не называли) пичкали огромным количе-
ством знаний, которые сегодня никак бы не котировались, а тогда имели
некоторое прикладное значение, но давали немало и полезного, ибо все-
резз готовили к руководству коллективами. Спрос на таких специалистов
был достаточно большой.

Курс обучения в ВПШ Дмитрий Иванович закончил с отличием, и вот
тогда впервые им заинтересовалась железная дорога: политотдел Свер-
дловской магистрали стал просить областные партийные власти опреде-
лить толкового выпускника в свой штат. Но одновременно свои претен-
зии на Кулагина заявил обком комсомола, не упускавший из виду свой
перспективный кадр. Партийным властям доводы комсомольцев показа-
лись резоннее, и на два года Дмитрий Иванович был определен в замест-
ители заведующего отделом рабочей молодежи в обкоме ВЛКСМ. И все
же два года спустя своего добилась железная дорога: Москва утвердила
Кулагина помощником начальника дорожного политотдела.

При нынешнем отношении к идейному наследию советских лет (а политотделы — это даже наследие сталинского времени) такое начало железнодорожной карьеры Кулагина вряд ли вызовет у читателя положительные эмоции. Сам Дмитрий Иванович не считает, что в те недолгие полтора-два года, когда он работал в политотделе, он занимался чем-то ненужным или, уж тем более, предосудительным.

— Ну, как же,— поясняет Дмитрий Иванович.— Мы способствовали укреплению дисциплины, занимались пропагандой, просветительской деятельностью среди путейцев. В штате нашего Управления было всего 15 человек, но были также политотделы и в отделениях дороги... Спустя лет 20, работая уже при начальнике дороги Скворцове, я не однажды слышал, как он вспоминал их добрым словом. Все же какую-то положительную функцию они выполняли...

Не будем спешить ни оспаривать это мнение, ни соглашаться с ним — что мы, нынешние, знаем о той работе? Заметим только, что моральный фактор в те времена нередко оказывался намного сильнее, чем сегодня экономический, а политотделы стремились к тому, чтоб люди понимали, ради чего они работают. И на пятнадцати работниках отдела (пятнадцать на многотысячный коллектив!) нагрузка лежала большая. Инженер-майор административной службы (такое персональное звание присвоили на железной дороге бывшему отличнику учебы в ВПШ и бывшему комсомольскому работнику) хлеб свой получал не даром.

Но как бы ни оценивали ту должность Кулагина, состоять в ней ему долго не пришлось: в 1955 году отменили военное положение на железных дорогах страны, а в марте 1956-го (как раз где-то сразу после XX съезда партии) упразднили и политотделы. Наверно, тогда это считалось ступенькой в процессе десталинизации общества.

Многих оставшихся без работы политотдельцев посылали тогда на освоение целинных и залежных земель, резонно полагая, что люди это подготовленные, энергичные, дисциплинированные. При этом как-то не бралось в расчет, что железнодорожник все же не крестьянин, и понимать дорогу — это одно, а жить на земле — совсем другое. Это партийное «авось» вылилось спустя несколько лет в то, что многие, кто уехал в Казахстан по комсомольским путевкам, бесславно вернулись назад, хотя в течение нескольких последующих лет валовой сбор зерна в СССР в целом действительно заметно вырос...

Дмитрий Иванович Кулагин тоже чуть было не сделался директором целинного совхоза — вопрос рассматривался. Но — вероятно, к пользе для сельского хозяйства страны и к счастью для него самого — партия и на этот раз не захотела упускать ценный кадр. Его взяли на работу в райком, потом перевели в горком, где он дорос до должности заместителя заведующего промышленным отделом.

Но судьба пыталась играть им, а он сам упрямо выстраивал свою судьбу. Работая в партийных органах, Кулагин параллельно учился во ВЗИИТе (Всесоюзном заочном институте инженеров транспорта) и по окончании его получил диплом инженера-экономиста. Это была уже не ВПШ, а полноценное образование. Вообще говоря, с таким дипломом партийная карьера его могла бы развиваться еще успешнее, но он учился не для имиджа и выразил настойчивое пожелание перейти на работу по вновь освоенной специальности. Управление дороги выразило готовность заполучить такого работника, а секретарь горкома Я. П. Рябов не стал противиться. Вручив грамоту с благодарностью «за долголетнюю активную работу в партийном аппарате», Кулагина отпустили в 1963 году «на хозяйственную работу».

Первой на новом витке жизни — Дмитрий Иванович — стал начальник инспекции при начальнике дороги в следующем. Подчиняясь одновременно Свердловской железной дороге, Д. И. Кулагин добился четкости и своевременности выполнения приказов.

Проверяли и то, как внедряются новшества на станции Кузино были в те годы установлены устройства контроля за перенагревом бункеров. Контролеры стали свидетелями безучастного сигнальный звон стоял на всю округу. Отключили тут же заспешили к вагону с песком. Пошел рапорт: «...На Свердловской железной дороге успешно работают». Второй экземпляр рапорта начальнику дороги.

Нужно сказать, что партия долго не могла отказаться от активного и исполнительного функционера. Когда на дороге, Дмитрий Иванович трижды проходил должность начальника инспекции — и трижды занимался делами кадров Свердловского отделения. А это та же политработа, а он уже планировал свою работу. Выстоял, и Москва уступила...

А тут началась новая эпоха — эпоха реформ. Условия планирования и экономического управления в железнодорожном транспорте «подорожничества» Свердловская и Горьковская дороги. Объем работ на дорогах случается несчастье: главный экономист Свердловского ПЭО Кузнецов получил серьезную травму в результате подготовительная деятельность к вступлению в должность квалифицированного руководства. Кулагин В. П. Егоров: «Хватит тебе ездить по дорогам, пора братья за серьезную работу». В отсутствие Кулагина руководителем ПЭО. В отсутствие Кулагина практически и возглавил всю деятельность по развитию новых форм хозяйствования.

Цель реформы была в том, чтобы повысить эффективность использования дорог, при этом сокращались расходы на содержание дорог, для поощрения работников введены при дорогах создавались фонды капитальных и культурных мероприятий. Главный фактор успеха — дорога получала больше самостоятельности. С 1966-1968 годов доказали правильность планов руководства. Внедрялись повсеместно. Воистину, успех — потому что основная часть работ оставалась на месте. Порою, вспоминается высокая, что премии в таком размере поощряли коллективу...

Успех Свердловской дороги по развитию экономики политики был отмечен высшей наградой — орденом.

С 1974 года Д. И. Кулагин — начальник дороги. На эту должность его назначил министр магистральных железных дорог В. Ф. Соснин. В этот период

идейному наследию советских лет (а по-прежнему сталинского времени) такое начало жегина вряд ли вызовет у читателя положительное впечатление. Иванова не считает, что в те недолгие полтора года в политотделе, он занимался чем-то предосудительным.

Дмитрий Иванович. — Мы способствовали пропаганде, просветительской работе. В штате нашего Управления было всего несколько политотделов и в отделениях дороги... Спустя несколько лет на дороге Скворцове, я не однажды слышал от работников такое слово. Все же какую-то положительную роль сыграло.

Согласиться с этим мнением, ни соглашаться с ним — не имеет смысла. Заметим только, что моральный авторитет тогда был намного сильнее, чем сегодня. Люди стремились к тому, чтоб люди понимали, что в пятнадцати работниках отдела (пятнадцать человек) нагрузка лежала большая. Инженер-майорское персональное звание присвоили на железной дороге. В ВПШ и бывшему комсомольцу Кулагину не даром.

Должность Кулагина, состоять в ней ему позволили отменить военное положение на железной дороге в 1956-го (как раз где-то сразу после XX съезда партии). Наверно, тогда это считалось стимулом для общества.

Работы политотделов посылали тогда на железную дорогу, резонно полагая, что люди это дисциплинированные. При этом как-то не считали, что железнодорожник все же не крестьянин, и понимать работу на земле — совсем другое. Это партийное звание давалось не за то, что многие, кто уехал в Казахстан, бесславно вернулись назад, хотя за эти годы валовой сбор зерна в СССР в целом вырос...

Кулагин тоже чуть было не сделался директором политотдела. Но — вероятно, к пользе железной дороги и к счастью для него самого — партия не захотела ценный кадр. Его взяли на работу в район, где он дорос до должности заместителя начальника политотдела.

Кулагин, а он сам упрямо выстраивал свою судьбу. Кулагин параллельно учился во ВЗИИТе (Институте инженеров транспорта) и по окончании его стал инженером. Это была уже не ВПШ, а полноценная работа с таким дипломом партийная карьера его продолжилась, но он учился не для имиджа и выражения своих амбиций, а на работу по вновь освоенной специальности. Кулагин готовность получить такого рода работу не стал противиться. Вручив грамоту за многолетнюю активную работу в партийном комитете в 1963 году «на хозяйственную работу».

Первой на новом витке жизни Дмитрия Ивановича была должность начальника инспекции при начальнике дороги. Суть этой должности была в следующем. Подчиняясь одновременно и Москве, и руководству Свердловской железной дороги, Д. И. Кулагин со товарищи должен был проверять четкость и своевременность выполнения на дороге министерских приказов.

Проверяли и то, как внедряются новые технические средства. Так, на станции Кузино были в те годы установлены ПОНАБы — автоматические устройства контроля за перегревом букс. Как-то раз, прибыв на место, контролеры стали свидетелями безукоризненной работы устройства — сигнальный звон стоял на всю округу. Оповещенные таким образом вагонники тут же заспешили к вагону с перегретой буксой... А в Москву пошел рапорт: «...На Свердловской железной дороге ПОНАБы внедрены и успешно работают». Второй экземпляр, как положено, лег на стол начальника дороги.

Нужно сказать, что партия долго не хотела расставаться с таким активным и исполнительным функционером, как Кулагин. Уже перейдя на дорогу, Дмитрий Иванович трижды проходил утверждение на должность начальника инспекции — и трижды МПС «сватало» его в начальники отдела кадров Свердловского отделения. А он возражал, говоря, что кадры — это та же политработа, а он уже плановик и ему надо влезать в экономику. Выстоял, и Москва уступила...

А тут началась новая эпоха — экономика стала переходить на новые условия планирования и экономического стимулирования, и конкретно в железнодорожном транспорте «подопытными» были выбраны Свердловская и Горьковская дороги. Объем работ предстоял колоссальный. И вдруг случается несчастье: главный экономист Свердловской дороги — начальник ПЭО Кузнецов получил серьезную бытовую травму, и таким образом подготовительная деятельность к вступлению в эксперимент осталась без квалифицированного руководства. Кулагину звонит начальник дороги В. П. Егоров: «Хватит тебе ездить по дороге и собирать всякий компромат на меня, пора братья за серьезную работу». И назначает его и.о. заместителя руководителя ПЭО. В отсутствие начальника Дмитрий Иванович практически и возглавил всю деятельность по внедрению на дороге новых форм хозяйствования.

Цель реформы была в том, чтобы повысить материальную заинтересованность дорог, при этом сокращалось количество отчетных показателей, для поощрения работников вводились специальные фонды. А еще при дорогах создавались фонды капитального строительства и социально-культурных мероприятий. Главный фактор новых форм хозяйствования: дорога получала больше самостоятельности. Поработав в таком режиме около полутора лет (1966–1968 годы), свердловские железнодорожники доказали правильность планов руководства страны, и новые формы стали внедряться повсеместно. Воистину, жить стало лучше, жить стало веселее — потому что основная часть получаемой дорогой прибыли теперь оставалась на месте. Порою, вспоминает Д. И. Кулагин, она была столь высокой, что премии в таком размере просто нельзя было выплачивать коллективу...

Успех Свердловской дороги по внедрению новой экономической политики был отмечен высшей наградой страны — орденом Ленина.

С 1974 года Д. И. Кулагин — начальник ПЭО Свердловской железной дороги. На эту должность его назначил уже следующий руководитель магистрали, В. Ф. Соснин. В этот период при непосредственном участии

Дмитрия Ивановича многое было сделано. Благодаря огромному объему капиталовложений удалось электрифицировать участки пути: Свердловск — Шаля, Шаля — Кунгур — Пермь, Шаля — Балезино, затем Тюменский ход до станции Называевской. Был проложен второй путь на участках: Свердловск — Дружинино, Свердловск — Нижний Тагил, Свердловск — Каменск-Уральский.

Крушение на станции Ламенской подхлестнуло скорейшую автоматизацию стрелок на Тюменском направлении.

С 1978 года Кулагин продолжал свою деятельность при новом начальнике дороги — В. М. Скворцове. В этот период, вспоминает Дмитрий Иванович, работать приходилось очень напряженно. Одна погрузка по дороге в сутки составляла более 600 тыс. тонн (это против нынешних 350). Скворцов никому покоя не давал, с начальником ПЭО работал напрямую, желая получать информацию о работе дороги из первых рук. Также в этот период приходилось Кулагину тесно работать с главным инженером Н. К. Горностыревым, как прежде с его предшественниками П. Ф. Хакаевым, Е. М. Осиповым, тем же В. Ф. Сосниным, а затем — с Б. И. Мацкевичем...

Я листаю книгу 25-летней давности — «Свердловская магистраль. 100 лет железной дороге», в которой Дмитрием Ивановичем написана целая глава «День завтрашний». В ней начальник планово-экономического отдела пишет о том, что нового должно внедриться на железных путях в предстоящий период.

— Недавно перечитал и удивился, — признается Дмитрий Иванович. — Ведь все, что запланировали, удалось внедрить. Даже не верится... Значит, не витали в облаках, а были реалистами.

Мы рассматриваем общее фото 1983 года — участники экономического совещания в МПС.

— Когда я выступал на этом совещании, — говорит Дмитрий Иванович, — то назвал цифру погрузки: 600 тыс. тонн. А первый замминистра Шулешко останавливает меня и в зал: «Вы слышали, сколько? А когда я работал на дороге, грузили всего 200 тыс. тонн...»

Особенно памятен Д. И. Кулагину годы строительства линии Тюмень — Сургут. Это был титул Совмина, он шел в плане строительных работ отдельной строкой, и его ежегодно утверждали в Совете Министров. При этом подрядчик строительства «Тюменьстройпуть» осваивал, по словам Дмитрия Ивановича, только строительство пути, а от сооружения объектов соцкультбыта — отказывался. А железнодорожникам потом надо где-то жить... Решение всех этих вопросов входило в прямую обязанность начальника планово-экономического отдела. В общем, проблем с этой стройкой у Д. И. Кулагина было много, но объект все же сдали.

— Я только сейчас понимаю, какой подвиг мы совершили, — говорит Дмитрий Иванович. — Сегодня эта дорога всю страну кормит: нефть, газ. Представьте, сколько оборудования для этого надо было туда завезти по железной дороге...

Памятна Дмитрию Ивановичу и постоянная проблема прошлых времен — неустанный поиск резервов, по сути — одно из основных назначений ПЭО. По этому показателю имелся план, который можно было выполнить, либо внедряя новую технику, либо экономя на расходах. Скажем, экономию по зарплате можно было получить за счет повышения производительности труда — выполняя тот же объем меньшим числом работающих или путем производства тем же количеством большего объема продукции. Здесь у Кулагина было союзников немного, поскольку начальник

каждой службы приберегал эти резервы к Кулагину по своей инициативе при... и сказал: «Я убираю путеобходчиков и автоблокировку. Можешь этих людей в половину мне верни для других целей...»

Следует признать, что в последние годы решался вопрос соотношения роста заработной платы. Как правило, первый показатель в кале проблема с получением в банке... тиву, которую Дмитрию Ивановичу... И решал. По крайней мере в те годы за... путейцам не возникало...

Солнце за окном клонится к закату... его героя еще с североуральских врем... локами — в начале весны это вкуснее и... тире стоит тяжелый дух нитроокраски, в... Это впервые за более чем полувековую... реконструкция его внутренних коммуни...

Сегодня проблемы дороги уже не... Но он по-прежнему в курсе основных... Красного Знамени, медалей «За трудов... в Великой Отечественной войне 1941–1... тия Москвы», почетного знака «За акт... контроля», Дмитрий Иванович Кулагин... командования» — пусть не активном, а... он незаменим, ибо опыт прежних лет... Свердловской железной дороги. Не сл... лую дату со дня ее основания дорога во... го Родины в составе ее безмерного кол...

было сделано. Благодаря огромному объему работ по модернизации участков пути: Свердловск — Челябинск — Шаля — Балезино, затем Тюменский ход был проложен второй путь на участках: Свердловск — Нижний Тагил, Свердловск — Ка-

менской подхлестнуло скорейшую автоматизацию направления.

Дмитрий продолжал свою деятельность при новом начальнике — Сергее Сергеевиче. В этот период, вспоминает Дмитрий, приходилось очень напряженно. Одна погрузка давала более 600 тыс. тонн (это против нынешней нормы не давал, с начальником ПЭО работал по форме о работе дороги из первых рук).

Кулагину тесно работать с главным инженером — где с его предшественниками П. Ф. Хажинским, В. Ф. Сосниным, а затем — с Б. И. Мацке-

вичем давности — «Свердловская магистраль», в которой Дмитрием Ивановичем написана часть. В ней начальник планово-экономического отдела должно внедриться на железных путях

удивился, — признается Дмитрий Иванович. — Не удалось внедрить. Даже не верится... Знаете, мы реалистами.

На фото 1983 года — участники экономиче-

ского совещания, — говорит Дмитрий Иванович. — Было 600 тыс. тонн. А первый замминистра Шуринов в зал: «Вы слышали, сколько? А когда я работаю 200 тыс. тонн...»

Кулагину годы строительства линии Тюмень — Челябинск, он шел в плане строительных работ отнюдь не утверждали в Совете Министров. При этом «Тюменьстройпуть» осваивал, по словам Дмитрия, строительство пути, а от сооружения объектов. А железнодорожникам потом надо где-то решать вопросы входило в прямую обязанность на экономическом отделе. В общем, проблем с этой работой много, но объект все же сдали.

Именно какой подвиг мы совершили, — говорит Дмитрий. — Эта дорога всю страну кормит: нефть, газ. Решения для этого надо было туда завезти по

технику и постоянная проблема прошлых времен. по сути — одно из основных назначений. Имелся план, который можно было выполнить, либо экономя на расходах. Скажем, можно было получить за счет повышения производительности тот же объем меньшим числом работников. Тем же количеством большего объема производства союзников немного, поскольку начальник

каждой службы приберегал эти резервы для себя. Лишь однажды за 20 лет к Кулагину по своей инициативе пришел начальник службы пути Бутаков и сказал: «Я убираю путеобходчиков с такого-то направления — вводим автоблокировку. Можешь этих людей забрать». И тут же добавил: «Но половину мне верни для других целей...».

Следует признать, что в последние годы все труднее приходилось решать вопрос соотношения роста зарплаты и производительности труда. Как правило, первый показатель всегда преобладал. И тогда возникала проблема с получением в банке денежных сумм на зарплату коллективу, которую Дмитрию Ивановичу приходилось решать по должности. И решал. По крайней мере в те годы задержек с выплатой заработанного путейцам не возникало...

Солнце за окном клонится к закату. Тамара Михайловна, супруга моего героя еще с североуральских времен, любезно угощает нас чаем с яблоками — в начале весны это вкуснее и полезнее всяких бисквитов. В квартире стоит тяжелый дух нитроокраски, в коридоре — строительные козлы. Это впервые за более чем полувековую историю «сталинского» дома идет реконструкция его внутренних коммуникаций...

Сегодня проблемы дороги уже неподвластны пенсионеру Кулагину. Но он по-прежнему в курсе основных ее дел. Кавалер ордена Трудового Красного Знамени, медалей «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «В ознаменование 850-летия Москвы», почетного знака «За активную работу в органах народного контроля», Дмитрий Иванович Кулагин, так сказать, «в резерве главного командования» — пусть не активном, а скорее, архивном, но ведь и здесь он незаменим, ибо опыт прежних лет питает нынешнюю деятельность Свердловской железной дороги. Не случайно в каждую очередную круглую дату со дня ее основания дорога вспоминает тех, кто трудился на благо Родины в составе ее безмерного коллектива.

Главный экономист — не счетовод!

**Анатолий
Васильевич
Пермяков**

Философ в душе, инженер-экономист по образованию, а также бывший техник-инструментальщик, маляр и бульдозерист — таков начальник экономической службы Свердловской железной дороги кандидат экономических наук Анатолий Васильевич Пермяков.

Пригласил его на дорогу в 1988 году тогдашний руководитель В. М. Скворцов. В стране началась перестройка, ее проблемы уже ощущались на магистрали, и Виктор Михайлович понимал: без опытного экономиста никак не обойтись. Тем более тема диссертации, которую в свое время защитил Анатолий Васильевич, как нельзя более соответствовала духу времени: «Повышение эффективности хозяйственной деятельности отделений дороги». Да и сам Анатолий Васильевич, работавший до той поры во ВНИИЖТ (Всесоюзном научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта), тяготился «чистым» теоретизированием, преподавание в институте его тоже не очень привлекало. Ему хотелось уйти на производство, так что предложение Скворцова было ему очень кстати.

И вот уже целых пятнадцать лет А. В. Пермяков «рулит» экономикой дороги. А «рулить» этим процессом после того, как рухнули налаженные десятилетиями экономические связи, разрушилась система взаимодействия между регионами, когда перестала существовать банковская система и в моду вошел бартер между предприятиями, было, ох, как трудно. Но сумел Анатолий Васильевич увидеть перспективу дороги, определить ее основные экономические устои, наладить единое для отделений финансово-экономическое пространство.

Сегодня А. В. Пермяков — уже умудренный человек, познавший радости и горести жизни, сумевший найти свое место в мире непрерывных преобразований.

А начинал свою карьеру будущий инженер-экономист совсем не просто.

Родился в Монголии, недалеко от Улан-Батора: родители строили там дорогу. Отец — тракторист-механик, мать — домохозяйка. Оба из Мордовии — края, забытого богом. Спасаясь от нищеты, от беспросветной жизни, бежали они из колхоза, завербовавшись в Монголию строить дороги.

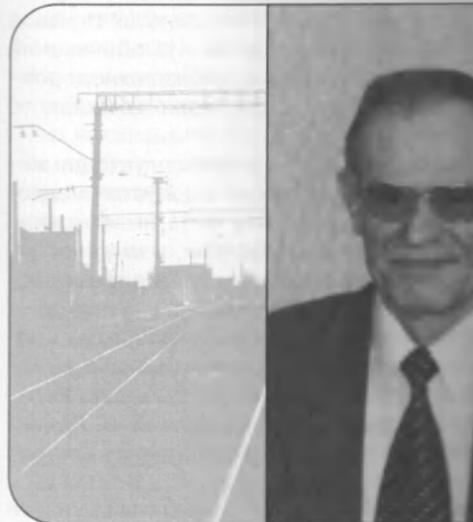
Четыре года провел с родителями в Монголии маленький Толя, но она не оставила у него ярких впечатлений. Затем волею судьбы и начальства семья Пермяковых переехала на Кавказ, в Аджарию. Они там тоже строили дорогу всего в восьми километрах от турецкой границы.

Пока родители определялись с жильем в Аджарии, Анатолий был пристроен у бабушки в Мордовии, в селе Яковщина. Крестьяне там жили как

в первобытном обществе. Ни радио, ни зина — ничего этого не было. Велик дарство исправно собирало налоги на рах. И когда в середине пятидесятых год седателем Правительства СССР, отмени ходили в церковь, чтобы поставить све-

Анатолий рос маленьким, щуплен у него не было, и целыми днями он вози бушка решила отдать Анатолия в шко ной комнате учили сразу всех детишек того класса.

Испугавшись большого количества и больше ходить в школу наотрез отказ Нагрузившись вещами, картошкой, овощ в благодатный Приморский край. Маль



суета, дышащие дымом и паром паров остатки побитой техники времен Велик ли до Батуми. Сбросили вещи у переэ ром с попуткой двинулись к своему сел

Аджария — это субтропики. Дикие п А вот картошка в этих краях растет площ ном кукурузу, фасоль. Сами аджарцы — ходился строительный отряд, жили грек ца с Турцией была недалеко, у многих се граничная зона строго контролировалась не было. В школе преподавали учительн

В 1949 году в семье Пермяковых в аварию, стал инвалидом. Пришлось чать подрабатывать. Он неплохо рисова ляром-подмастерьем, а потом научился мозаику. В кино его пускали бесплатно, киношные афиши. В 16 лет начал работа обращаться с этой машиной.

ЭКОНОМИСТ — ВОД!

инженер-экономист по образованию, а также инструментальщик, маляр и бульдозерист — экономической службы Свердловской железной дороги Анатолий Васильевич

в 1988 году тогдашний руководитель станции началась перестройка, ее проблемы на магистрали, и Виктор Михайлович понятия никак не обойтись. Тем более тема диссертации защитил Анатолий Васильевич, как в духу времени: «Повышение эффективности отделений дороги». Да и сам Анатолий той поры во ВНИИЖТ (Всесоюзном научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта), тяготил преподавание в институте его тоже не хотелось уйти на производство, так что предложение — к стати.

Пять лет А. В. Пермяков «рулит» экономикой железной дороги после того, как рухнули налаженные связи, разрушилась система взаимодействия предприятий, было, ох, как трудно увидеть перспективу дороги, определить ее будущее, наладить единое для отделений финансовое хозяйство.

— уже умудренный человек, познавший разные пути найти свое место в мире непрерыв-

ный инженер-экономист совсем не просто. Далеко от Улан-Батора: родители строили дом-механик, мать — домохозяйка. Оба из бедного. Спасаясь от нищеты, от беспросветного будущего, завербовавшись в Монголию стро-

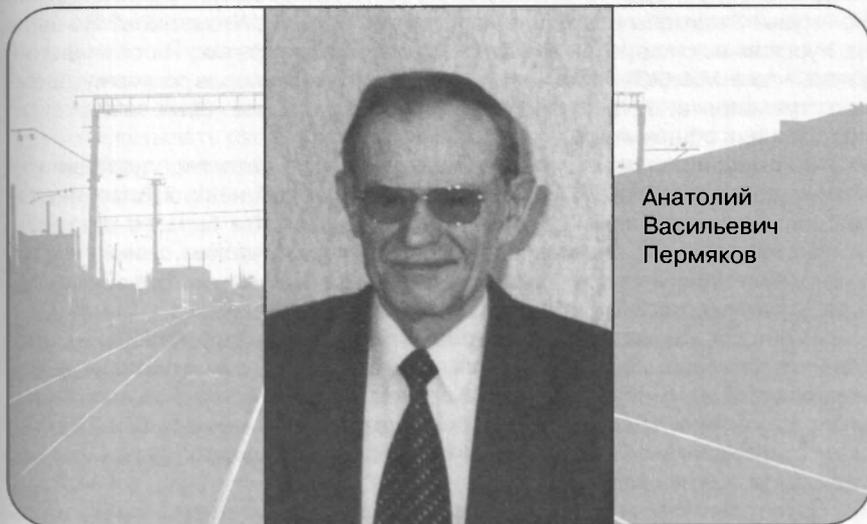
ителями в Монголии маленький Толя, но она в отделений. Затем волею судьбы и начальства в Кавказ, в Аджарию. Они там тоже строили дома от турецкой границы.

С жильем в Аджарии, Анатолий был пригласен в селе Яковщина. Крестьяне там жили как

в первобытном обществе. Ни радио, ни электричества, ни почты и магазина — ничего этого не было. Вели натуральное хозяйство. Однако государство исправно собирало налоги на любую живность, что была во дворах. И когда в середине пятидесятих годов Маленков, бывший тогда Председателем Правительства СССР, отменил большинство налогов, сельчане ходили в церковь, чтобы поставить свечку за такого человека.

Анатолий рос маленьким, щупленьким парнишкой. Близких друзей у него не было, и целыми днями он возился с железками. В шесть лет бабушка решила отдать Анатолия в школу. Школа — большая изба, где в одной комнате учили сразу всех детишек Яковщины — с первого до четвертого класса.

Испугавшись большого количества ребят, Анатолий выпрыгнул в окно и больше ходить в школу наотрез отказался. Вскоре за ним приехал отец. Нагрузившись вещами, картошкой, овощами, они поехали через всю Россию в благодатный Приморский край. Мальчишку впечатляло все: вокзальная



Анатолий
Васильевич
Пермяков

стает, дышащие дымом и паром паровозы, мелькавшие за окном вагона остатки побитой техники времен Великой Отечественной. Наконец доехали до Батуми. Сбросили вещи у переезда, на них же переночевали, а утром с попуткой двинулись к своему селению.

Аджария — это субтропики. Дикие груши, яблоки, хурма росли кругом. А вот картошка в этих краях растет плохо. Поэтому выращивают в основном кукурузу, фасоль. Сами аджарцы — мусульмане, но в деревне, где находился строительный отряд, жили греки, русские, армяне. Так как граница с Турцией была недалеко, у многих сельчан там были родственники. Пограничная зона строго контролировалась, поэтому в деревне лишних людей не было. В школе преподавали учительницы — жены пограничников.

В 1949 году в семье Пермяковых случилось несчастье. Отец попал в аварию, стал инвалидом. Пришлось Анатолию с четвертого класса начать подрабатывать. Он неплохо рисовал, любил технику. Сначала был маляром-подмастерьем, а потом научился вырезать трафареты, выкладывать мозаику. В кино его пускали бесплатно, потому что он для клуба писал все киношные афиши. В 16 лет начал работать на бульдозере: отец научил его обращаться с этой машиной.

Учился Анатолий легко. Восьмилетку закончил с похвальным листом. Остался работать в селе. Однажды, расчищая бульдозером дорогу, незначай перегородил путь автомашине. Из нее вышел бывший его товарищ. Посмотрел на залитую мазутом, машинным маслом одежду и сказал: «Давай, садись в машину, поедem в Кутаиси. Там поступишь в техникум». Немного подумав, Анатолий согласился. Заехали домой, взяли кое-какие вещи и поехали в неизвестность. Анатолия, с его похвальным листом, в автомеханический техникум приняли сразу же. Несмотря на жизнь впроголодь (стипендия-то была мизерной), учился он хорошо и техникум закончил с отличием.

А через четыре года Анатолий Пермяков, со своим дипломом техника-инструментальщика, возмужавший, прошедший через первую безответную любовь, приехал покорять Москву. Меньше, чем на «Бауманку» (Бауманское высшее техническое училище) он не соглашался. Это учебное заведение готовило высококлассных инженеров по всем престижным специальностям, будь то космонавтика или исследование морских глубин. Но — увы! Экзамены сдал, а по конкурсу не прошел. Что делать? Ночевал на Курском вокзале, а днем читал объявления в газетах. Из объявлений узнал, что в МИИЖТе (Московском институте инженеров железнодорожного транспорта) есть вакансии по приему, а главное, если зачислят, то предоставят общежитие.

В комиссии по приему предложили два факультета: эксплуатация железных дорог и экономический. Знал, что на первый не пропустит медкомиссия: были проблемы со зрением. А экономистом быть не хотелось. Но все же факультет назывался не просто экономическим, а инженерно-экономическим, — это примиряло с предлагаемой специальностью. А то, что предоставляли общежитие — и вовсе решало дело.

В общем, как вы понимаете, он поступил. И, как выяснилось, не прогадал. Мало того, не смутно просматривавшееся в самом начале инженерное дело, а именно экономика его увлекла. Учился с большим желанием, даже женитьба на сокурснице Людмиле не помешала быть Ленинским стипендиатом. Правда, пришлось устроиться подрабатывать ночным санитаром в больнице.

В те годы Москва привлекала колбасой и другими «дефицитами», найти которые в провинции было невозможно. Ленинская стипендия (80 рублей) плюс зарплата санитаря позволяли не экономить на питании. Группа, между прочим, у них была сильная. Достаточно назвать фамилию Маслякова, придумавшего на телевидении игру КВН, или Анатолия Лысенко, возглавившего потом один из центральных каналов телевидения. Вообще шестидесятые и начало семидесятых годов — время «вольномыслия», критиканства и настоящей критики существовавших тогда порядков, время споров, разногласий, идей, которые тогда казались реальными, а позже их признали неосуществимыми... Сейчас людей, пропитанных духом того времени, называют «шестидесятниками», обвиняют в наивности и непоследовательности, а они и по сей день верны своим юношеским убеждениям.

Анатолий Васильевич Пермяков — из их числа.

В 1967 году он заканчивает институт. Ему предлагают идти в науку. Но разве может человек, одержимый идеями корифеев экономики Терещенко, Леонтьева, стать сухим исследователем да читать лекции студентам? Экономика — наука прикладная, что толку в ее теоретических выкладках, если они не подкреплены практическими результатами?

Его куратор и наставник Александр Евгеньевич Гишман — профессор, доктор наук, заведующий кафедрой экономики — уговаривает молодого

специалиста ехать на Урал. Там как раз союзного научно-исследовательского порта), и требовались молодые, энергичные специалисты. Смотря на то, что жена Людмила ждала его в Урале, Анатолий казался ему каким-то фантастическим существом. Урал казался ему каким-то фантастическим местом. Многовековые горы и в то же время огромный потенциал, богатые литературные традиции.

Так, в июле 1967 года семья Пермяковых переехала в Пермь. В сентябре родилась дочь Светлана. Началось строительство новой жизни. Начало своей настоящей работы Анатолий начал своей творческой деятельностью.

Он до сих пор помнит слова начальника отдела Давида Ильича Пивенштейна: «Главное, что Анатолий Пермяков не хотел быть «счетоводом» в плановой экономике, производством, а более того, в то время Председатель совета директоров не только содействовал новым экономическим начинаниям, но и появлялись промышленные зональные предприятия, которые раньше считались запрещенными. Книжки прогрессивных экономистов и философов, ранее запрещенные. Вечерами мы не только высказывали свой критический взгляд на текущую ситуацию, но и приходили к решению. Экономические проблемы решались. Набирала силу ранее отринутая математика...»

Однако продолжалось «золотое» время — в 80-е годы — экономика как искусство. Да и не могла она этого сделать. Больше Пермяков думает о переходе к рыночной экономике. Только просят возглавить кафедру в Урале. Он твердо решил: только проищу себе благоволения к нему: предложат.

Сегодня этот умудренный жизнью человек спокойно, уверенно ведет тяжелый путь к цели — через подводные камни к выгоде верную перспективу.

осьмилетку закончил с похвальным листом. Надежды, расчищая бульдозером дорогу, не оставил. Из нее вышел бывший его товарищ. Машиной, машинным маслом одежду и скафандром поехали в Кутаиси. Там поступишь в техникум. Анатолий согласился. Заехали домой, взяли документы. Анатолия, с его похвальным листом, техникум приняли сразу же. Несмотря на то что была мизерной), учился он хорошо и тех-

Анатолий Пермяков, со своим дипломом техни-ка, прошедший через первую безотчетную Москву. Меньше, чем на «Бауманку» (Бауманское училище) он не соглашался. Это учебное заведение для будущих инженеров по всем престижным направлениям или исследование морских глубин. Анатолий Пермяков конкурс не прошел. Что делать? Ночевал в общежитии, читал объявления в газетах. Из объявлений в техникуме инженеров железнодорожного транспорта по приему, а главное, если зачислят, то

предложили два факультета: эксплуатация железной дороги. Знал, что на первый не пропустит медкомиссией. А экономистом быть не хотелось. Анатолий Пермяков не просто экономическим, а инженерно-техническим. Анатолий Пермяков соглашался с предлагаемой специальностью. Анатолий Пермяков — и вовсе решало дело.

Анатолий Пермяков поступил. И, как выяснилось, не про-смотревшееся в самом начале инже-нерства его увлекло. Учился с большим желанием. Людмиле не помешало быть Ленинградом. Анатолий Пермяков устроился подрабатывать ночным

на колбасой и другими «дефицитами», найти работу возможно. Ленинская стипендия (80 рублей) Анатолий Пермяков не экономить на питании. Группа, меж-ду прочим, достаточно назвать фамилию Маслякова, Анатолий Пермяков, или Анатолия Лысенко, возглавив-шего каналы телевидения. Вообще шестиде-сятые — время «вольномыслия», критиканства Анатолий Пермяков, время споров, раз-делавшихся реальными, а позже их признали Анатолий Пермяков, пропитанных духом того времени, на-чинают в наивности и непоследовательно-сти своим юношеским убеждениям.

Анатолий Пермяков — из их числа. Анатолий Пермяков институт. Ему предлагают идти в науку. Анатолий Пермяков идеями корифеев экономики Тер-павловичем да читать лекции студен-там. Анатолий Пермяков, что толку в ее теоретических вы-водах практическими результатами?

Александр Евгеньевич Гибшман — профессор, Анатолий Пермяков экономики — уговаривает молодого

специалиста ехать на Урал. Там как раз открылся филиал ВНИИЖТа (Все-союзного научно-исследовательского института железнодорожного транс-порта), и требовались молодые, энергичные, творческие работники. Не-смотря на то, что жена Людмила ждала ребенка, Анатолий решил ехать. Урал казался ему каким-то фантастическим краем, где огромная тайга, многовековые горы и в то же время мощная экономика, огромный науч-ный потенциал, богатые литературные традиции.

Так, в июле 1967 года семья Пермяковых оказалась в Свердловске. В сентябре родилась дочь Светлана, и им выделили комнату в общежи-тии. Начало своей настоящей работы Анатолий Васильевич считает и на-чалом своей творческой деятельности как инженера-экономиста.

Он до сих пор помнит слова начальника экономической лаборатории Давида Ильича Пивенштейна: «Главный экономист — это счетовод». Нет, Пермяков не хотел быть «счетоводом»! Ему нравилось заниматься конк-ретной экономикой, производством, получать реальные результаты. Тем более, что в то время Председатель Совмина СССР А. Н. Косыгин всяче-ски содействовал новым экономическим идеям. Вводится хозрасчет, появляются промышленные зональные объединения, разрешаются к печат-ти книги прогрессивных экономистов Немчинова, Островитянова, Федорен-ко, ранее запрещенные. Вечерами можно было не только фантазировать, но высказывать свой критический подход к проблеме, поспорить, понять и прийти к решению. Экономические задачи стали решаться с помощью математики. Набирала силу ранее отвергнутая было у нас наука — кибер-нетика...

Однако продолжалось «золотое» время недолго. В «застойные» вре-мена — в 80-е годы — экономика как наука перестала работать на опережение. Да и не могла она этого сделать при существующем строе. Все больше Пермяков думает о переходе на производство, хотя его настоя-тельно просят возглавить кафедру в железнодорожном институте. Но для себя он твердо решил: только производство, только железная дорога. Судьба благоволила к нему: предложение Скворцова явилось вовремя.

Сегодня этот умудренный житейским и научным опытом человек спокоен, уверенно ведет тяжелый корабль — Свердловскую железную дорогу — через подводные камни экономики, предпочитая сиюминутной выгоде верную перспективу.

Женщина, которая сделала себя сама

Галина
Федоровна
Четвертных

К «Крута. Прижимиста. Сурова».
«Справедлива. Приветлива. Обаятельна».
Два полярных мнения об одном человеке.
На Свердловском отделении дороги ее имя известно каждому. Для несведущих представлю: Галина Федоровна Четвертных, начальник финансового отдела. Единственная женщина на дороге, входящая в отделенческую элиту наравне с мужчинами. Очаровательная дама. Заместитель начальника Свердловского отделения.

Именно таких, как она, принято называть «self-made women» — женщина, которая сделала себя сама.

Финансист Четвертных одинаково успешно проявила бы свои способности в медицине (это ее детская мечта) и педагогике, юриспруденции и агрономии. Сельские интеллигенты — учитель и автомеханик — дали дочерям высшее образование, что для сибирской глубинки — редкое явление, привили чувство ответственности и долга. Кстати, четыре сестры явились на свет отнюдь не по родительской безумности, уточняет Галина Федоровна:

— Родители мечтали о наследнике, и я, третья девочка в семье, воплотила в себе их желание — была сущим чертенком, не отходила от отца. В двенадцать лет он доверил мне руль мотоцикла, и не какого-нибудь, а с коляской. Все знакомые мальчишки, а дружила я исключительно с ребятами, собирались поглазеть на девочку-гонимую.

И в выборе профессии она осталась верна себе. Поступая в Новосибирский институт инженеров транспорта, сдала экзамены на факультет «Строительство и изыскание железных дорог». Молодежь тех лет грезил романтикой комсомольскихстроек. Галина — тоже. Однако девушкам в приеме на серьезную специальность было отказано.

Если бы не декан экономического факультета, неизвестно, кто бы поддерживал сегодня «огонь» в финансовом очаге «столичного» отделения Свердловской магистрали. Этот добрый человек, видя крупные горошины слез в огромных глазах успешной абитуриентки и растерянность перед списками счастливых первокурсников без ее фамилии, предложил Галине учиться экономике. Поначалу без энтузиазма, но с присущим ей старанием, наша героиня взялась за освоение бухгалтерского учета.

Тем временем события в ее студенческой жизни наслаивались одно на другое. На втором курсе вышла замуж за однокурсника Виктора Четвертных. Как-то в общежитии на танцах, которые Галина обожала, заглянул он в ее бездонные глаза и враз лишился покоя. С тех пор 33 года он в их власти.

С первенцем Верочкой студентка Четвертных не прерывала учебу, опираясь на мужа, сестер и приезжавшую из деревни маму.

Основание пирамиды

Распределились молодые специа-
ровская дистанция пути стала для ни-
та. А спустя десятилетие старший б-
Свердловское отделение. Инициатор
дорожных финансов Л. Н. Славников,
ет своим учителем.

Ее назначение на должность нача-
чески совпало с первым годом руко-
ва. Прежде чем дать ему слово, сле-
ственная корпорация, каковой являетс-
но допускает к своим вершинам пре-
давняя историческая традиция, когда
ставлял собой полувоенную организа-
но рисковал, доверяя Г. Ф. Четверт-
«сейфом» (до нее в этой должности п-



— В своем выборе мне приходило
чем на знание деловых и человеческ
сколько ранее мы не были знакомы,
благодарен интуиции, что она не под
онализм, отношение к делу, неподкуп
шение о повышении статуса командир
в ранг заместителя начальника отде-

В обыденном представлении сло
ка в круглых очках и нарукавниках, сид
поряжающегося чужими финансами,
наплевать на ваши нужды. Для которо
гости и принципиальности главного б
слышать и от крепких хозяйственников
Но на то она и капитан финансового
экономики он не пошел ко дну.

— Приятно быть добренькой, но
лирует Галина Федоровна свою пози
очень сильный человек.

... которая себя сама

ова».
а. Обаятельна».
одном человеке.

ии дороги ее имя известно каждому. Для
к: Галина Федоровна Четвертных, началь-
Единственная женщина на дороге, вхо-
иту наравне с мужчинами. Очарователь-
начальника Свердловского отделения.

азывать «self-made women» — женщина,

ково успешно проявила бы свои способ-
мечта) и педагогике, юриспруденции и аг-
— учитель и автомеханик — дали дочерям
ирской глубинки — редкое явление, при-
гла. Кстати, четыре сестры явились на свет
ности, уточняет Галина Федоровна:

днике, и я, третья девочка в семье, воп-
а сущим чертенком, не отходила от отца.
не руль мотоцикла, и не какого-нибудь,
чки, а дружила я исключительно с ре-
девочку-гонщицу.

сталась верна себе. Поступая в Новоси-
спорта, сдала экзамены на факультет
езных дорог». Молодежь тех лет грезила
рек. Галина — тоже. Однако девушкам
ность было отказано.

еского факультета, неизвестно, кто бы
финансовом очаге «столичного» отделе-
пот добрый человек, видя крупные горо-
пешной абитуриентки и растерянность
окурсников без ее фамилии, предложил
алу без энтузиазма, но с присущим ей
за освоение бухгалтерского учета.

студенческой жизни наслаивались одно
на замуж за однокурсника Виктора Чет-
танцах, которые Галина обожала, загля-
раз лишился покоя. С тех пор 33 года

ентка Четвертных не прерывала учебу,
ожавшую из деревни маму.

Основание пирамиды

Распределились молодые специалисты на Свердловскую дорогу. Серовская дистанция пути стала для них школой профессионального опыта. А спустя десятилетие старший бухгалтер получила приглашение на Свердловское отделение. Инициатором перевода был тогдашний мэтр дорожных финансов Л. Н. Славников, которого Галина Федоровна считает своим учителем.

Ее назначение на должность начальника финансового отдела практически совпало с первым годом руководства отделением Б. И. Колесникова. Прежде чем дать ему слово, следует пояснить, что солидная государственная корпорация, каковой является железная дорога, весьма осторожно допускает к своим вершинам представительниц слабого пола. Это давняя историческая традиция, когда железнодорожный транспорт представлял собой полувоенную организацию. Молодой начальник безусловно рисковал, доверяя Г. Ф. Четвертных распоряжаться отделенческим «сейфом» (до нее в этой должности пребывали только мужчины).



Галина
Федоровна
Четвертных

— В своем выборе мне приходилось опираться скорее на интуицию, чем на знание деловых и человеческих качеств Галины Федоровны, поскольку ранее мы не были знакомы, — замечает Борис Иванович, — и я благодарен интуиции, что она не подвела меня. Наверное, ее профессионализм, отношение к делу, неподкупность и позволили мне принять решение о повышении статуса командира финансового блока, возведя его в ранг заместителя начальника отделения.

В обыденном представлении сложился образ бухгалтера как человека в круглых очках и нарукавниках, сидящего на «денежном мешке» и распоряжающегося чужими финансами. Скучный, скрупулезный, которому наплевать на ваши нужды. Для которого цифра — превыше всего. О строгости и принципиальности главного финансиста отделения приходилось слышать и от крепких хозяйственников, и от рядовых железнодорожников. Но на то она и капитан финансового корабля, чтобы в волнах рыночной экономики он не пошел ко дну.

— Приятно быть добренькой, но я не сестра милосердия, — формулирует Галина Федоровна свою позицию, и становится ясно, что она — очень сильный человек.

Предваряя вопрос о неподкупности Четвертных, Борис Иванович Колесников, извинившись за высокопарность, назвал Галину Федоровну государственным человеком высочайшего уровня:

— Да, командиры предприятий считают ее неудобным руководителем. Я же относил это качество не к ее недостаткам, а скорее к преимуществу. Чем неудобнее личность финансиста, чем строже блюдет он финансовую дисциплину, тем ценнее для дела. Разбазаривание средств никогда не доводило до добра. История показала: на других отделениях мы отказывались от недобросовестных руководителей-финансистов, а к свердловчанам никогда не возникало крупных претензий со стороны налоговых инспекций, контролирующих органов.

Ежедневно к начальнику финансового отдела не иссякает поток посетителей. С одними разговор жесткий. Других приходится убеждать. Но предпочтение неизменно отдается статьям расхода на техническое перевооружение предприятий.

Честность и щепетильность — именно те качества, которые помогают женщине-бухгалтеру быть успешнее коллег мужчин. Галина Федоровна признается, что испытывает дискомфорт в общении с клиентами-кредиторами:

— Руководитель предприятия, которому отделение должно, обращается ко мне в просительном тоне. Как неловко! Поэтому весьма скрупулезно подхожу к заключению договоров: а сможем ли мы оплатить выполнение работ?

Для нее принципиально важны и отношения с дорогой:

— Никогда не хитрила в пользу родного отделения, полагая, что если в огромном дорожном хозяйстве будет порядок, значит, и отделение сможет удержаться на плаву.

Когда тридцать лет назад выпускница НИИЖТа начинала свой путь в профессию, она уже подумывала о более прогрессивной форме бухгалтерского учета. Как радовалась внедрению в дистанции пути механизированной обработки данных. Сегодня стараниями начальника финансового отдела на Свердловском полигоне осуществляется апробация сложной системы единой корпоративной АСУ финансовыми ресурсами. Галина Федоровна с гордостью говорит, что большинство предприятий отделения действуют в режиме промышленной эксплуатации, и в конце 2003 года намечено завершение этих работ.

В ее светлом кабинете на втором этаже висит летний пейзаж работы Александра Мицника. Руководитель изостудии Свердловского ДКЖ подарил картину хозяйке кабинета в знак признательности за поддержку отделением культуры. С сердечной теплотой относится Галина Федоровна к ветеранам и многодетным семьям. Им она никогда не отказывает в просьбе о материальной помощи. Сколько сил отдает бывшим работникам финансового отдела, инвалидам войны Калимуле Ижбулатову и Нурихану Шарипову! За одного из них даже в суде горой стоит. Недаром видела себя Галина Федоровна в ранней юности защитницей невинных, бедных и обездоленных. Потому как свою собственную боль приняла она страшную трагедию на Сортировке.

Это случилось на следующий день после ее дня рождения. От взрыва проснулась младшая Светланка. «Спи, доченька, это в метро взрывают», — успокоила она дочку, а сама сразу почувствовала неладное на станции. Бывший тогда начальником отделения В. Е. Югрин поручил ей возглавить комиссию по возмещению ущерба пострадавшим. Ей нетрудно было поставить себя на место людей, в большинстве своем стариков, в одночасье

лишившихся нажитого годами. Не бог диванчик или скрипучий стул, но без для величину причиненного взрывом Галина Федоровна старалась оценивать на то взглядом практичной хозяйки. «А плафонов с одним каркасом?» — обидного Госстраха. И они уступали копейки средства, поступающие на ст людей, и не только железнодорожниками признательности и слезами на чили высшую награду отрасли — знак

Родилась Галина Федоровна в окном прорицателям, то люди, рожденные идей и мыслей, обладают здравым ровательны, прелестны и женственнют счастливые и крепкие семьи. Точн

— Знаете, нынешней весной в на селились скворцы, — говорит Галина глаза теплеют. — Это мамы моей прптахи несут удачу в дом.

А в семье Четвертных стараниям гласие. Дом — надежный тыл главного ственное место, где она чувствует себя лемные дочки, избравшие любимую главного инженера отделения вырос степени он помог самореализоваться письма признательности друг другу у Федя и Вова.

Ее любимый праздник, кроме Дн

Что касается Нового года... Все у тами. Крупными хлопьями падает сне Федоровна озабочена: опять замети

Здание отделения дороги смотрит вокзал. В 9.10 по местному времени ные звуки марша «Прощание славянк расписанию отправляется «Урал». Зна успокаивается Галина Федоровна

И так каждое утро...

купности Четвертных, Борис Иванович сокопарность, назвал Галину Федоровну очайшего уровня:

«...и считают ее неудобным руководителем не к ее недостаткам, а скорее к преимуществам финансиста, чем строже блюдет он финансы для дела. Разбазаривание средств ни для кого не показало: на других отделениях мы видели руководителей-финансистов, а к свердловским крупным претензиям со стороны налоговых органов».

«...финансового отдела не иссякает поток предложений жесткий. Других приходится убеждать. Не дается статья расхода на техническое

«...именно те качества, которые помогают лучше коллег мужчин. Галина Федоровна чувствует комфорт в общении с клиентами-кре-

«...я, которому отделение должно, обращаясь к ней. Как неловко! Поэтому весьма скрупулезно проверяет договоры: а сможем ли мы оплатить выпол-

«...ны и отношения с дорогой:

«...в родного отделения, полагая, что если не будет порядок, значит, и отделение смо-

«...выпускница НИИЖТа начинала свой путь в области о более прогрессивной форме бухгалтерского учета. Благодаря стараниям начальника финансового отдела осуществляется апробация сложной системы АСУ финансовыми ресурсами. Галина Федоровна считает, что большинство предприятий отделения не подлежат эксплуатации, и в конце 2003 года

«...ором этаже висит летний пейзаж работы студии изостудии Свердловского ДКЖ под названием «Знак признательности за поддержку от коллег». Теплотой относится Галина Федоровна к коллегам. Им она никогда не отказывает в помощи. Сколько сил отдает бывшим работникам. В годы войны Калимуле Ижбулатову и Нурмухамедову даже в суде горой стоит. Недаром в ранней юности защитницей невинных, как свою собственную боль приняла она Галина Федоровна».

«...й день после ее дня рождения. От взрыва в метро. «Спи, доченька, это в метро взрывало сразу почувствовала неладное на станциях. Отделения В. Е. Югрин поручил ей возглавить работу по ущербу пострадавшим. Ей нетрудно было справиться в большинстве своем стариков, в одночасье

лишившихся нажитого годами. Не бог весть какая дорогая вещь потерянный диванчик или скрипучий стул, но без них в жизни не обойтись. И определяя величину причиненного взрывом ущерба этому немудреному скарбу, Галина Федоровна старалась оценивать потери по максимуму и смотреть на то взглядом практичной хозяйки. «А вы повесите в квартире люстру без плафонов с одним каркасом?» — обращалась она к представителям тогдашнего Госстраха. И они уступали под натиском ее аргументов. Все до копейки средства, поступавшие на спецсчет, ушли на благие цели. Сотни людей, и не только железнодорожников, приходили в комиссию со словами признательности и слезами на глазах. Тогда Г. Ф. Четвертных вручили высшую награду отрасли — знак «Почетному железнодорожнику».

Родилась Галина Федоровна в октябрьский день. Если верить восточным прорицателям, то люди, рожденные под знаком Весов, живут в мире идей и мыслей, обладают здравым смыслом. Женщины этого знака очаровательны, прелестны и женственны, склонны к ранним бракам и создают счастливые и крепкие семьи. Точно о нашей героине сказано!

— Знаете, нынешней весной в нашем скворечнике на даче вновь поселились скворцы, — говорит Галина Федоровна, и ее широко открытые глаза теплеют. — Это мамы моей примета. Она считает, что весенние птицы несут удачу в дом.

А в семье Четвертных стараниями обеих половинок царят уют и согласие. Дом — надежный тыл главного лица финансовой политики, единственное место, где она чувствует себя защищенной. Надежные, непроблемные дочери, избравшие любимую мамой профессию. До заместителя главного инженера отделения вырос Виктор Михайлович, но в большей степени он помог самореализоваться ей, своей избраннице. Сегодня их письма признательности друг другу учатся читать семилетки-двойняшки Федя и Вова.

Ее любимый праздник, кроме Дня Победы, профессиональный.

Что касается Нового года... Все увлечены предпраздничными хлопотами. Крупными хлопьями падает снег. Красота неопишная. А Галина Федоровна озабочена: опять заметет пути...

Здание отделения дороги смотрит своими окнами на Свердловский вокзал. В 9.10 по местному времени Галина Федоровна слышит привычные звуки марша «Прощание славянки». С первой платформы точно по расписанию отправляется «Урал». Значит, на отделении все нормально, успокаивается Галина Федоровна.

И так каждое утро...

Жизнь без праздников

Степан
Филиппович
Плугарев

Трагедия произошла на станции Сарга. С рельсов сошел состав с дизельным топливом. Минуту назад это был монолитно собранный, безошибочно змеящийся по зимней округе, прекрасный своим управляемым и сильным телом живой организм — и вдруг одно неверное мгновение обратило его в безобразную, самим дьяволом вздвигнутую, гору беззащитного и мертвого металла.

Когда главный на Свердловской железной дороге пожарник Степан Плугарев и оторванный трагедией от сиюминутных дел первый зам. начальника дороги Сергей Николаевич Варгин прибыли на место, именно такая картина предстала их взору.

Нерукотворная гора вздыбившихся вагонов, снег, почерневший от разлившегося топлива... А на самом верху дьявольской пирамиды — у Степана пресеклось и замерло дыхание — каким-то тоже дьявольским наваждением держалась цистерна с надписью «ПРОПАН».

Почему пресеклось дыхание главного пожарника, поймет любая домохозяйка, чиркавшая спичкой у горелки газовой плиты. Пропан — это насыщенный углеводород, горючий газ, коварно не имеющий ни цвета, ни запаха. В смеси с не менее коварным бутаном в послушных и малых количествах он и дает тот самый бытовой газ, коим пользуемся мы ежедневно. Но сжиженный, заполнивший 120-тонную чудом уцелевшую цистерну, вздыбленную столкновением на высоту нескольких этажей и окруженную стихией разлитого вокруг нефтяного топлива... У Плугарева не находилось слов. Ведь у подножья взрывоопасной пирамиды — поселок с домами людей, школой, детским садом...

Пожарник Степан Плугарев лучше любого из случившихся здесь людей понимал ситуацию. Но понять — этого было мало. Ему, именно ему предстояло найти выход. Должность заместителя начальника отдела охраны по пожарно-технической части обязывала.

Даже первый зам. начальника дороги стал как бы вровень со всеми собравшимися и с надеждой смотрел теперь на Плугарева: что будем делать, Степан Филиппович?

Смертоносную пирамиду предстояло разобрать, железно и мертво сгрудившиеся вагоны растащить. А как при этом обойтись без искры газорезки? Вообще без искры, которая может возникнуть от трения металла о металл?.. Ведь даже снег теперь огнеопасен.

По срочному вызову прибыли представители аварийной газовой службы. Не подходя к пирамиде близко, дали свое «добро», но при обязательном условии — работы производить без них. «Вы, мол, заварили эту железно-нефтяную кашу, вам ее и расхлебывать». И уехали.

Танки — боевые машины без стресса в подобных ситуациях — стояли в колонне. Сосредоточены были пожарники и восстановители, под рулями растянута шланги, готовые напрячься.

В рупор на всякий случай предупредили аварию. Да что было предупреждать на всю округу: «Пропан-а-ан!».

Подножье пирамиды обезлюдели, и натянулись тросы.

У подножья пирамиды остался оторваннейшей головы, машинальным движением же дал отмашку танкам.

Потянулось длинное, как прожитая жизнь, много вместились в него, как много п...



Почему в подобных критических ситуациях... четкой и живой картинкой. Цаном увязывался за ним на ночную па... ке свежей полувысохшей травы. Нав... ствие друг друга. Недолго ему пожил... Филипп Плугарев ушел на фронт и по... Ставрополье.

Мама... В поселке Совхозном их... тери, старшая сестра Мария, младш... ний отрок Степан. А поселок оказал... тье: спать ложились при наших, а пр... каски мельтешат за окнами. Немцы... Пелагея Ивановна кормила-обихажив... лушки еще и на других совхозных де... он и теперь в ум не возьмет, но про... и половину 1943 года, пока его окон... ветская армия.